

Evolution du Régime Politique local à Zermatt entre 1850 et 2010

Working Paper N° 4 - 2014

Géraldine Sauthier

Novembre 2014

Evolution du Régime Politique local à Zermatt entre 1850 et 2010

Working Paper N° 4 - 2014

Géraldine Sauthier

Institut Universitaire Kurt Bösch (IUKB)
UER Tourisme
Case postale 4176
CH-1950 SION 4
Suisse

geraldine.sauthier@iukb.ch

Cette publication présente la deuxième étape d'un projet de recherche « *Entre abîme et métamorphose. Une approche interdisciplinaire du développement des stations touristiques* » financé par le Fonds National de la Recherche Scientifique (FNS, subside N° CR1111_135390) et le Canton du Valais. L'équipe de recherche est composée du Prof. Mathis Stock (responsable du projet, IUKB, Institut Universitaire Kurt Bösch), des Prof. Christophe Clivaz, Prof. Frédéric Darbellay, Dr. Leïla Kébir et Prof. Stéphane Nahrath (IUKB, Institut Universitaire Kurt Bösch), du Prof. Olivier Crevoisier (UNINE, Université de Neuchâtel) et des doctorants Delphine Guex (UNINE, Université de Neuchâtel), Johann Roy (IUKB, Institut Universitaire Kurt Bösch) et Géraldine Sauthier (IUKB, Institut Universitaire Kurt Bösch).

L'Institut Universitaire Kurt Bösch (IUKB) a été fondé à Sion en 1989. Il est reconnu par la Confédération en qualité d'Institut universitaire depuis 1992, conformément à la Loi fédérale sur l'aide aux universités et la coopération dans le domaine des hautes écoles. L'IUKB est membre associé de la Conférence universitaire de suisse occidentale (CUSO).

L'IUKB a pour mission de développer des activités d'enseignement et de recherche dans la perspective originale et innovante de l'Inter- et transdisciplinarité. Il se concentre sur deux thématiques : les Droits de l'enfant et les Études en Tourisme. L'importance, l'originalité et l'actualité de ces deux champs d'enseignement et de recherche sont clairement reconnues, aussi bien dans le monde académique et scientifique, que dans les différentes sphères sociales, politiques et économiques.

Table des matières

1. Avant-propos : présentation du projet <i>Entre abîme et métamorphose</i>	6
1.1 Objectifs de la recherche.....	6
1.2 Cadre conceptuel.....	7
1.3 Hypothèses de recherche.....	8
1.4 Design de recherche et méthodologie	9
2. Introduction	10
2.1 Problématique	10
2.2 Cadre théorique.....	11
2.2.1 La gouvernance locale.....	11
2.2.2 Les Régimes Institutionnels des Ressources (RIR).....	20
2.2.3 Cadre conceptuel, questions et hypothèses de recherche	24
2.3 Méthodologie.....	26
2.4 La trajectoire de développement de Zermatt.....	29
2.5 Organisation institutionnelle valaisanne et répartition des tâches.....	31
3. Forage 1 (1850 -1870)	35
3.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels.....	35
3.2 Capital Gouvernance.....	35
CAPITAL RESSOURCIEL : L'AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE.....	39
3.3 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire	44
4. Forage 2 (1880 -1900)	45
4.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels.....	45
4.2 Capital Gouvernance.....	46
CAPITAL RESSOURCIEL : DES CHEMINS DE FER AU SOMMET DES MONTAGNES	55
4.3 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire	65
5. Forage 3 (1920 -1940)	66
5.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels.....	66
5.2 Capital Gouvernance.....	68
CAPITAL RESSOURCIEL : RENDRE LA STATION ACCESSIBLE EN HIVER.....	74
5.3 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire	89
6. Forage 4 (1950 -1980)	90
6.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels.....	90
6.2 Capital Gouvernance.....	93
CAPITAL RESSOURCIEL : LA ROUTE TÄSCH-ZERMATT.....	100
CAPITAL RESSOURCIEL : A QUI APPARTIENT LE CERVIN ?	110
6.2 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire	124
7. Forage 5 (1990 -2010)	126
7.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels	126
7.2 Capital Gouvernance.....	128
CAPITAL RESSOURCIEL : LA PROBLEMATIQUE DES RESIDENCES SECONDAIRES	138
7.2 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire	159
8. Lecture transversale : évolution du Régime Politique local à Zermatt entre 1850 et 2010	161
9. Lecture transversale : effets de l'évolution du Régime Politique local sur la trajectoire de relais de Zermatt	164

1. Avant-propos : présentation du projet *Entre abîme et métamorphose*¹

1.1 Objectifs de la recherche

L'analyse des trajectoires de développement historique des lieux touristiques constitue un sujet d'étude vaste et complexe. Cette problématique forme le cœur de ce projet de recherche, intitulé *Entre abîme et métamorphose : une approche interdisciplinaire du développement des stations touristiques* et financé par le Fonds National Suisse pour la recherche² et le Canton du Valais. L'objectif principal est l'identification des différents éléments susceptibles d'expliquer les trajectoires historiques de développement des stations touristiques. De manière idéal-typique, nous identifions trois types de trajectoire :

- Le *relais*, qui se caractérise par la pérennisation du caractère dominant de la fonction touristique du lieu, grâce à de constants processus d'innovation et d'adaptation de la qualité du lieu et de l'offre touristique. La station réussit à passer le *relais* entre les pratiques qui se succèdent : tourisme estival puis hivernal, station de villégiature puis station de cure, etc. Le lieu se transforme mais conserve son caractère touristique. La touristicité du lieu est sans cesse reproduite, voire accrue, grâce à une capacité élevée de capitalisation des avantages touristiques concurrentiels du lieu.
- La *métamorphose*, qui correspond à ce que l'on pourrait appeler une « sortie réussie » du tourisme, via une diversification socioéconomique. On assiste à une reconfiguration progressive de la fonction économique dominante. La station touristique change de statut et de forme pour évoluer vers un lieu où le tourisme, s'il est toujours présent, n'est dorénavant plus la première fonction économique. Le plus souvent, la station évolue vers une ville grâce à un accroissement de son urbanisation.
- L'*abîme* dépeint le cas d'une trajectoire de déclin, avec un affaiblissement voire même la disparition de la fonction touristique, sans qu'une stratégie de développement alternative existe ou puisse être concrétisée. Le résultat d'un tel processus consiste à l'émergence de ce que l'on pourrait nommer comme des « friches touristiques ».

Notre projet a alors pour objectifs de répondre aux questions principales suivantes :

- Comment et pourquoi certaines stations touristiques parviennent-elles à rester touristiques sur la longue durée (trajectoire de *relais*), tandis que d'autres déclinent (trajectoire d'*abîme*) ou évoluent vers des lieux qui, économiquement, ne reposent plus en premier lieu sur le tourisme (trajectoire de *métamorphose*) ?
- Comment se fait-il que certains lieux anciennement mis en tourisme arrivent, respectivement n'arrivent pas, à maintenir leur touristicité dans un contexte de transformation sociétale profonde ?
- Quels sont les principaux éléments sociaux, spatiaux, politiques, économiques, symboliques et environnementaux permettant d'expliquer les différentes trajectoires de développement historique des stations touristiques entre la fin du XIXe siècle et aujourd'hui ?
- Quelles sont les conditions pour une sortie réussie du tourisme par reconversion de la fonction touristique en d'autres fonctions socio-économiques ?

¹ Ce premier chapitre s'appuie sur les deux articles suivants : Clivaz, Nahrath & Stock (2011) et Darbellay, Clivaz, Nahrath & Stock (2011) ainsi que sur la requête déposée au FNS.

² Subside n°CR1111_135390

Pour répondre à ces questions, un cadre analytique et explicatif original a été défini : le *Capital Touristique*.

1.2 Cadre conceptuel

Dans le but de mieux comprendre et d'expliquer les différentes trajectoires des stations touristiques définies plus haut (*relais, métamorphose, abîme*), nous avons défini une notion nouvelle et interdisciplinaire : le *Capital Touristique* d'une station. Celui-ci fonctionne alors comme une variable centrale permettant de comprendre les évolutions et les variations sur le long terme des trajectoires de développement des stations touristiques. Nous définissons le *Capital Touristique* comme

« l'ensemble des caractéristiques d'une station donnée qui couvrent les dimensions suivantes : la dimension spatiale (*localisation, urbanité, qualité des lieux, condition d'habitabilité, etc.*), la dimension politique (*structures de gouvernance et de pouvoir, capacité de leadership politique, efficacité des politiques publiques, etc.*), monétaire (*capacité d'investissement, capital économique immobilisé*), ressourcielle (*état de l'environnement et des ressources naturelles, infrastructurelles et paysagères*), réputationnelle (*image de la station, stratégie de communication et positionnement symbolique*), ainsi que de la dimension cognitive (*connaissances et innovation*) » (Darbellay, Clivaz, Nahrath & Stock, 2011)

Autrement dit, le *Capital Touristique* est un ensemble d'éléments en interaction qui assurent le positionnement de la station par rapport aux lieux touristiques concurrents, formant alors ce que l'on pourrait désigner, dans le langage de Pierre Bourdieu (1984, 1992), un *champ touristique*. Les différents composants de ce *Capital Touristique* peuvent être regroupés en trois régimes, chacun contenant deux sous-capitaux. Le *Régime d'habitabilité* se rattache à l'ordre spatial de la station et à la manière dont les différents acteurs construisent l'espace touristique au cours du temps. Il est composé de deux éléments : le *capital urbain*, soit la qualité urbaine du lieu, et le *capital réputationnel*, c'est-à-dire l'image de marque de la station et les stratégies communicationnelles mises en place. Ensuite, le *Régime d'accumulation socio-économique* est constitué du *capital monétaire*, représentant l'ensemble des investissements, de l'épargne et des profits réalisés, et du *capital connaissances*, qui comprend les processus d'apprentissage et de diffusion de la connaissance. Et le *Régime Politique* est composé du *capital gouvernance*, soit la configuration des acteurs économiques et politiques ainsi que leur capacité à coopérer dans l'optique de la gestion d'un territoire, et du *capital ressourciel*, recouvrant le mode de gestion des ressources biophysiques, infrastructurelles, culturelles ou esthétiques qui sont utilisées dans le cadre de l'activité touristique.

L'hypothèse de base de cette recherche est la suivante : la bifurcation des trajectoires de développement des stations touristiques s'explique par la capacité variable des stations à accumuler du *Capital Touristique*. Autrement dit, la présence, ou non, ainsi que le degré de présence des diverses composantes de ce capital permettent d'éclairer la trajectoire prise par le lieu.

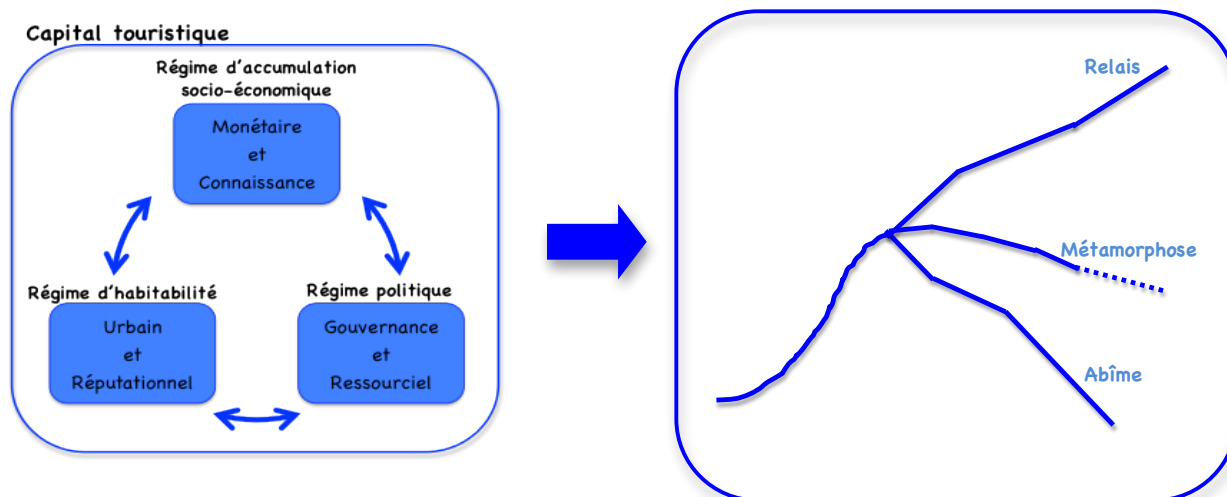


Figure 1. Les six sous-capitaux et les trois trajectoires

1.3 Hypothèses de recherche

A titre exploratoire et afin de guider les études de cas, nous formulons trois hypothèses générales concernant les effets du volume et de la structure du *Capital Touristique*³ sur chacune des trajectoires de développement touristique.

Hypothèse 1 : Une trajectoire de relais dépend de la capacité à reproduire un volume global élevé de capital touristique ainsi qu'une structure équilibrée entre les six sous-capitaux. L'une des conditions de base pour cette reproduction du capital touristique est la présence, sur la longue durée, d'un régime urbain s'appuyant sur un projet politique capable de combiner des objectifs de maintien d'un haut degré d'habitabilité, de mise en place et de maintien d'un régime institutionnel de gestion durable des principaux stocks de ressources nécessaires au tourisme et de production et diffusion d'une image touristique valorisée de la station. Cette reproduction du capital touristique se fait toujours en direction du tourisme. L'infrastructure touristique est sans cesse recyclée et reste disponible pour la réalisation de projets touristiques devenant de plus en plus hétérogènes au cours du temps. Cela permet alors une invention continue de nouvelles pratiques touristiques qui garantissent une rentabilité susceptible de convaincre les détenteurs du capital monétaire d'investir dans le lieu. Ainsi, la pérennité du tourisme dans certaines stations telles que Aspen, Chamonix, St-Tropez ou Zermatt, peut être expliquée par le maintien d'un capital touristique élevé.

Hypothèse 2 : Une trajectoire de métamorphose est le résultat de la conversion du capital touristique, respectivement d'un certain nombre de capitaux le composant, en d'autres formes de capitaux ou d'autres activités socioéconomiques. En particulier, la reconversion du capital urbain accumulé (centralité et urbanité) et du capital connaissances (milieux innovateurs) sert de fondement au développement d'une nouvelle activité économique qui n'est plus le tourisme. De plus, cette bifurcation de la trajectoire de relais dépend fortement des objectifs poursuivis par le régime urbain ainsi que de l'état des stocks de ressources. Dès lors, un volume global élevé de capital touristique associé à une structure déséquilibrée des six sous-capitaux au sein de laquelle les capitaux gouvernance, connaissances et urbain restent élevés tandis que ceux ressourciel et réputationnel sont en baisse, mène à une trajectoire de métamorphose.

Hypothèse 3 : Une trajectoire d'abîme résulte d'une baisse importante du volume global du capital touristique, avec l'effondrement plus ou moins conjoint des six sous-capitaux et surtout leur non-reconvertibilité en d'autres formes de capitaux ou d'autres types d'activités alternatives, par exemple en capital urbain ou économique qui permettrait d'aboutir à une métamorphose. Un abîme peut par

³ Pour une caractérisation plus précise du *Capital Touristique*, son volume et sa structure, voir l'article Darbellay, F., Clivaz, C., Nahrath, S. & Stock, M. (2011).

exemple être le résultat d'un processus d'effondrement à de multiples niveaux : effondrement de la clientèle, de la rentabilité et donc des investissements financiers, mauvaise gestion des ressources biophysiques, infrastructurelles et paysagères, détérioration de la qualité du lieu (par exemple, trop de trafic automobile, pas de services de transport adapté, etc.), image négative de la station et communication mal ciblée.

1.4 Design de recherche et méthodologie

Pour tester ces hypothèses, trois lieux d'enquête ont été choisis. Relevons que ce projet de recherche a non seulement des visées empiriques (production de connaissances empiriquement fondées sur l'explication des trajectoires des lieux touristiques) mais aussi théoriques et méthodologiques, avec l'élaboration et le test d'un nouveau cadre d'analyse interdisciplinaire. Il s'agit alors bien d'une démarche exploratoire, dont le but est un premier test empirique sur des études de cas approfondies en nombre limité.

Les trois études de cas ont alors été choisies selon les critères suivants :

- Conformité aux trois trajectoires du relais, de la métamorphose et de l'abîme d'après un premier screening historique,
- Mise en tourisme du lieu datant d'avant la période du tourisme de masse,
- Etat d'archives convenables et accessibilité gérable pour l'enquête de terrain.

En tenant compte de ces paramètres, les lieux choisis sont les suivants : Zermatt (Valais) pour le relais, Montreux (Vaud) pour la métamorphose et Finhaut (Valais) pour l'abîme. La durée d'observation que nous avons privilégié est l'ensemble de la trajectoire depuis la mise en tourisme. Ainsi, Zermatt et Montreux seront étudiés entre 1850 et 2010 et Finhaut entre 1860 et 2010. De cette façon, nous pourrions notamment comprendre les crises affrontées par les lieux touristiques à différents moments de leur développement. Nous supposons en effet que la capacité à faire face aux crises est l'un des éléments explicatifs pour continuer à alimenter le capital touristique.

La recherche se déroule alors en 3 grandes étapes :

1^{ère} étape : elle consiste en un survol descriptif (ou screening) du développement historique de chacune des trois stations touristiques de Zermatt, Montreux et Finhaut. L'un des objectifs est de définir différentes phases qui se sont succédées dans le développement de chaque station, ces phases étant séparées par des points d'inflexion synonymes de ruptures dans la dynamique de développement.

2^{ème} étape : cette deuxième étape consiste en une analyse des variables explicatives, c'est-à-dire des six sous-capitaux composant les trois Régimes du *Capital Touristique* (*Régime d'habitabilité*, *Régime d'accumulation socio-économique*, *Régime politique*) en prenant comme entrées les points d'inflexion des trajectoires (environ cinq points pour chacune) déterminés par la première étape, puis de remonter un certain nombre d'années auparavant afin d'identifier les processus qui ont mené à ces inflexions. Nous chercherons ensuite à repérer les effets existants (ou non) entre ces différents Régimes et les points d'inflexion des trajectoires de développement des stations.

3^{ème} étape : il s'agit à ce moment d'analyser la constitution du *Capital Touristique* de chacune des stations par les six capitaux analysés en profondeur et d'identifier le volume et la structure du *Capital Touristique* ainsi que les liens d'interdépendance entre les six capitaux. Finalement, les hypothèses seront testées, en analysant l'intervention du *Capital Touristique* dans chacune des trois trajectoires. Autrement dit, il s'agira en fait d'évaluer la pertinence de l'explication des trois trajectoires de développement des stations à l'aide du concept de *Capital Touristique*.

2. Introduction

En guise de préambule à notre analyse du Régime Politique local à Zermatt entre 1850 et 2010, nous commençons par exposer la problématique de notre recherche (section 2.1) puis le cadre théorique que nous utilisons pour notre étude (section 2.2). Nous décrivons ensuite notre méthodologie (section 2.3) avant de retracer la trajectoire historique du développement touristique de Zermatt (section 2.4), qui constitue la variable dépendante que nous voulons expliquer. Enfin, nous présentons l'organisation institutionnelle du Canton du Valais (section 2.5), où se situe Zermatt, afin de donner un aperçu de la répartition des tâches entre les différents niveaux politiques.

2.1 Problématique

En s'insérant dans ce projet de recherche, ce working paper recouvre un double objectif : comprendre la dynamique d'évolution du Régime Politique local, l'un des trois composants du *Capital Touristique*, et décrire la manière dont il influence la trajectoire de développement de Zermatt. Nous posons en particulier deux questions :

- Comment le Régime Politique local évolue-t-il à travers le temps ?
- Quel rôle joue le Régime Politique local sur l'évolution de la trajectoire de développement de Zermatt ?

Pour y répondre, nous focalisons notre attention sur la gouvernance ainsi que sur la gestion des ressources, ces deux éléments formant le Régime Politique local. Plus précisément, les questions auxquelles nous allons répondre lors de l'analyse de chacun des capitaux sont les suivantes :

1) Capital Gouvernance

- Quelle est la capacité du Régime Urbain à gouverner, c'est-à-dire à produire des décisions et à mettre en œuvre des actions publiques dans un objectif de développement local ?
- Quels sont les (coalitions d') acteurs qui participent au développement ?

2) Capital Ressourciel

- Comment est régulé l'usage des ressources stratégiques utilisées dans le cadre du développement local, en particulier celui touristique ?
- Comment les acteurs locaux mettent-ils en œuvre dans leur périmètre d'action les règles autour des usages de ces ressources ?

La structure du système de gouvernance locale influence de manière fondamentale les processus décisionnels menant à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques publiques en ce qui concerne le développement économique, spatial et social des stations touristiques. Pour compléter cette approche par la gouvernance, nous proposons d'intégrer les aspects liés aux différents usages des ressources stratégiques, en particulier celles foncière et immobilières, ainsi qu'à la manière plus ou moins durable dont elles sont gérées par les acteurs locaux. En effet, comme nous le montrerons dans les sections suivantes, l'utilisation ainsi que la gestion institutionnelle des ressources sont totalement interdépendantes du système de gouvernance locale, en particulier des acteurs, de leurs objectifs et des moyens d'action à leur disposition pour atteindre ces objectifs. Ainsi, nous postulons l'existence d'une relation causale entre le système de gouvernance locale, la gestion des ressources touristiques et les trajectoires de développement historique des stations. Pour étudier cette relation, nous proposons de combiner deux approches théoriques, celle des *Régimes Urbains* (Stone, 1989) et celle des *Régimes Institutionnels des Ressources* (Knoepfel, Nahrath, & Varone, 2007 ; Gerber, Knoepfel, Nahrath & Varone, 2009), que nous présentons dans la section suivante.

2.2 Cadre théorique

Pour cette partie, nous commençons par présenter le cadre théorique lié à la première dimension du Régime Politique local, soit le Capital Gouvernance, avant de montrer comment nous y ajoutons le second, soit le Capital Ressourciel. Nous présentons ensuite le cadre théorique des *Régimes Institutionnels des Ressources*, par lequel nous étudions le Capital Ressourciel. Dans une dernière section, nous décrivons le cadre conceptuel qui nous permet d'articuler ces deux approches théoriques, avant de présenter les questions et les hypothèses qui guideront notre recherche.

2.2.1 La gouvernance locale

Cette notion de gouvernance a été définie à l'origine en opposition à celle de gouvernement (Le Galès, 1995). En effet, le gouvernement renvoie à une approche institutionnelle où l'Etat est l'unique acteur du pouvoir. Or, depuis les années 1970, les sociétés auraient connu une autonomisation de plus en plus poussée de différents groupes et réseaux à l'intérieur de la société. Il faut dès lors considérer les mécanismes alternatifs de négociation entre ces différents groupes, qui permettent l'action du gouvernement. Le terme de gouvernance renvoie ainsi à une vision élargie du gouvernement, c'est-à-dire au-delà des seules instances élues et de l'Etat. Parmi ses multiples acceptions possibles, nous optons pour la définition proposée par Rhodes (1997, p. 53), pour qui « *governance refers to self-organizing, interorganizational networks* ». Ces réseaux sont caractérisés par quatre éléments :

- une interdépendance entre les différents acteurs organisés,
- des interactions continues entre les membres du réseau à cause notamment de la nécessité d'échanger des ressources et de négocier des objectifs partagés,
- le fait que les interactions soient régulées par des règles négociées et acceptées par les participants,
- un degré significatif d'autonomie par rapport à l'Etat, dans le sens où le réseau est auto-organisé et qu'il ne doit pas rendre de compte à l'Etat.

Cette manière de conceptualiser la gouvernance nous paraît tout à fait adaptée à notre analyse car elle met au cœur la question des arrangements qui permettent aux acteurs, tant ceux publics que ceux privés, de collaborer. De manière générale, ces derniers ainsi que leurs relations, leurs objectifs et leurs décisions se trouveront au centre de notre recherche. De plus, cette dimension n'a été que peu étudiée dans les différentes tentatives d'expliquer les trajectoires. Or, Butler (1980), en décrivant son modèle du cycle de vie des lieux touristiques, ne manque pas de souligner lors des diverses étapes du développement des stations l'importance de la configuration des acteurs locaux et leur implication, en particulier durant la phase de *rejuvenation* où « *combined government and private efforts are necessary* » (Butler, 1980, p. 9).

Parmi les différentes approches de la gouvernance (Leresche, 2001a), nous nous intéressons à celle locale et urbaine. Les notions de gouvernance locale et gouvernance urbaine sont utilisées indifféremment pour parler « *des processus de concertation qui se mettent en place au niveau local entre différents types d'acteurs, qu'ils soient publics ou privés* » (Leresche, 2001a, p. 44). Cette approche a été fortement influencée par différents travaux aux Etats-Unis concernant la question de la gouvernabilité des villes dans le contexte particulier des transformations du pouvoir urbain dans les années 1980. Deux théories ont émergé à l'intérieur de cette approche : celle des *Coalitions de croissance* (Logan & Molotch, 1987) et celle des *Régimes Urbains* (Stone, 1989). Depuis la décennie 1990, des chercheurs européens ont travaillé sur cette question de gouvernance locale et urbaine. Or, dans ces travaux, la Suisse n'est jamais ou rarement prise en considération, sous prétexte que les Etats

fédéraux possèdent trop de spécificités locales n'entrant pas dans le modèle général, par exemple des mécanismes de coopération multi-niveaux (Leresche, 2001b).

Pour analyser cette dimension liée la gouvernance locale, il nous faut un cadre théorique adéquat. Nous utilisons celui des *Régimes urbains* conceptualisé par Stone (1989). Nous postulons en effet que ce cadre d'analyse s'avère particulièrement pertinent pour l'étude des dynamiques à l'œuvre dans les stations touristiques ainsi que des relations de pouvoir entre les acteurs. Conti et Perelli (2007) recensent trois raisons pour lesquelles cette approche, formulée pour les villes américaines, se justifie dans le cas des destinations touristiques. Premièrement, on observe souvent lors de la première phase plus ou moins longue de croissance du tourisme l'existence d'un large consensus autour duquel se développe l'économie locale. Mais ce qui n'a pas ou peu été investigué et que permet de faire l'analyse des régimes est le type d'alliances rendant possible ce consensus et les mécanismes de gouvernance à l'œuvre. Deuxièmement, lorsque les destinations se trouvent face à des difficultés, l'analyse des régimes aide à identifier les positions conflictuelles des différents acteurs et les stratégies de développement. Troisièmement, étant donné que le développement touristique nécessite en particulier une importante collaboration entre les acteurs locaux publics et privés, cette approche permet d'identifier les différents acteurs de la coalition qui gouverne ainsi que les objectifs figurant à l'agenda, éléments clés d'un régime urbain. De manière générale, ce cadre théorique nous permet alors d'approcher les différents enjeux liés à la gouvernance des stations touristiques et de voir comment l'évolution des types de régimes urbains permet d'expliquer les trajectoires de développement des stations touristiques. C'est d'ailleurs dans un objectif similaire que Stone a formulé sa théorie, en montrant la manière dont la trajectoire de développement de la ville d'Atlanta entre 1946 et 1988 était liée à l'évolution de son régime urbain. De plus, notons que ce cadre théorique a été déjà été appliqué pour comprendre les enjeux de pouvoir au sein des stations touristiques, par exemple à Whistler au Canada (Gill, 2007), à Rimini en Italie (Conti & Perelli, 2007) ou à Montreux en Suisse (Sauthier, 2011).

Avant de présenter ce cadre des *Régimes Urbains*, nous allons commencer par décrire celui des *Coalitions de croissance* (Logan & Molotch, 1987), car l'approche des *Régimes Urbains* a été formulée en réponse aux limites de celle des *Coalitions de croissance*. Selon DiGaetano & Klemanski (1993), ces deux approches trouvent leurs fondements dans la littérature scientifique des années 1950 et 1960 au sujet de la question de savoir qui gouverne les villes américaines. On se concentre alors plutôt sur l'aspect sociologique du pouvoir. Ce débat sur la structure du pouvoir local oppose les pluralistes, pour qui le pouvoir est réparti entre différents groupes d'intérêts, et les élitistes, selon lesquels le pouvoir politique se concentre entre les mains d'un nombre limité d'acteurs. Dès les années 1970, ce cadre de référence se déplace vers une approche politico-économique : les chercheurs tentent alors de comprendre comment le clivage entre l'Etat et le marché façonne les structures urbaines. Avant les approches élitiste et pluraliste, le pouvoir local n'était pas pris en compte car les politiques des villes étaient vues comme résultant de changements économiques et sociaux à l'échelle nationale et internationale. Le développement de l'approche de la ville comme machine de croissance et puis de celle des Régimes Urbains permet ensuite, tout en poursuivant le débat entre élitistes et pluralistes, de relier ce paradigme politico-économique aux approches sur les structures locales du pouvoir.

LA VILLE COMME MACHINE DE CROISSANCE (*GROWTH MACHINE*)

Dans cette perspective, Logan et Molotch (1987) proposent une nouvelle approche des structures du pouvoir dans les villes en émettant l'idée qu'il existe une convergence d'intérêts entre différents

acteurs clés⁴ qui tirent profit de la croissance et que la réunion de ces acteurs via une coalition va façonner et influencer de manière déterminante le développement urbain. Logan et Molotch ajoutent à la question de « qui gouverne ? » une autre question qui apparaît centrale pour eux, soit « pour quoi ? ». Autrement dit, ils s'intéressent aux buts poursuivis par les élites. Et à de rares exceptions près, l'objectif qui génère un consensus entre les élites locales, quelles que soient les divisions qu'ils peuvent avoir sur d'autres questions, est celui de la croissance. En effet, si la ville connaît une croissance, cela permettra notamment une augmentation des bénéfices matériels liés à la rente foncière. Et cet objectif pénètre tous les aspects de la vie locale : le système politique, l'agenda pour le développement économique et même les organisations culturelles. La ville dans son entier devient une « machine de croissance » (Logan & Molotch, 1987, p. 13, notre traduction). En résumé, les deux auteurs suggèrent d'étudier le développement urbain sous l'angle de la compétition et de la coopération entre les différents acteurs locaux qui cherchent à augmenter leur profit venant de la marchandisation de l'espace.

Plusieurs types d'acteurs locaux font partie de cette coalition pour la croissance. Logan et Molotch (1987) recensent tout d'abord trois types d'entrepreneurs. Les **entrepreneurs fortuits** sont des rentiers entrés en possession de leur propriété de manière souvent inopinée et très faiblement engagés dans une logique entrepreneuriale. Les **entrepreneurs actifs** cherchent à anticiper les changements du marché et se livrent à la spéculation. Enfin, les **spéculateurs structurels** regroupent des propriétaires fonciers qui agissent activement pour influencer les conditions qui vont faire que leur bien prenne de la valeur. Ils peuvent, par exemple, faire changer le tracé d'une autoroute ou influencer l'emplacement d'une usine. Ensuite, les **politiciens**, via leurs différentes décisions concernant notamment le taux d'imposition des entreprises ou les plans d'aménagement, jouent un rôle décisif quant à la création de conditions cadres favorables à la croissance urbaine. Aux Etats-Unis, les communautés locales disposent d'une large autorité en ce qui concerne la fiscalité. Elles sont en outre fortement dépendantes des rentrées fiscales pour leurs recettes. Ainsi, comme une croissance urbaine signifie une augmentation de ces rentrées, les autorités politiques ont tout intérêt à la favoriser. De même, les **médias locaux** apparaissent comme des parties prenantes de la croissance car ils profitent de l'augmentation du lectorat et des annonceurs. Ils ont par conséquent tout à gagner en suivant une ligne éditoriale prônant la croissance, influençant ainsi de manière continue leur lectorat. Ce conditionnement de la population est d'autant plus renforcé que la majorité des villes américaines sont des « *one-newspaper (or one newspaper company) towns* » (Logan & Molotch, 1987, p. 70). Jouant un rôle semblable aux médias locaux, les **entreprises de service** (publiques, semi-publiques ou privées), que ce soit les distributeurs d'eau et d'électricité ou les entreprises de transport, ne peuvent se développer qu'en acquérant plus d'usagers. Ils ont donc tout intérêt à soutenir une croissance qui leur permettra d'amortir leurs investissements. Enfin, les deux auteurs mentionnent des **acteurs auxiliaires**, qui participent moins que les précédents au processus de croissance. Il s'agit principalement d'institutions culturelles comme les universités, musées, théâtres, expositions mais aussi d'associations sportives ou encore de syndicats. La robustesse de la coalition est assurée par la multipositionnalité des membres de la coalition. Comme le montrent bien Logan et Molotch (1987), une concentration des rôles entre les mains d'un même acteur peut fréquemment être observée. Les politiciens (voire même le maire lui-même) sont souvent des propriétaires fonciers ou ont des intérêts dans les entreprises locales. Et « *virtually all politicians are dependant on private campaign financing* » (Logan & Molotch, 1987, p. 67), ce qui implique qu'ils doivent obtenir les faveurs des entrepreneurs ou des promoteurs. De même, les propriétaires des journaux sont souvent également des propriétaires fonciers. On peut encore citer l'exemple des cadres des entreprises de transport public,

⁴ Ceux-ci seront décrits dans le paragraphe suivant.

responsables notamment du choix des tracés pour les lignes de transport, qui spéculent en même temps sur les terrains concernés.

Logan et Molotch relèvent alors qu'un tel régime, soit une coalition orientée vers la croissance, est l'unique type de gouvernance possible, puisque la croissance apparaît comme un consensus unanimement partagé par tous les groupes d'élites locales. Notons que toutes les coalitions ne parviennent pas à atteindre cet objectif de croissance. Cela est d'ailleurs même inévitable, étant donné que l'ensemble des lieux se trouvent dans une même compétition (Logan & Molotch, 1987, p. 51). Plusieurs auteurs (dont Stone, 1989 ; Logan⁵, Bridges Whaley & Crowder, 1997 ; Phelps, 2012) ont critiqué cette vision quelque peu unilatérale en notant que le régime en faveur de la croissance n'est qu'une possibilité parmi d'autres de la gouvernance des villes. La multiplication des études empiriques sur différentes villes américaines a montré que « *not every city is dominated by a growth machine* » (Logan, Bridges Whaley & Crowder, 1997, p. 622). La théorie des régimes urbains permet alors de répondre à cette lacune en proposant d'autres formes possibles de gouvernance des villes.

LA THEORIE DES REGIMES URBAINS

Dans son ouvrage *Regime politics : governing Atlanta (1944-1988)* paru en 1989, Stone a pour ambition de proposer un cadre théorique permettant de répondre aux faiblesses de la théorie de la ville comme machine de croissance, vue comme trop élitiste, tout en allant plus loin que le cadre analytique pluraliste classique. En effet, l'idée centrale du pluralisme classique, qu'il va contester, est que le pouvoir urbain dépend du succès électoral. Or, selon lui, le suffrage n'est qu'un instrument limité de contrôle par le peuple, pour la simple et bonne raison que le gouvernement élu ne peut pas résoudre les problèmes tout seul. Les effets des politiques publiques dépendent de la mise en place d'actions complémentaires venant d'acteurs non gouvernementaux. De la sorte, les acteurs institutionnels sont forcés de coopérer avec les différents acteurs privés. De plus, le gouvernement doit, en tout temps, établir des compromis et des arrangements avec les pouvoirs économiques. Le cadre d'analyse pluraliste ne tient pas compte des acteurs économiques, bien que ceux-ci, selon Stone, jouent un rôle très important dans le pouvoir urbain. En conséquence, à la vision pluraliste de la politique comme un processus ouvert et transparent grâce au suffrage, il lui oppose la définition de l'art des arrangements (« *the art of arranging* » (Stone, 2005, p. 311)), c'est-à-dire un processus extrêmement complexe nécessitant compétences et moyens d'actions⁶. Ces derniers sont alors caractérisés ainsi : « *not just material matters but also such things as skills, expertise, organizational connections, informal contacts, and level and scope of contributing efforts by participants* » (Stone, 2005, p. 329). A partir de ces éléments, Stone définit la notion de régime comme « *the informal arrangements by which public bodies and private interests function together in order to be able to make and carry out governing decisions* » (Stone, 1989, p. 6). Cette définition comprend trois idées essentielles. La première concerne les acteurs qui, en travaillant ensemble, obtiennent une capacité à gouverner : ils représentent des intérêts différents mais collaborent. Stone les nomme « *governing coalition* » (Stone, 1989, p. 179). De plus, il insiste sur l'idée que le pouvoir important pour cette coalition n'est pas un pouvoir de domination sur les masses mais une capacité d'agir et d'accomplir des objectifs. En d'autres termes, ce qui est primordial est le « *power to, not power over* » (Stone, 1989, p. 229). Le deuxième point essentiel est cette capacité d'agir (« *...in order to be able...* »). En effet, un régime doit avoir la capacité d'élaborer et de mettre en œuvre les décisions prises. Enfin, la troisième idée

⁵ John Logan a ainsi nuancé ses premiers travaux.

⁶ Notons que pour nommer ces derniers, Stone utilise le terme *resources*. Cependant, afin de ne pas faire de confusion avec les ressources biophysiques, infrastructurelles et culturelles dont nous analysons les modes de gestion (cf. infra), nous les désignons comme des "moyens d'actions" plutôt que comme des "ressources".

souligne que ce sont les arrangements *informels* qui permettent cette collaboration. De manière générale, deux questions essentielles sont posées concernant la gouvernance des villes : qui compose cette coalition, autrement dit quels sont les acteurs qui se mettent ensemble pour produire cette capacité à gouverner ? et comment se forme la coalition ? Ces deux questions, du « *who* » et du « *how* » sous-entendent une troisième : « *what are the consequences of the who and how ?* » (Stone, 1989, p. 6). Ces trois interrogations sont au cœur de la théorie des régimes urbains.

Comme le souligne Stone (2005), l'analyse des régimes urbains permet d'étudier la manière dont les communautés locales sont administrées, en intégrant le pouvoir politique mais aussi les acteurs non gouvernementaux. Partant du postulat qu'un succès électoral ne garantit pas à lui seul la capacité de gouverner, il avance que les arrangements politiques sont le résultat d'un ensemble de relations stratégiques. Il recense alors quatre éléments clés d'un régime urbain :

- Un agenda, comportant un ensemble d'objectifs et de questions à traiter,
- Une coalition d'acteurs instituée autour de cet agenda et formée de membres gouvernementaux et non gouvernementaux,
- Les moyens d'action à disposition des acteurs pour atteindre ces objectifs
- Un plan de coopération, permettant de coordonner les apports des différents membres de la coalition.

En résumé, un régime urbain est caractérisé par un ensemble d'acteurs publics et privés qui coopèrent entre eux, des objectifs, qu'ils soient économiques, culturels ou sociaux, et des moyens d'action. Ces dimensions apparaissent comme fortement interdépendantes : les acteurs partagent des objectifs inscrits dans un programme et disposent de certains moyens leur permettant de les atteindre. Sur la base de ses travaux menés aux Etats-Unis, Stone (1993) propose une typologie des régimes urbains. On peut distinguer ceux-ci par la variation dans la nature et la difficulté des tâches que nécessitent les objectifs de l'agenda politique. Stone différencie quatre types de régime :

1. Le régime de maintenance (*maintenance regime*)

Ce type de régime se caractérise par une absence de volonté de changements sociaux ou économiques. L'objectif est simplement le maintien de la situation actuelle, d'où l'appellation du régime. Dans ce cas, une mobilisation importante de moyens privés n'apparaît pas nécessaire. De tels régimes se bornent à fournir les services de routine et maintiennent un niveau de prélèvement fiscal bas. Les citoyens ont peu d'attente envers les élites. Cependant, même s'il nécessite un nombre limité de moyens, ce type de régime n'est pas aussi courant qu'on pourrait le penser, parce que « *while demands are few, rewards are small* » (Stone, 1993, p. 18). Autrement dit, la maintenance signifie, pour les acteurs publics, de renoncer aux opportunités qui leur permettraient de marquer de leur empreinte la gestion de la ville et de laisser une trace de leur action. De plus, le maintien de la situation peut conduire au déclin économique. Ainsi, les régimes de maintenance sont plutôt présents dans de petites localités où l'aire d'influence est, de toute manière, fort restreinte.

2. Le régime de développement (*development regime*)

Ce type de régime a pour objectif de promouvoir la croissance ou de contrer le déclin en modifiant l'utilisation de l'espace. Il nécessite des efforts importants pour changer le modèle économique et social en place et donc des liens forts entre les intérêts privés et les acteurs gouvernementaux. Différentes actions publiques doivent servir à assurer la faisabilité du projet de développement : acquisition et défrichage de terrains, construction d'équipements publics ou octroi de subventions pour divers projets. Cela requiert une grande coordination entre les pouvoirs institutionnels ainsi que la nécessité de réunir les acteurs privés autour d'un programme commun. De plus, les projets de développement sont souvent controversés, la population ne voyant généralement pas d'un bon œil les changements. Finalement, le droit (en particulier celui d'expropriation), les investissements privés,

l'expertise, les réseaux, l'organisation avec le secteur privé et les subventions publiques constituent les principaux moyens d'action nécessaires à un régime de développement. Le régime de développement partage des caractéristiques communes avec la coalition de croissance, la *growth machine*, de Logan et Molotch (1987), en particulier en ce qui concerne l'objectif principal, à savoir la croissance économique, même si le régime de développement est issu d'une approche pluraliste et la *growth machine* d'une approche élitiste.

3. Le régime progressiste en faveur des classes moyennes (*middle class progressive regime*)

Un régime progressiste se focalise sur des objectifs de protection de l'environnement, de préservation des monuments historiques, de construction de logements abordables ou encore de création de fonds à buts sociaux. La croissance économique n'est de ce fait pas le but principal. Ainsi, contrairement au régime de développement, « *the government-business relationship in a progressive regime is not largely voluntary relationship* » (Stone, 1993, p. 19). Faute de collaboration volontaire, les relations entre entités publiques et privées seront plutôt fondées sur la contrainte de la part des premières sur les deuxièmes, cependant jamais totalement car les acteurs privés ont toujours l'option de se retirer. De plus, un tel type de régime nécessite un soutien populaire important afin de compenser le moindre appui des secteurs économiques. En conséquence, les moyens nécessaires à la viabilité du régime progressiste seront les mêmes que ceux du régime de développement, en y ajoutant la capacité d'informer, de mobiliser et d'impliquer la population. Autrement dit, il s'agit d'assurer aux acteurs publics une certaine légitimité via un soutien populaire.

4. Le régime d'augmentation des programmes en faveur des classes populaires (*regime devoted to lower class opportunity expansion*)

Comme son nom l'indique, ce type de régime se concentre sur la réduction des inégalités sociales, en améliorant, pour les classes populaires, l'offre d'éducation, les possibilités d'emplois et les accès aux transports publics ainsi qu'en encourageant l'accès à la propriété privée et la création d'entreprises. Stone insiste sur le fait que, aux Etats-Unis, « *such regimes are largely hypothetical* » (Stone, 1993, p. 20) et n'ont jamais été strictement observés. Un tel type de régime est confronté aux mêmes difficultés qu'un régime progressiste, en y ajoutant le fait qu'augmenter les opportunités d'emplois et de créations d'entreprises nécessite de changer les comportements du secteur privé, mais en évitant que celui-ci ne parte investir ailleurs. La coopération avec les acteurs non-institutionnels apparaît comme encore moins volontaire qu'avant pour les acteurs privés et nécessite donc des régulations fortes de la part des pouvoirs publics. Or, ces régulations ne peuvent être appliquées sans un important soutien de la population, en particulier des classes concernées, c'est-à-dire les classes populaires. Malheureusement, ces dernières manquent singulièrement de moyens, notamment organisationnelles, pour se fédérer. Enfin, la plus grande difficulté réside dans l'ajustement entre les opportunités créées et leur utilisation par les classes populaires. En effet, si ces opportunités ne sont pas facilement accessibles ou si elles sont accessibles mais mal utilisées, les institutions qui les ont créées finiront par les retirer et transférer leurs efforts ailleurs. Ainsi, l'enjeu primordial permettant d'assurer la viabilité d'un tel régime serait la capacité d'engager la population de manière forte dans le soutien et surtout l'utilisation des opportunités créées par le régime

Plus on avance, en partant du premier régime vers le quatrième, plus sont difficiles les tâches de gouvernance et plus sont importants les moyens d'action à mobiliser. Par conséquent, plus la durabilité du régime (au sens temporel) est difficile à assurer. On constate également une augmentation des redistributions des fruits de la croissance au fur et à mesure que l'on passe du premier au quatrième régime : aucune redistribution pour le régime de maintenance, redistribution aux acteurs du régime urbain (en particulier les propriétaires fonciers) pour le régime de développement, redistribution aux classes moyennes pour le régime progressiste et aux classes populaires pour le

dernier régime. Mentionnons que certains chercheurs (DeLeon, 1992 ; Burns & Thomas, 2006) ont ajouté un cinquième type de régimes : **le non régime ou l'antirégime**. Celui-ci comporte trois caractéristiques (Burns & Thomas, 2006) : 1) les acteurs publics et privés n'arrivent pas à s'entendre sur un projet global, 2) il n'existe pas de *governing coalition* construite sur la longue durée, mais uniquement des coopérations ponctuelles liées à des crises ou des problèmes spécifiques, 3) le non régime n'a pas la capacité de mobiliser les moyens nécessaires de manière appropriée car il manque un plan de coopération permettant de coordonner les apports de chacun.

APPORTS ET LIMITES DE LA THEORIE DES REGIMES URBAINS

Deux apports principaux peuvent être relevés concernant la théorie des régimes urbains (Mossberger & Stoker, 2001). Pour l'Amérique du Nord, cette analyse a eu le mérite de faire sortir de l'impasse le débat entre pluralistes et élitistes en proposant une nouvelle compréhension sur les rouages du pouvoir dans les villes. Comme nous l'avons vu précédemment, l'accent est mis plutôt sur le « *power to* » que sur le « *power over* ». Pour Stone (1989), l'élément clé du pouvoir dans le contexte urbain est bien la capacité de mobiliser une coalition durable permettant le développement. Au-delà du cas nord-américain, l'approche des Régimes Urbains a permis de déplacer la focale sur les seules institutions élues vers une analyse prenant en compte les aspects économiques et sociaux du contexte dans lequel œuvre le gouvernement.

Concernant les limites de cette théorie, nous pouvons tout d'abord noter un problème de transposition. Plusieurs auteurs (DiGaetano & Klemanski, 1993; Le Galès, 1995 ; Mossberger, 2009) ont reproché à cette théorie sa difficulté d'application hors du contexte américain, en particulier dans les pays européens où les différences institutionnelles avec les Etats-Unis la rendent moins pertinente. Par exemple en Grande-Bretagne, le gouvernement local a un pouvoir plus étendu qu'aux Etats-Unis car, d'une part, c'est lui qui détient une grande partie du foncier (Le Galès, 1995), et, d'autre part, « *the planning and regulatory powers of the British local state are more extensive than in the United States* » (DiGaetano & Klemanski, 1993). De plus, il est moins dépendant des entreprises privées pour les impôts locaux car la plus grande part de ses recettes provient des transferts de l'Etat national. Ainsi, les acteurs publics sont dans une moindre mesure obligés d'établir des alliances avec des partenaires privés pour œuvrer au développement urbain. Le type de régime qui va alors émerger d'une telle situation sera assez éloigné de ceux décrits par Stone pour les Etats-Unis. La transposition de cette théorie nécessite donc la prise en compte du contexte institutionnel au sein duquel évoluent, décident et agissent les acteurs du régime urbain, contexte qui n'est pas intégré à l'analyse de Stone (Pierre, 2005). Deuxièmement, on peut mentionner le fait que Stone a négligé les forces externes ou non locales qui façonnent les processus et les structures de la gouvernance urbaine. Il convient alors de tenir compte des changements dans l'environnement politico-économique de l'échelon régional et national (DiGaetano, 1997). Mossberger et Stoker (2001) relèvent une troisième limite en notant que cette théorie devrait plutôt être vue comme un concept ou un modèle car elle possède une capacité d'explication limitée en ce qui concerne les raisons pour lesquelles un régime se forme, se maintient ou change. Par exemple, le processus menant à un changement de régime n'a pas été étudié par Stone car pour le cas d'Atlanta, le même type de régime est resté en place durant toute la période qu'il a étudiée (Orr & Stoker, 1994). Certains auteurs ont alors intégré une autre perspective à celle des régimes urbains, en liant le changement de régime à une mobilisation politique pour le cas de San Francisco (DeLeon, 1992), à un changement démographique pour Detroit (Orr & Stoker, 1994) ou à une restructuration économique et sociale à Birmingham et Boston notamment (DiGaetano & Klemanski, 1999). La dernière critique que nous pouvons émettre concerne la typologie des régimes urbains. En particulier, le terme "régime de développement" apparaît comme trop vague car il peut y avoir différents types de développement selon le secteur économique privilégié (Sauthier, 2011).

Ainsi, nous proposons d'affiner cette terminologie en précisant l'orientation principale du régime, par exemple un régime de développement à orientation touristique ou un régime de développement à volonté de diversification économique.

INTÉGRATION DE LA DIMENSION RESSOURCIELLE À L'ANALYSE DES RÉGIMES URBAINS

Nous proposons d'appliquer au cas du développement touristique cette approche des Régimes Urbains. Ainsi que nous l'avons précisé en début de chapitre, ce cadre d'analyse s'avère particulièrement pertinent pour l'analyse des dynamiques à l'œuvre dans les stations touristiques ainsi que des relations de pouvoir entre les acteurs (Conti & Perelli, 2007). Nous pouvons, de plus, constater qu'il existe des similitudes entre les acteurs participant aux coalitions urbaines et ceux des stations touristiques. Citons notamment le rôle décisif des propriétaires fonciers, la multipositionnalité des acteurs qui cumulent différentes fonctions ainsi que les différents moyens utilisés par les autorités publiques pour attirer les investisseurs (politique fiscale favorable, mise à disposition de terrains, etc.).

Avant d'utiliser cette approche, nous allons la modifier afin d'y inclure la dimension ressourcielle. Comme nous l'avons mentionné précédemment, Stone conçoit les ressources comme des moyens d'action permettant aux acteurs de faire aboutir leurs objectifs. Il se concentre, de plus, plutôt sur les moyens d'action immatériels, comme les connaissances, l'expertise ou encore les réseaux organisationnels (Stone, 2005). Il n'analyse pas ou peu l'influence des ressources matérielles, en particulier celles foncière et immobilières, sur les trajectoires de développement des villes, contrairement à Logan et Molotch (1987). Pour ceux-ci, le marché foncier et le marché immobilier sont fondamentaux pour la compréhension des phénomènes urbains : « *for us, as for many of our intellectual predecessors, the market in land and buildings orders urban phenomena and determines what city life can be* » (Logan & Molotch, 1987, p. 17). Les auteurs opposent deux manières de considérer ces ressources : la valeur d'échange (construction/vente) et la valeur d'usage (construction/location). Dans le cas de villes gouvernées par des coalitions de croissance, il existe une prédominance de la valeur d'échange sur celle d'usage. En effet, les élites essaient de créer des conditions favorables à la croissance afin de maximiser les bénéfices liés à la vente de leur bien. Le conflit entre ces deux types de valeur, ou autrement dit entre ces deux types d'usage des propriétés foncière et immobilières, va façonner le développement des villes, et donc leur trajectoire d'évolution. Cela ressort avec encore plus d'acuité pour le cas des stations touristiques, où les enjeux fonciers et immobiliers apparaissent comme déterminants pour leur développement, en particulier à partir du moment où les revenus liés à la rente foncière dépassent largement ceux produits par l'activité touristique (Duboeuf, 2006). De manière plus générale, Briassoulis (2002) postule qu'une gestion durable et parcimonieuse sur le long terme des principaux systèmes de ressources constitue une condition indispensable à la préservation de l'attractivité touristique d'un lieu. Cette problématique de la gestion des ressources, en particulier touristiques, touche à la question des régulations de ces ressources et des règles mobilisées par les acteurs pour y parvenir.

La manière classique de régler ce problème de gestion des ressources est de passer par de multiples politiques publiques à incidences environnementales. Or, cette approche s'avère insuffisante et incomplète pour tenir compte de la complexité de cette problématique (Knoepfel & Nahrath, 2005). Parmi les limites des politiques environnementales classiques, nous pouvons citer le fait que celles-ci se bornent à raisonner entre termes de limitation des émissions polluantes sans prendre en compte la totalité des atteintes, qu'elles sont plutôt conçues comme des politiques de rattrapage plutôt que de prévention et qu'elles ne concernent généralement qu'un usage unique que l'homme fait d'une ressource et non pas l'ensemble de ses usages simultanés. Pour remédier à ces lacunes, le cadre d'analyse des *Régimes Institutionnels des Ressources (RIR)* (Knoepfel, Nahrath & Varone, 2007 ;

Gerber, Knoepfel, Nahrath & Varone, 2009) associe à cette approche de l'analyse des politiques publiques celle de l'économie institutionnelle des ressources, focalisant l'attention sur la question des rivalités et des droits d'usage. Un régime institutionnel d'une ressource est ainsi défini comme « *l'ensemble des règles publiques ayant pour objectif de réguler le comportement des acteurs usagers de biens et de services provenant d'un même système de ressource* » (Knoepfel & Nahrath, 2005, p. 226). Ces règles émanent de différents niveaux étatiques (communal, cantonal, fédéral ou encore international) et appartiennent soit aux politiques publiques, soit au système régulateur des droits de propriété (Schweizer, 2011). De plus, nous pouvons relever que le régime institutionnel, formé par la combinaison de ces deux types de régulation, va limiter et influencer les décisions et possibilités d'action des acteurs et les possibilités de concrétisation de leurs objectifs tandis que les moyens d'action à leur disposition vont leur permettre d'utiliser, d'acquérir et de gérer ces ressources. Autrement dit, comme nous le montrons ci-dessous, l'utilisation ainsi que la régulation institutionnelle des ressources touristiques sont totalement interdépendantes des acteurs, de leurs objectifs et des moyens d'action à leur disposition, c'est-à-dire des trois éléments clés d'un Régime Urbain.

Tout d'abord, la mise en œuvre concrète des **objectifs** des différents acteurs passe par l'utilisation de ressources stratégiques. Par exemple, les acteurs composant un régime urbain de type développement mettent en œuvre leur objectif de croissance via une stratégie d'usage du foncier basé sur la valeur d'échange (construction et vente) (Logan & Molotch, 1987). Pour le cas de Montreux, dans l'objectif de relancer le tourisme après la deuxième guerre mondiale, les acteurs créent une commission pour la modernisation de la ressource que constituent les infrastructures touristiques et de loisirs (Sauthier, 2011). Plus tard, à la fin du XX^{ème} siècle, l'un des enjeux principaux est la reconversion des hôtels d'un usage touristique à un usage désormais non touristique via leur transformation en appartements. La concrétisation des objectifs d'un régime urbain passe ainsi toujours par la mobilisation de ressources naturelles, infrastructurelles ou culturelles. Et cette mobilisation va dépendre notamment des régulations qui entourent les différentes ressources.

Ensuite, **les moyens d'action** permettent aux acteurs d'acquérir, d'utiliser et de gérer les ressources stratégiques. L'argent, par exemple, permet aux acteurs d'acheter du foncier, de construire des infrastructures touristiques et de loisirs ou de rénover le parc d'hébergement touristique. Le droit, dans le cas des règlements locaux de construction, peut limiter la capacité des acteurs à utiliser les ressources, notamment foncière et immobilières, comme ils l'entendent. Le soutien politique, ou son absence, joue également un rôle fondamental dans la gestion des différentes ressources clés. Par exemple, en 1990, la majorité de la population de Finhaut autorise par référendum le Conseil communal (exécutif) à investir 2,1 millions de francs dans la transformation d'un ancien hôtel en appartements. Mais vingt ans plus tard, elle refuse au Conseil communal sa demande d'investissements dans un groupe hôtelier de Chamonix tout comme sa proposition de racheter plusieurs hôtels de Finhaut (Sauthier, Guex, & Roy, 2012).

Enfin, **les acteurs** locaux, qu'ils soient politiques, économiques ou civils, constituent non seulement les utilisateurs des ressources mais disposent de différents droits (propriété, usage, disposition) sur elles. De plus, ils s'approprient et mettent en œuvre dans leur périmètre d'action les politiques publiques communales, cantonales et fédérales en négociant des règles informelles, l'ensemble formant un Arrangement de régulation localisé (ARL) (Bréthaut, 2012). L'ARL représente ainsi la concrétisation à l'échelle locale des règles du régime institutionnel. Les acteurs locaux ont plusieurs manières de mettre en œuvre l'ARL. Ils peuvent décider de *concrétiser* les règles du régime

institutionnel en appliquant la réglementation, de *compléter* l'étendue et la cohérence⁷ du régime institutionnel s'ils estiment les réglementations fédérales et/ou cantonales insuffisantes, de *contourner* les règles du régime institutionnel en décidant de ne pas les appliquer ou finalement de *détourner* les règles en les utilisant dans un objectif différent que celui prévu par la réglementation. Les caractéristiques de la mise en œuvre locale du régime institutionnel, ou autrement dit du mode de gestion des ressources, sont donc fortement dépendantes de la configuration d'acteurs. Ce concept d'ARL nous permettra alors de considérer non seulement le régime institutionnel lié aux ressources, dont une grande partie des règles provient des échelons national et cantonal, mais surtout leur mise en œuvre et leur appropriation par les acteurs locaux. Nos trois cas d'étude se trouvent dans le même pays et, pour Zermatt et Finhaut représentant respectivement le relais et l'abîme, dans le même canton. Ainsi, ces trois stations doivent composer avec les mêmes règles fédérales, auxquelles sont ajoutées des règles cantonales. Enfin, au niveau local, les acteurs s'approprient ces règles selon les modalités que nous avons décrites plus haut (concrétisation, complément, contournement et détournement).

De manière générale, nous considérons le régime institutionnel des ressources comme la forme que prend la manière de gouverner. Il illustre le régime urbain en action sur un enjeu d'aménagement et peut être vu comme une manifestation de l'action publique sur les ressources mobilisées dans la mise en œuvre du projet politique. Pour étudier cette dimension ressourcielle, nous allons utiliser le cadre des *Régimes Institutionnels des Ressources*, que nous présentons en détails dans la section suivante.

2.2.2 Les Régimes Institutionnels des Ressources (RIR)

LE PROBLEME DE LA GESTION DES RESSOURCES TOURISTIQUES

A la suite de l'article de Hardin (1968) sur *The Tragedy of the Commons*, de nombreux travaux, notamment ceux d'Ostrom (1990), ont été conduits sur la manière de gérer au mieux les ressources naturelles utilisées en commun par plusieurs individus, c'est-à-dire les *Common Pool Resources* (CPR). Ostrom (1990, p. 30) définit ce type de ressource comme « *a natural or man-made resource system that is sufficiently large as to make it costly (but not impossible) to exclude potential beneficiaries from obtaining benefits from its use* ». Ces CPR ont deux caractéristiques : premièrement, la soustraitabilité, autrement dit les usages des uns se font au détriment des autres et deuxièmement, la difficulté d'exclure des nouveaux usagers. En reprenant ce cadre théorique pour le cas du tourisme, Briassoulis (2002) définit les *Tourism Commons* (TC) comme étant l'ensemble plus ou moins étendu des ressources naturelles, infrastructurelles et socioculturelles présentes dans le périmètre de la société hôte. Les TC non seulement possèdent les deux caractéristiques des CPR recensées ci-dessus, mais elles ont, de surcroît, la particularité d'être utilisées par des groupes très divers (touristes et locaux) qui en font des usages hétérogènes. De plus, « *the commons are subject to variable and volatile demand* » (Briassoulis, 2002, p. 1069). En effet, contrairement aux locaux, les touristes sont des utilisateurs temporaires. Les besoins en TC connaissent donc des fortes variations saisonnières, ce qui pose des problèmes de planification et de gestion de leurs usages. L'accumulation de ces différents éléments a comme conséquence, de manière générale, des problèmes de surexploitation, de manque d'investissements et de mauvaise gestion des TC, ce que Briassoulis nomme, en s'inspirant de Hardin, la *Tragedy of the Tourism Commons*.

Comme mentionné dans la section précédente, dans le but d'analyser la durabilité de la gestion des ressources, l'approche des *Régimes Institutionnels des Ressources (RIR)* propose de prendre en compte non seulement les politiques publiques mais également le système régulateur des droits de

⁷ Ces deux notions d'étendue et de cohérence d'un régime institutionnel seront expliquées dans la partie suivante.

propriété sur la ressource. On distingue alors les RIR selon deux dimensions qui sont leur étendue et leur cohérence (Knoepfel & Nahrath, 2005). L'étendue concerne le nombre de biens et services d'une ressource effectivement régulés, tandis que la cohérence renvoie à l'articulation des différentes régulations entre elles (cohérence interne du système régulateur, cohérence interne du *Policy design*⁸, cohérence externe entre les deux composantes). En croisant ces dimensions, on aboutit à une typologie des régimes institutionnels⁹ (Cf. Figure 2):

- 1) **régime inexistant** : il n'existe aucun droit de propriété sur la ressource et aucune politique publique ne la régule,
- 2) **régime simple** : un nombre restreint de biens et services de la ressource sont régulés de manière cohérente,
- 3) **régime complexe** : la majorité des biens et services sont régulés mais de manière partiellement incohérente,
- 4) **régime intégré** : l'intégralité des biens et services sont régulés de manière cohérente.

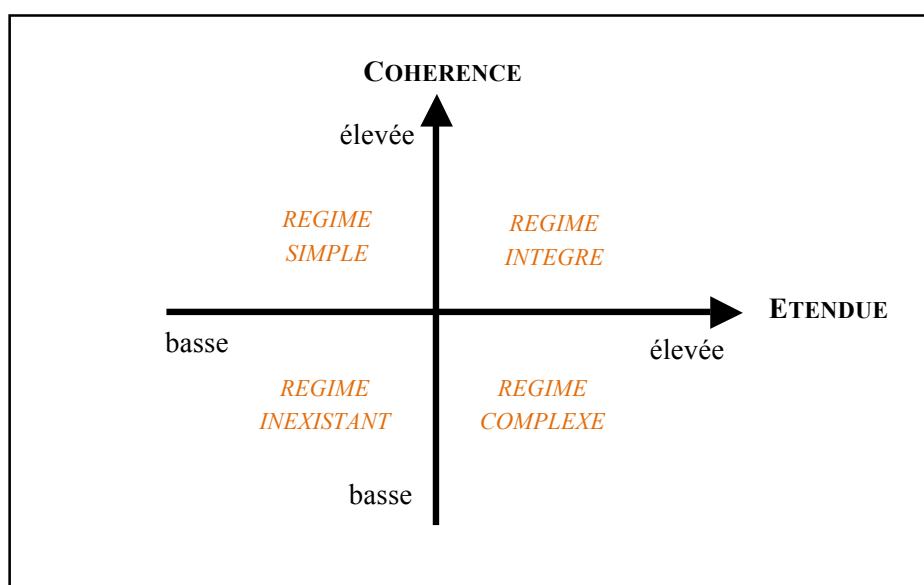


Figure 2 : Les quatre types de régimes institutionnels de ressources naturelles.
Source : (Gerber & al., 2009)

Deux hypothèses principales peuvent être alors émises à partir de ce cadre théorique. La première est de supposer l'existence d'une relation causale entre le type de régime et la durabilité des usages de la ressource. Autrement dit, « *plus l'on s'approche d'une situation de régime intégré, plus les chances de créer des conditions d'usages durables de la ressource sont importantes. A l'inverse, moins le régime est développé, c'est-à-dire moins la cohérence et l'étendue (notamment relative) sont élevées, plus les risques de surexploitation de la ressource sont importants* » (Knoepfel & Nahrath, 2005, p. 241). La deuxième hypothèse a pour objectif d'expliquer les dynamiques de changement de régimes, en stipulant que « *plus la durabilité de la ressource est menacée, plus forte est la probabilité que l'on observe une augmentation de l'étendue du régime (nouvelle régulation pour de nouveaux usages) ou une amélioration de la cohérence (en introduisant de nouveaux mécanismes plus contraignants afin de coordonner les actions des différents acteurs)* » (Varone, Nahrath et Gerber, 2008, p. 13). Ainsi que

⁸ Le *Policy design* regroupe l'ensemble des politiques publiques d'exploitation et de protection d'une ressource (Knoepfel et Nahrath, 2005).

⁹ Les deux cadres théoriques que nous utilisons se définissent par le mot « régime ». Ainsi, la terminologie étant identique, nous précisons à chaque fois le type de régimes (urbain ou institutionnel) dont il s'agit lorsqu'il y a ambiguïté.

nous l'avons relevé plus haut, nous allons nous intéresser plus particulièrement à la manière dont les acteurs locaux concrétisent, dans leur périmètre d'action, les règles du RIR, à travers la mise en place d'un Arrangement de régulation localisé (ARL).

Comme une analyse des modes de gestion de la totalité des ressources biophysiques, infrastructurelles et culturelles utilisées dans le cadre du développement touristique serait beaucoup trop longue et complexe pour le cadre de ce travail, nous allons nous concentrer sur les quatre ressources que nous estimons les plus pertinentes, d'après l'étude des trois trajectoires historiques de développement des stations touristiques que nous avons choisies, soit Finhaut pour l'abîme (Sauthier, Guex & Roy, 2012), Montreux pour la métamorphose (Guex, Roy & Sauthier, 2012) et Zermatt pour le relais (Roy, Guex, & Sauthier, 2012). De plus, ces ressources ne seront pas systématiquement étudiées sur toute la durée des trajectoires mais uniquement lors des moments où elles constituent des enjeux ou des objets de conflits au sein des processus décisionnels.

L'INFLUENCE DES RESSOURCES SUR LES TRAJECTOIRES DE DEVELOPPEMENT DES STATIONS TOURISTIQUES

Cette question des ressources a été traitée par différentes approches disciplinaires. Comme le relève Gerber (2006), ce terme a eu, à la base, une connotation économique. Utilisé tout d'abord au pluriel comme synonyme de richesses, il en viendra à partir du XX^e siècle à désigner également les productions du sol et du sous-sol : on parle alors de ressources agricoles, minières ou pétrolières. C'est également de ce point de vue anthropocentré que nous allons considérer la ressource, plus particulièrement dans une approche institutionnelle et territoriale. Cette conception, notamment développée par Kebir (2010), envisage la ressource comme un processus relationnel entre un objet (savoir-faire, matière première, artéfact, etc.) et un système de production. Et « *cette relation, située dans le temps et dans l'espace s'établit au moment où une intention de production est projetée sur l'objet* » (Kebir, 2010, p. 70). Ainsi, un objet devient une ressource à partir du moment où un acteur lui reconnaît une utilité. Le statut d'une ressource évolue donc en même temps que changent les perceptions sociales.

La première ressource que nous allons étudier est naturelle : il s'agit du **sol**. Nahrath (2003) propose de le concevoir comme une ressource naturelle utilisable par l'homme en termes de biens et services en tenant compte de deux dimensions : 1) une dimension physico-biologico-chimique caractérisant le sol comme un élément naturel « vivant », et 2) une dimension spatiale où le sol est appréhendé en termes de surface et de volume. La prise en compte de ces deux acceptions de manière simultanée permet d'appréhender l'ensemble des usages de la ressource sol. Ensuite, nous nous intéresserons à deux ressources infrastructurelles : le **parc d'hébergement touristique** et les **infrastructures touristiques et de loisirs**. Comme le remarque Bréthaut (2012), si de nombreux travaux ont été consacrés aux ressources naturelles et à leur gestion, cela n'est pas le cas des ressources infrastructurelles, peu étudiées. En particulier, le cadre analytique des RIR a été formulé à l'origine pour les ressources naturelles et appliqué au sol, à l'eau, aux forêts, à l'air (Knoepfel & Nahrath, 2005) et plus récemment aux Réserves d'Actifs Naturels (Chabran & Napoléone, 2012). Il a ensuite été étendu aux ressources immatérielles avec le paysage (Gerber, 2006) et l'information (Olgiati, 2010), puis infrastructurelles avec les parcs de logement (Nicol, 2009), les infrastructures ferroviaires et aériennes (Nahrath, Csikos, Buchli & Rieder, 2008 ; Csikos, 2010) et les réseaux urbains de l'eau (Bréthaut, 2012). Le parc d'hébergement touristique et les infrastructures touristiques et de loisirs n'ont ainsi pas fait l'objet d'une analyse de leur mode de gestion, en particulier par le cadre d'analyse des RIR. Nous définissons le parc d'hébergement touristique comme l'ensemble des hôtels, des appartements de vacances et des résidences secondaires d'une station. Concernant les infrastructures

touristiques et de loisirs, nous en considérerons trois catégories : celles liées à la culture (musées, galeries d'art, etc.), celles liées au sport (remontées mécaniques, patinoires, etc.) et celles liées aux divertissements (casinos, Kursaal, cinémas, etc.). Enfin, la dernière ressource choisie est immatérielle : il s'agit du **paysage**. Cette notion apparaît comme difficile à définir de manière univoque car plusieurs conceptions s'opposent. L'objectif ici n'est pas de passer en revue ces différentes approches¹⁰, mais de proposer une définition du paysage adaptée à notre questionnement. Nous choisissons de considérer le paysage comme « *une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* » (Convention européenne du paysage, 2000, article I). Le paysage peut ainsi être vu comme une *relation* entre un observateur et son environnement. L'un des intérêts de cette définition est qu'elle met l'accent sur le rôle clé joué par les observateurs, qui donnent du sens aux éléments physiques qu'ils perçoivent. On insiste alors sur la signification donnée au paysage, celle-ci étant susceptible d'évoluer avec le temps. Le paysage apparaît donc comme un construit social. Gerber (2006) le considère comme une *ressource culturelle secondaire* puisqu'il constitue avant tout une relation et qu'il dépend de l'agencement dans l'espace d'autres ressources fondamentales.

Le choix de ces quatre ressources se justifie par leurs liens avec les trajectoires de développement. Ainsi que nous l'avons noté dans la section précédente, Logan et Molotch (1987) ont insisté sur l'importance des marchés foncier et immobilier, auxquels appartiennent nos ressources sol, parc d'hébergement touristique et infrastructures touristiques et de loisirs, sur le développement des villes. Dans le cas particulier des destinations, il paraît évident que les enjeux immobiliers liés aux hôtels, aux appartements de vacances et aux résidences secondaires occupent une place prépondérante. Nous pouvons également faire l'hypothèse d'un lien entre, d'une part, l'évolution de leur nombre et la répartition entre les différents types (hôtels, appartements de vacances, résidences secondaires) et le succès (ou l'insuccès) de l'activité touristique. En particulier pour le cas des hôtels, « *la diminution d'une capacité hôtelière, sur une certaine période, est le signe d'un déclin certain (exemple des stations de la Manche)* » (Boyer, 1972, p. 179). En ce qui concerne les infrastructures touristiques et de loisirs, Butler (1980) a mis en évidence le lien entre leur usage et leur gestion et les différents moments du cycle de vie d'une station : le développement d'infrastructures dédiées principalement ou exclusivement aux visiteurs lors de l'étape deux d'implication locale, leur remplacement par d'autres plus grandes et plus élaborées pendant l'étape suivante de développement, puis une reconversion de ces infrastructures en équipements non touristiques ainsi que le non remplacement des équipements vieillissants lors de la phase de déclin. Il note également, lors de la phase de *rejuvenation* le développement de nouvelles infrastructures touristiques, celles-ci permettant la revitalisation de la station. De même, Corbett (2001) postule que le déclin de la plupart des villes d'eau américaines est liée en grande partie à la faiblesse de leurs infrastructures touristiques. Enfin, concernant la ressource paysage, les liens entre ses usages et régulations et les trajectoires de développement des lieux touristiques n'ont pas encore été investigués. Or, le paysage est un élément central du produit touristique : « *Scenery is a central ingredient of the tourism product* » (Briassoulis, 2002, p. 1069). Il constitue le moteur économique du tourisme car les touristes viennent avant tout pour le paysage : « *the ability to view natural and man-made scenes that are pleasing [...] is an important part of the tourism experience and is probably the principal motivation for many visitors* » (Healy, 1994, p. 597). Nous pouvons donc aisément faire l'hypothèse que le paysage joue un rôle important sur les trajectoires de développement des lieux touristiques.

¹⁰ Pour cela, voir le chapitre un de Reichler (2002) et l'introduction de Vander Gucht & Varone (2006).

2.2.3 Cadre conceptuel, questions et hypothèses de recherche

En synthétisant l'ensemble des éléments présentés, nous proposons de définir le *Régime Politique local* comme *une configuration locale d'acteurs publics et privés partageant des objectifs dont la mise en œuvre nécessite la mobilisation de ressources, en particulier foncière et immobilières, cette mobilisation dépendant : 1) de la possession (ou non) par les acteurs de certains moyens d'action et 2) des règles du RI de ces ressources ainsi que de leur concrétisation locale via un ARL*. A partir de cette notion, nous nous intéressons à deux questionnements. Tout d'abord, notre interrogation principale, posée en introduction, concerne l'influence du Régime Politique local sur la capacité de certaines stations à rester touristiques sur le long terme (trajectoire de relais), tandis que d'autres n'y arrivent pas et déclinent (trajectoire d'abîme) et que d'autres encore se transforment en des lieux qui, économiquement, ne reposent plus en premier lieu sur le tourisme (trajectoire de métamorphose). Un deuxième questionnement a trait à l'articulation entre les deux dimensions du Régime politique local, celle liée à la gouvernance et celle liée aux ressources. Plus précisément, nous cherchons à étudier, pour chacune des trajectoires, la manière dont ces deux composants s'affectent mutuellement. Afin de guider notre recherche, nous formulons plusieurs hypothèses de travail. Quatre hypothèses principales (H1., H2., H3., H4.) touchent aux caractéristiques du Régime Politique local pour chaque trajectoire ainsi que pour la période de démarrage du tourisme. Pour décrire le type de Régime Politique local, nous utilisons pour l'instant la typologie des Régimes Urbains (RU) de Stone (1989) à laquelle nous rajoutons les caractéristiques du Régime Institutionnel des Ressources (RIR). L'un des objectifs de cette thèse sera d'établir une typologie des Régimes Politiques locaux, qui combinerait les attributs des types de Régimes Urbains et ceux des Régimes Institutionnels des Ressources. Ensuite, nous faisons, pour chaque trajectoire ainsi que pour la période de démarrage du tourisme, des sous-hypothèses (H1.1, H2.1, H3.1, H4.1), concernant cette fois les liens et l'articulation entre les deux composants du Régime Politique local, c'est-à-dire la gouvernance locale et la régulation institutionnelle des ressources. Avant de détailler ces différentes hypothèses, nous proposons de les schématiser de la manière suivante :

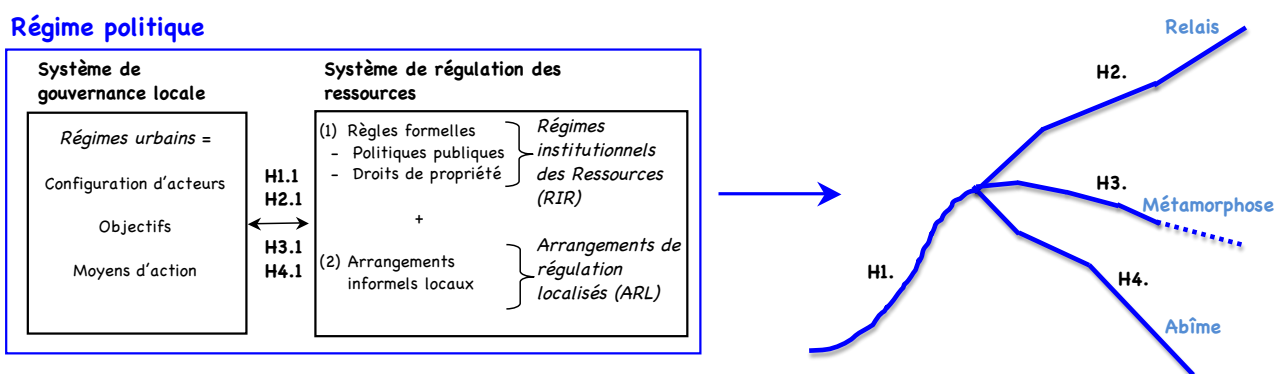


Figure 3 : Représentation schématique du cadre conceptuel et des hypothèses de recherche

H1. La première phase plus ou moins longue de démarrage puis de croissance du tourisme dans les trois trajectoires (relais, métamorphose, abîme) est le résultat d'un Régime Politique local composé d'un RU de développement à orientation touristique et d'un RIR simple. Le Régime Urbain (RU) a les caractéristiques suivantes, nécessaires pour permettre la mise en place d'une nouvelle activité économique : une stabilité, durant toute cette phase, des acteurs composant le régime, une présence forte d'acteurs privés qui investissent massivement dans le développement touristique, des acteurs touristiques formant une majorité au sein des autorités communales, d'importantes subventions

publiques en faveur du tourisme et l'ensemble des décisions prises allant dans le sens du tourisme qui est l'objectif prédominant. Ce RU doit composer avec un RIR simple, fondé essentiellement sur les droits de propriétés, car les nouveaux usages touristiques des ressources sont trop récents pour que des politiques publiques aient déjà été formulées dans le but de les réguler.

H1.1 Un RIR simple laisse aux acteurs locaux une marge de manœuvre importante pour mobiliser et utiliser les ressources stratégiques nécessaires au démarrage et à la croissance de l'activité touristique. Et pour garder cette marge de manœuvre, les acteurs se contentent de concrétiser les règles du RIR via un Arrangement de régulation localisé (ARL) sans les compléter par des arrangements informels supplémentaires.

H2. Une trajectoire de relais est le résultat de la présence sur la longue durée d'un Régime Politique local composé d'un RU de développement à orientation touristique et d'un RIR intégré.

Les caractéristiques du RU sont les mêmes que celles recensées pour le RU de la première hypothèse. En ce qui concerne les ressources, le RIR est intégré afin de permettre un usage durable des ressources.

H2.1 Pour garantir la durabilité de la gestion des ressources qui permettra leur renouvellement et donc la pérennité de l'activité touristique sur la longue durée, les acteurs, via un ARL, complètent et renforcent sans cesse les règles du RIR défini par les droits de propriété et les politiques publiques fédérales, cantonales et communales.

H3. Une trajectoire de métamorphose est le résultat de l'évolution vers un Régime Politique local composé d'un RU de développement à volonté de diversification économique et d'un RIR peu étendu.

Le RU comporte les caractéristiques suivantes, indispensables à la reconversion économique : une stabilité au fil du temps des acteurs composant le régime, des liens forts entre acteurs publics et privés réunis derrière un objectif partagé de croissance économique qui ne concerne plus uniquement le tourisme et une construction d'équipements publics non prioritairement destinés aux touristes. Concernant la variable ressourcielle, le RIR est peu étendu, afin de permettre la reconversion des usages des ressources touristiques.

H3.1 Un RIR peu étendu permet aux acteurs, à travers la mise en place d'un ARL faiblement restrictif, une importante marge de manœuvre dans la gestion des ressources, en particulier dans la reconversion des usages touristiques en des usages non touristiques (par exemple la transformation des hôtels en appartements résidentiels).

H4. La trajectoire d'abîme est le résultat de l'évolution vers un Régime Politique local composé d'un non RU et d'un RIR peu étendu et/ou peu cohérent.

Le non RU comporte les caractéristiques suivantes, produisant une incapacité à gouverner qui va conduire la station vers l'abîme : un renouvellement incessant des acteurs politiques et plus généralement des acteurs composant le régime, c'est-à-dire une difficulté à mobiliser une coalition durable (au sens temporel), peu ou pas d'acteurs économiques prêts à investir dans le tourisme et une difficulté des acteurs publics à obtenir une majorité pour faire passer leurs projets. Du côté des ressources, on constate une difficulté (voire impossibilité) de reconvertir les usages touristiques des ressources en des usages non touristiques et un RIR trop peu étendu et/ou trop peu cohérent pour assurer une gestion durable des ressources, ce qui entraîne leur détérioration voire leur destruction.

H4.1 Les acteurs sont incapables de compléter le RIR pour mettre en place un ARL performant permettant une gestion durable des ressources touristiques.

Le postulat de base résumant les hypothèses ci-dessus peut alors se formuler ainsi : **la bifurcation dans les trajectoires de développement des stations touristiques résulte d'une évolution différente des Régimes Politiques.**

2.3 Méthodologie

La première étape de notre recherche consistait à établir un survol descriptif du développement touristique de Zermatt depuis 1850 jusqu'en 2010¹¹. Cette trajectoire de relais forme la variable dépendante que nous cherchons ici à expliquer. L'objectif de cette première recherche résidait dans la narration la plus neutre possible de la trajectoire, afin d'analyser sa dynamique et identifier les ressorts de son développement. Il s'agissait de mettre en évidence les périodes clés de l'évolution de Zermatt, en identifiant les moments de changements et de stabilité. Nous avons pu alors définir différentes phases qui se sont succédées dans le développement de Zermatt, ces phases étant séparées par des points d'inflexion synonymes de ruptures dans la dynamique de développement (Roy, Guex & Sauthier, 2012). De manière à expliquer à présent ces points d'inflexion, nous avons défini des périodes de forage autour de ceux-ci durant lesquels nous allons analyser le Régime Politique local. En effet, nous nous intéressons en particulier aux moments où il y a des inflexions dans la dynamique globale de la trajectoire. En règle générale, les forages s'étendent sur 20 ans, soit 10 ans avant et 10 ans après le point d'inflexion, afin d'étudier le Régime Politique local qui mène au point d'inflexion et qui le suit directement. Il est vrai qu'à de rares exceptions, les points d'inflexion sont plutôt vus comme des « périodes » d'inflexion de un, deux, trois, quatre ou cinq ans, durant lesquels la dynamique globale de la trajectoire bascule ou se rompt. Ainsi, en "entourant" le point d'inflexion de 10 ans avant et de 10 après, nous sommes sûrs d'englober les événements déclencheurs d'une nouvelle phase. Cette période de 10 ans a été choisie de manière indicative. Il est clair que si nous trouvons certains éléments intéressants situés hors des forages, nous n'allons pas les exclure. La Figure 4 ci-dessous représente les quatre phases du développement historique de Zermatt entre 1850 et 2010 ainsi que les cinq forages d'analyse :

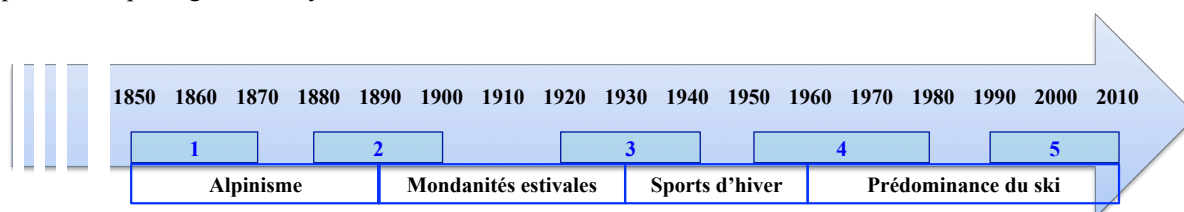


Figure 4 : Phases du développement de Zermatt et forages d'analyse

Plus précisément, les forages concernent les périodes suivantes :

- **Forage 1 (1850-1870)** : ce premier forage ne porte pas sur un point d'inflexion mais sur la période de démarrage de l'activité touristique. Quel est le rôle joué par le Régime Politique local dans le lancement de cette nouvelle activité économique ?
- **Forage 2 (1880-1900)** : il s'agit ici d'étudier le passage à la phase de mondanités estivales. Qu'est-ce qui, du point de vue du Régime Politique local, provoque l'inflexion, c'est-à-dire le basculement d'une phase à une autre ?
- **Forage 3 (1920-1940)** : dans ce troisième forage, nous nous intéressons au passage en 1930 à la phase de sports d'hiver. Comment le Régime Politique local influence-t-il la mise en tourisme de cette nouvelle forme de pratiques ?

¹¹ Ce screening (Roy, Guex & Sauthier, 2012) est disponible à l'adresse suivante : http://www.iukb.ch/fileadmin/ut/WP_Zermatt.pdf

- **Forage 4 (1950-1980)** : on s'intéresse ici au passage à la dernière phase de la trajectoire, qui correspond à la prédominance du ski dans les pratiques touristiques. Ce forage a été étendu jusqu'en 1980 au lieu de 1970 car durant cette période a lieu le début du développement des remontées mécaniques qui se prolonge jusqu'à la fin de la décennie 1970.
- **Forage 5 (1990-2010)** : ce forage correspond à la fin de la trajectoire de développement touristique de Zermatt.

Nous étudions alors successivement, pendant ces périodes de forage, le Capital Gouvernance puis celui Ressourciel. Pour le premier, nous analysons tout d'abord la configuration d'acteurs et leurs relations, qu'elles soient formelles ou informelles. Ensuite, nous identifions les objectifs prioritaires des acteurs publics, qu'ils soient liés ou non au développement touristique, grâce à l'analyse des décisions prises et des objets discutés. Puis, il s'agira de déterminer les moyens d'action utilisés par les différents acteurs pour atteindre ces objectifs, sur la base du cadre théorique tiré de Knoepfel, Larrue et Varone (2006) que nous utilisons pour opérationnaliser cette notion. Ces derniers distinguent dix types de moyens d'action :

- **l'argent** est un moyen d'action clé aisément identifiable et surtout indispensable pour mener à bien des objectifs de développement. De manière générale, le moyen d'action monétaire est le plus facilement mesurable et échangeable ou substituable aux autres. Par contre, il est également celui qui est distribué de la manière la plus inégalitaire entre les différents groupes d'acteurs.
- **le droit** constitue la source de légitimation par excellence de toute action publique. Sous forme de bases légales et réglementaires, il est un moyen d'action important des acteurs publiques (mais pas seulement), en l'absence duquel les actes administratifs peuvent être contestés. La dotation des différents acteurs en ce moyen d'action est défini par l'ensemble des règles de droit constitutionnel, civil, public, etc. adoptées par le législateur et le pouvoir exécutif.
- **le personnel** est un moyen d'action présent soit en terme quantitatif soit en terme qualitatif et dépend des capacités de recrutement mais aussi de formation du personnel.
- **l'organisation** est construite à partir des attributs individuels des acteurs en présence, de la qualité de l'organisation des structures administratives ou sociétales auxquels ils appartiennent et de l'existence de réseaux de relations entre les différents acteurs.
- **le consensus** représente un accord partagé par les acteurs autour d'un projet ou d'une politique. Son absence peut amener des conflits et des obstructions. Les acteurs publics ont besoin d'un consensus minimal pour pouvoir mettre en œuvre de manière efficiente leurs politiques.
- **le soutien politique** constitue un moyen d'action dont les acteurs, selon les règles de l'Etat de droit démocratique, ont nécessairement besoin pour obtenir l'approbation par l'autorité législative des nouvelles bases légales qu'ils défendent.
- **l'information** est l'un des fondements de la capacité d'intervention des acteurs publics et privés. Rare et souvent inégalement réparti entre les acteurs, ce moyen d'action est constitué des connaissances nécessaires pour atteindre les différents objectifs. En ce sens, le savoir fournit une base essentielle à la décision.
- **l'infrastructure** recouvre l'ensemble des biens tangibles à la disposition des acteurs, y compris les acteurs publics, qu'ils en soient propriétaires ou qu'ils en aient acquis un droit d'usage.
- **le temps** renvoie au pouvoir de définir des délais, au temps à disposition pour telle ou telle tâche ainsi qu'à la maîtrise de l'agenda politique.

- **la force** concerne les interventions physiques ou les pressions symboliques exercées par certains acteurs pour en contraindre d'autres à modifier leur comportement ou à renoncer à leur projet.

Afin d'atteindre leurs objectifs, les acteurs vont mobiliser ou échanger un certain nombre de moyens d'action qu'ils ont à leur disposition (Knoepfel, Larrue, & Varone, 2006). C'est cela qui va nous intéresser, c'est-à-dire quels sont les moyens d'action mobilisés par quels types d'acteurs pour atteindre les objectifs du Régime Politique local. Notons que nous n'allons pas analyser pour chaque forage l'ensemble de ces moyens d'action. Le temps et la force ne seront pas traités car, au cours de notre analyse, ils ne sont pas apparus comme des moyens d'action déterminants dans les différents Régimes Urbains. L'infrastructure sera, quant à elle, traitée dans le Capital Ressourciel. Le personnel et l'information représentent deux dimensions qui sont analysées dans le Régime d'accumulation socio-économique, l'un des deux autres Régimes formant le Capital Touristique (cf. section 1.2). Nous reprenons alors uniquement les éléments principaux de ces deux moyens d'action. De plus, le personnel sera étudié en même temps que l'organisation car ces dimensions regroupent des caractéristiques assez proches, à savoir l'identité des acteurs principaux, notamment en termes de provenance et de profession, et leurs réseaux organisationnels. En effet, le réseau d'un acteur, c'est-à-dire l'organisation, dépend de ses fonctions professionnelles et politiques, c'est-à-dire du personnel.

Pour l'analyse du Capital Ressourciel, l'objectif est de repérer des conflits ou des rivalités autour des quatre ressources que nous avons présentées dans la section 2.2.2, soit le sol, le paysage, le parc d'hébergement touristique et les infrastructures touristiques et de loisirs. De plus, ces ressources ne sont pas systématiquement étudiées sur toute la durée des trajectoires mais uniquement lors des moments où elles constituent des enjeux ou des objets de conflits au sein des processus décisionnels. Ainsi, nous choisissons un ou deux conflits par période de forage, ceux-ci devant être vus comme les rivalités polarisant le plus les discussions lors des différentes périodes. Ensuite, nous étudions les régulations autour de ces conflits ainsi que les arrangements locaux, c'est-à-dire la manière dont les acteurs s'y prennent pour résoudre ces rivalités, à partir du cadre théorique des *Régimes Institutionnels des Ressources* (Knoepfel, Nahrath, & Varone, 2007, Gerber, Knoepfel, Nahrath & Varone, 2009). Enfin, concernant les sources, les diverses informations ont été récoltées via l'étude de la littérature scientifique ou grise, d'articles de la presse locale et régionale, de rapports administratifs, de procès-verbaux des séances des conseils communaux et du Grand Conseil du Canton de Vaud, de lois, conventions et règlements, et de données statistiques.

Chaque forage correspond à un chapitre et est organisé de manière similaire. Nous commençons par effectuer un rappel des éléments principaux de la trajectoire qui se passent durant le forage, avant de donner quelques indications contextuelles sur la politique suisse et celle vaudoise du tourisme durant les années traitées. Cette partie a ainsi pour objectif d'intégrer à notre analyse les dimensions supra locales qui façonnent également les processus de décision et qui ne sont pas prises en compte dans l'approche des Régimes Urbains. L'étude de ces dimensions nous permet de mieux comprendre les dynamiques à l'œuvre, notamment en replaçant certaines actions et décisions dans un contexte plus large. Par exemple, les différentes décisions des acteurs politiques locaux touchant le tourisme n'ont pas la même signification si l'on sait qu'ils se contentent d'appliquer une loi cantonale sur le tourisme ou si, en l'absence d'une telle politique, ils édictent d'eux-mêmes de nouvelles règles. Ensuite, nous passons à l'analyse du Capital Gouvernance puis à celui Ressourciel, avant de nous intéresser à l'articulation entre ces deux dimensions au sein du Régime Politique. Une dernière partie concernant les effets du Régime Politique sur la trajectoire durant le forage clôt chacun des chapitres.

2.4 La trajectoire de développement de Zermatt

Comme précisé dans l'avant-propos, **Zermatt** (VS) a été choisi comme cas d'étude pour la trajectoire de *relais*. L'analyse de cette trajectoire de développement a fait l'objet d'un premier working paper¹², dont nous synthétisons ci-après les différentes étapes de développement.

SITUATION PRE-TOURISTIQUE ET PREMIERE PHASE (1850-1890) : ALPINISME

A partir de la fin du XVIII^e siècle, les scientifiques et les artistes sont les premiers étrangers à arriver dans ce lieu. Mais ils sont peu nombreux. Joseph Ruden, le curé du village écrit en 1869 : « *Voici trente ou quarante ans, les touristes étaient extrêmement rares à Zermatt, tout au plus un botaniste ou un minéralogiste qui demandaient à être hébergés à la cure* » (Rougier, 2002). Dès les années 1830, l'enthousiasme pour la montagne et l'alpinisme se propage en Europe, à commencer par les Anglais. Excepté le Mont-Blanc, ce sont eux qui vaincront entre 1835 et 1865 tous les sommets autour de Zermatt. La victoire de Whymper sur le Cervin en 1865 attire l'attention du monde entier et participe à la renommée du lieu. A partir de 1850, une offre hôtelière se met en place et on passe d'un seul hôtel à quatre entre 1850 et 1870. Au milieu des années 1850, les Britanniques constituent la première clientèle, avec 60 % des arrivées, suivis par les Allemands à 16 % (Anthamatten, 1982). A partir de la fin des années 1870, on assiste à une transition progressive, dans le sens où le séjour n'est plus motivé uniquement par la pratique de l'alpinisme (Roy, Guex & Sauthier, 2012). En effet, si celle-ci constitue toujours une attraction phare de Zermatt, on constate qu'elle se voit concurrencée par d'autres qui sont le tennis, les balades, les bains au Riffelsee ou encore l'observation à travers un télescope des alpinistes gravissant les montagnes.

DEUXIEME PHASE (1890-1930) : MONDANITES ESTIVALES

Une nouvelle phase débute en 1890. Durant celle-ci, les innovations techniques et les infrastructures se succèdent : mise en service du chemin de fer Viège-Zermatt en 1891, mise en exploitation de l'usine électrique du Triffelbach en 1894, aménagement du réseau d'eau en 1900 et installation d'une centrale téléphonique la même année. En parallèle, le succès de la station s'amplifie : les arrivées dans les hôtels passent de 532 en 1880 à 6'278 en 1900, soit une multiplication par douze (Anthamatten, 1982). Durant le même laps de temps, la population croît de 492 habitants à 741 (Office fédéral de la Statistique, 1881 ; 1904). Au cours de la période courant de la dernière décennie du siècle à la première guerre, la commune de Zermatt voit tripler le nombre d'arrivées, de lits et d'établissements hôteliers (Anthamatten, 1982). La première guerre mondiale puis l'épidémie de grippe en août 1918 freinent cet élan. Il faut attendre l'été 1920 pour que les conséquences commencent à s'estomper. Le niveau de fréquentation d'avant-guerre est à nouveau atteint au cours de l'été 1927. Quant aux pratiques, elles ont peu évolué depuis la fin du XIX^e siècle : alpinisme, promenades, tennis, concerts, tea-room et pistes de danse. Mentionnons encore que ces activités sont pratiquées entre début juin et fin septembre, c'est-à-dire que la station est fréquentée uniquement durant cette période.

TROISIEME PHASE (1930-1960) : SPORTS D'HIVER

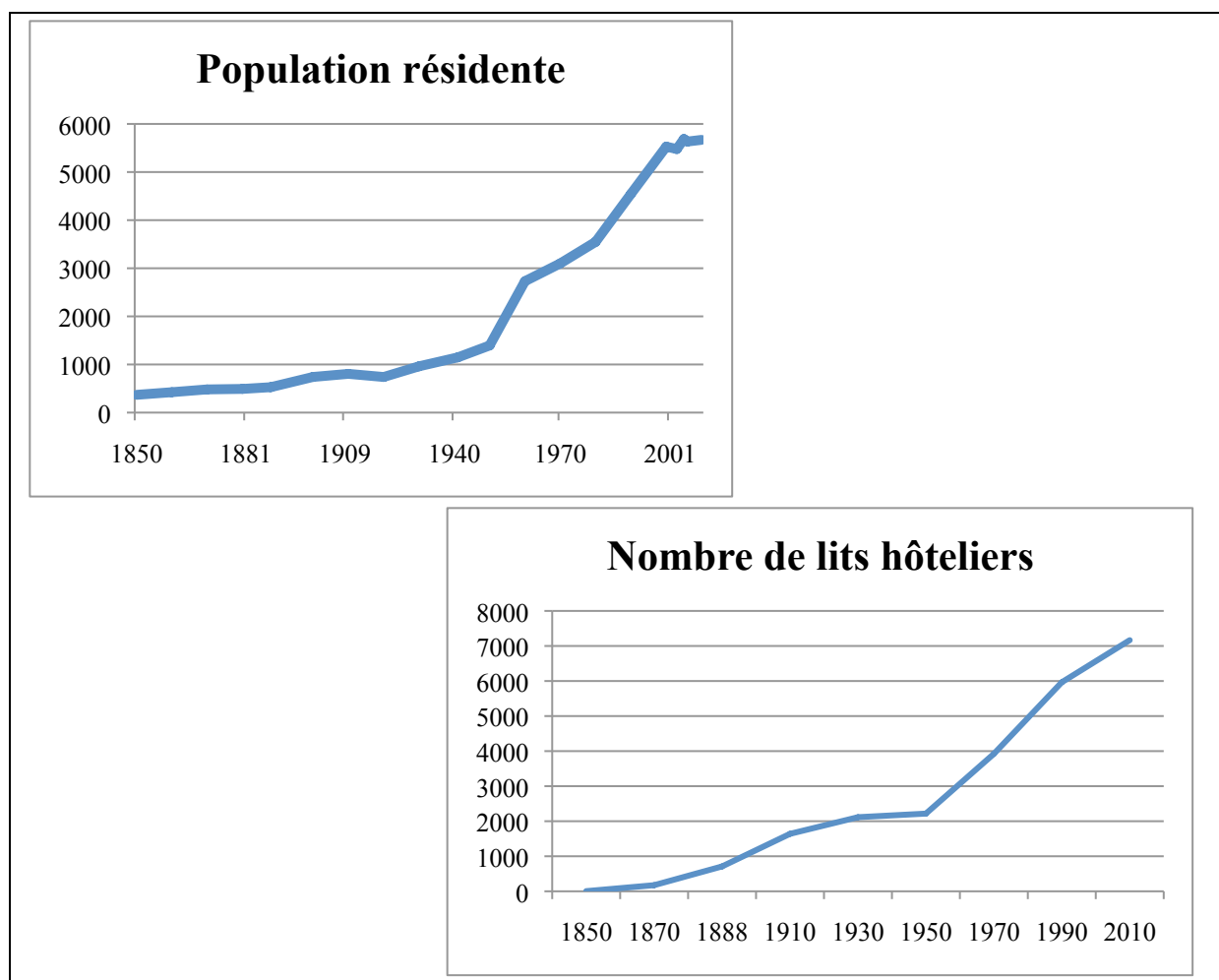
Cette troisième phase correspond à un changement de saisonnalité dans les pratiques touristiques, la station étant jusque-là exclusivement fréquentée en été. Dès l'hiver 1929/1930, la station est animée, les magasins sont ouverts ainsi que quelques hôtels. Des infrastructures pour les sports d'hiver sont

¹² Roy, J., Guex, D. & Sauthier, G. (2012). La trajectoire historique du développement touristique de Zermatt entre 1850 et 2010. *Working paper N°3*. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch. Disponible à l'adresse : http://www.iukb.ch/fileadmin/ut/WP_Zermatt.pdf

rapidement construites : un tremplin de saut à ski, une piste de luge et une patinoire aménagée pour le patin à glace, le hockey et le curling. La station organise plusieurs compétitions sportives hivernales, dont les Courses nationales en 1932, qui lui apporte une renommée de place de sports d'hiver. Au niveau des pratiques, à la grande saison des sports d'hiver entre la mi-décembre et le mois de mars succède une deuxième saison dans la zone des 3000 et 4000 mètres constituée d'excursions à grande altitude pour les alpinistes chevronnés et les skieurs exercés. Après cette saison printanière, l'alpinisme d'été fait son retour. Ainsi, seuls les mois d'octobre et de novembre ne semblent quasiment pas exploités touristiquement. Comme en 1914, le début de la deuxième guerre mondiale sonne le glas de cette dynamique de développement. Elle est cependant également source d'innovation puisque c'est en 1942 qu'est mis en service le premier télési. Dès la sortie de la guerre, les aménagements vont se multiplier pour équiper les domaines skiables.

QUATRIEME PHASE (1960-2010) : PREDOMINANCE DU SKI

Le début de cette dernière phase correspond à l'inversion de la prédominance entre les nuitées estivales et celles hivernales, les deuxièmes prenant désormais le pas sur les premières. A partir des années 1960 correspond également une augmentation exponentielle tant de la population résidente que du nombre de lits hôteliers ainsi que des arrivées hôtelières (cf. graphes ci-dessous) :



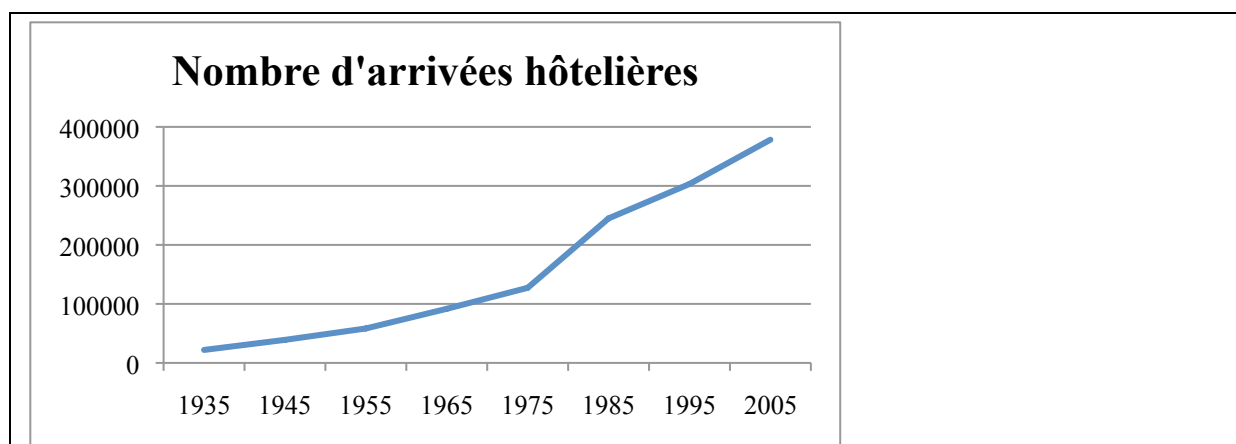


Figure 5 : Evolution de la population résidente, des lits hôteliers et des arrivées hôtelières à Zermatt.
Source : (Roy, Guex & Sauthier, 2012, p. 25ss)

Cette continuation du succès de l'activité touristique dans la dernière phase de développement illustre parfaitement l'idéal-type de la trajectoire de relais.

2.5 Organisation institutionnelle valaisanne et répartition des tâches

L'objectif de cette partie est de donner un aperçu de la répartition des tâches entre les différents niveaux institutionnels du Canton de Valais, de manière à mieux comprendre les différentes décisions prises par les acteurs lors de l'analyse du capital Gouvernance ainsi que les diverses régulations mises en place dans la gestion des ressources pour l'analyse du capital Ressourciel. Nous ne nous attardons pas ici sur la question des compétences en matière touristique de chaque niveau institutionnel car celles-ci seront présentées au fur et à mesure en introduction de chacun des chapitres d'analyse, lorsque nous présentons les politiques fédérales et cantonales en la matière.

La Constitution fédérale de 1848 transforme la Confédération des cantons en Etat fédéral, dans lequel les cantons perdent une partie de leur souveraineté (Kley, 2012). Dès cette date, les cantons exercent tous les droits qui ne sont pas transmis au pouvoir central. Dans ce partage de compétences, l'accent s'est déplacé depuis 1848 du côté de l'Etat fédéral. Au début, celui-ci n'a que peu d'attributions, parmi lesquelles nous pouvons citer les douanes, la poste, la monnaie et la politique étrangère. La Constitution de 1874 élargit ces compétences à l'armée et au code civil et pénal notamment. Ensuite, la plupart des révisions partielles qui suivent continuent d'attribuer d'autres tâches à l'Etat fédéral, par exemple les assurances, la protection de l'environnement, les transports et les impôts. A l'heure actuelle, la Constitution fédérale du 18 avril 1999 institue officiellement le principe de subsidiarité, en établissant dans l'Art. 43a. que « *la Confédération n'assume que les tâches qui excèdent les possibilités des cantons ou qui nécessitent une réglementation uniforme par la Confédération* ». De manière générale, la Confédération s'occupe principalement de la planification, de la réglementation et du financement tandis que les cantons se chargent surtout de l'exécution des lois et des programmes¹³. Les cantons disposent d'une grande marge de manœuvre, en particulier dans les secteurs de la santé, de l'éducation et de la culture (Chancellerie fédérale, 2005). Les principaux secteurs d'activité des administrations cantonales sont les finances, la justice, l'économie, l'éducation, la protection sociale, la police et la sécurité, le bâtiment et les travaux publics.

¹³ Ce système est qualifié de "fédéralisme d'exécution".

En 1815, le Valais devient le vingtième canton de la Confédération suisse. Il se divise en 13 districts dont les limites concordent, à quelques détails près, à celles actuelles (Salamin, 1978). Les districts constituaient (et constituent toujours) les entités administratives et judiciaires où s'exercent les tâches déconcentrées du canton. A cette fin, le Gouvernement « *délègue une part de l'exercice de l'autorité publique supérieure à un agent désigné par lui, et qui est le préfet* » (Cordey, 1974, p. 54). De manière générale, le district est une circonscription administrative et judiciaire, mais ne jouit d'aucune autonomie notamment politique (Dubler, 2006). En effet, il ne bénéficie pas de la personnalité juridique et n'a pas de ressources financières propres (Cordey, 1974). En Valais, les districts représentent les arrondissements électoraux à l'intérieur desquels sont élus les députés au Grand Conseil, à raison de un pour 1000 habitants et selon le système proportionnel (Frass, 1979). Notons que Zermatt appartient au district de Viège.

La commune est une collectivité de droit public exerçant, sur un territoire limité, des pouvoirs relevant de la puissance publique (Steiner, 2009). Comme l'Etat, la commune s'administre elle-même et se donne des lois. Cependant, elle n'a pas la souveraineté, le pouvoir public qu'elle exerce étant en réalité un pouvoir public délégué reçu de l'Etat (Sausser-Hall, 1956). Jusqu'au milieu des années 1960, il était admis implicitement que les communes administraient de manière autonome leurs affaires. Elles avaient surtout à assurer des prestations de base. Le Tribunal fédéral introduisit alors une nouvelle jurisprudence afin de limiter l'autonomie communale aux domaines que le droit cantonal réservait explicitement ou ne réglait pas exhaustivement. Aujourd'hui, selon l'article 50 de la Constitution fédérale de 1999, le droit fédéral garantit l'autonomie communale dans les limites fixées par le droit cantonal (Ladner, 2009). Les règlements communaux doivent respecter les lois des échelons supérieurs (c'est-à-dire le droit cantonal et le droit fédéral).

Le Canton du Valais, à travers sa législation et sa constitution, reconnaît deux types de communes : la commune politique ou d'habitants, et la commune bourgeoise (Kämpfen, 1965). Avant 1848 existe uniquement la commune bourgeoise. En Valais, la formation des communes autonomes remonte au XIII^{ème} siècle à la suite de la dislocation des seigneuries foncières. Il s'agit à la base plutôt de corporations paysannes qui voient les villageois se réunir afin de gérer leurs biens en communs comme les alpages et les forêts ainsi que se partager les dépenses sur les charges résultant du culte, de l'administration, de la justice ou encore de l'entretien des routes. De cette commune économique à une commune bourgeoise, il n'y a qu'un pas, en l'occurrence celui de la protection juridique. En effet, le village « *assume la protection juridique contre quiconque attaque le village et ses habitants, comme aussi en faveur de quiconque appartient au village* » (Kämpfen, 1965, p. 147). Et pour bénéficier de cette protection, la condition essentielle préalable est la possession matérielle, c'est-à-dire la propriété. La bourgeoisie constitue donc un développement de l'association économique pour aboutir à la commune de caractère politique. En Valais, de tout temps, seuls les bourgeois sont reconnus comme citoyens actifs d'une commune et jouissent de la plénitude de leurs droits, en particulier celui de vote et d'élection. Cependant, au début du XIX^{ème} siècle, des transformations sociétales remirent peu à peu en question l'unicité de la commune bourgeoise (de Courten, 1929). Les mutations économiques et sociales firent que de plus en plus d'étrangers furent amenés à résider dans une autre commune que celle dont ils étaient originaires. C'était le cas spécialement pour les communes de plaine, où le commerce et l'industrie prenaient leur essor et où les moyens de communication devenaient plus faciles. Ainsi, le nombre d'habitants non ressortissants augmentait et « *la commune bourgeoise cessait peu à peu de s'identifier avec la généralité de la population* » (de Courten, 1929, p. 27). De plus, les tâches publiques locales, qui se résumaient jusque-là à la gestion des biens communaux, se diversifièrent (instruction, assistance, tutelle, travaux d'endiguement du Rhône et des rivières, etc.) et

offraient désormais un intérêt pour l'ensemble des habitants et non uniquement pour les bourgeois. Ainsi, une nouvelle notion de la commune s'imposait :

« *une commune qui tendait à englober tous ceux qui avaient établi leur domicile sur son territoire, afin de permettre de satisfaire aux intérêts généraux de tous les habitants, intérêts qui ne se confondaient pas toujours avec ceux des bourgeois* » (de Courten, 1929, p. 28)

Sans créer une nouvelle forme de commune qui réunirait tous les habitants, on ne pouvait échapper à un inconvénient certain : soit l'administration publique continuait à être réservée aux seuls bourgeois et c'était là un "acte d'exclusivisme" envers les autres citoyens, soit tous les citoyens, même les non bourgeois étaient admis à la commune bourgeoise, et dans ce cas on commettait l'injustice de confier l'administration des biens bourgeoisiaux à des gens qui n'en étaient point propriétaires (de Courten, 1929).

La Constitution fédérale de 1848 fait un premier pas en direction de la commune d'habitants en reconnaissant à tout citoyen suisse le droit de s'établir librement sur toute l'étendue du territoire suisse et en lui accordant les mêmes droits politiques dans les affaires fédérales et cantonales, en son lieu d'établissement, qu'à un citoyen du canton concerné pour autant qu'il puisse justifier d'un séjour d'une certaine durée dans la commune, durée qui ne peut excéder deux ans (Art. 41 et Art. 42). Au niveau des affaires purement communales, les personnes non originaires du canton ne disposent pas des droits de vote et ne peuvent jouir des avoires de la commune. La loi valaisanne de 1851 sur le régime communal¹⁴ consacre cette nouvelle organisation. Elle instaure que chaque commune comprend une assemblée primaire, un conseil municipal et une assemblée des bourgeois (Art. 1) et que l'assemblée primaire se compose des bourgeois ainsi que des citoyens valaisans domiciliés dans la commune depuis deux ans. Ainsi, les Valaisans domiciliés dans une commune depuis deux ans ont désormais le droit de prendre part à l'administration communale. Dès lors, les ressortissants d'une commune comprennent les bourgeois du lieu et les citoyens, c'est-à-dire les habitants domiciliés. Autrement dit, « *la commune politique et la bourgeoisie vivent côte à côte* » (Kämpfen, 1965, p. 163). De plus, la loi de 1851 instaure que l'assemblée des bourgeois peut demander la constitution d'un conseil des bourgeois (Art. 1). Si elle ne le fait pas, c'est le Conseil municipal qui en assume les fonctions. Une loi spécifique¹⁵ est votée par le Grand Conseil valaisan en 1870 afin de fixer les contributions des bourgeoisies aux travaux d'endiguement du Rhône et de ses affluents ainsi qu'à d'autres services publics. La Constitution fédérale révisée de 1874 porte le coup de grâce à la commune bourgeoise en instaurant que « *le Suisse établi jouit, au lieu de son domicile, de tous les droits des citoyens du Canton et, avec ceux-ci, de tous les droits des bourgeois de la commune* » (Art. 43), ceci après un établissement de trois mois seulement. Par là, « *une suprématie définitive était accordée à la commune politique sur la commune bourgeoise, à la population passagère sur la population stable* » (de Courten, 1929, p. 30). La Constitution cantonale de 1875¹⁶ modifie l'Art. 1 de la loi de 1851 en enlevant à l'assemblée des bourgeois le droit de demander la formation d'un conseil bourgeoisial, à moins que le nombre des non-bourgeois forme au moins la moitié de l'Assemblée primaire ou que le Conseil municipal est formé à moitié de non-bourgeois (de Courten, 1929). Dans la plupart des communes valaisannes, c'est le Conseil municipal qui s'occupe de la gestion des avoires bourgeoisiaux.

Les prémices de la future commune de Zermatt remontent en 1476, année où une Convention institue un espace commun à quatre quartiers séparés, où vivent à cette époque 182 familles pour une

¹⁴ Loi du 2 juin 1851 sur le régime communal

¹⁵ Loi du 23 novembre 1870 sur les bourgeoisies

¹⁶ Constitution du Canton du Valais du 26 novembre 1875

population d'environ 900 habitants (Rougier, 2002). Comme en d'autres lieux du Valais, les seigneurs féodaux sont peu à peu contraints de vendre leurs droits seigneuriaux aux gens de Zermatt. Ceux-ci fondent en 1791 la commune de Zermatt, adjugeant tous leurs biens communs (forêts, alpages, bisses) à la nouvelle commune, à titre de propriété collective (Kämpfen, 1942). En réalité, cette première commune est la bourgeoisie, qui assure la continuité des précédentes formes de partenariat (Rougier, 2002). Comme nous venons de le voir, la Constitution fédérale de 1848 et celle valaisanne de 1851 complexifient l'organisation communale en introduisant, à côté des communes bourgeoises, celles municipales. Mais cette dualité du pouvoir se déroule sans problème à Zermatt car, dans la réalité, on retrouve les mêmes familles dans les deux instances. Le partage de compétences ne soulèvera ainsi aucune difficulté durant de longues décennies (Rougier, 2002). La belle entente vola en éclats en 1965, lorsque plusieurs habitants non-bourgeois de Zermatt dénoncèrent au Conseil d'Etat valaisan une dictature de la bourgeoisie, qui régnait sans partage sur tous les secteurs d'activités, alors que certaines prérogatives devaient incomber à la municipalité¹⁷. Désormais, la commune municipale et la bourgeoisie sont clairement séparées. En particulier, alors qu'auparavant la bourgeoisie était gérée par une commission interne au Conseil communal, ce n'est plus le cas à partir de 1969 (Julen, 1991).

¹⁷ Nous reviendrons sur cette affaire dans le forage concernant les années 1960.

3. Forage 1 (1850 -1870)

3.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Ce premier forage a pour objectif de comprendre les débuts du tourisme à Zermatt. A partir de la fin du XVIII^e siècle, les scientifiques et les artistes sont les premiers étrangers à arriver dans ce lieu. Mais ils sont peu nombreux. Joseph Ruden, le curé du village écrit en 1869 : « *Voici trente ou quarante ans, les touristes étaient extrêmement rares à Zermatt, tout au plus un botaniste ou un minéralogiste qui demandaient à être hébergés à la cure* » (Rougier, 2002). Dès les années 1830, l'enthousiasme pour la montagne et l'alpinisme se propage en Europe, à commencer par la Grande-Bretagne. Ce sont en effet les Anglais qui vaincront entre 1835 et 1865 tous les sommets autour de Zermatt. La victoire de Whymper sur le Cervin en 1865 attire l'attention du monde entier et participe à la renommée du lieu. A partir de 1850, une offre hôtelière se met en place et on passe d'un seul hôtel à quatre entre 1850 et 1870. Au milieu des années 1850, les Britanniques constituent la première clientèle, avec 60 % des arrivées, suivis par les Allemands avec 16 % (Anthamatten, 1982).

Concernant le contexte supra-local, on peut constater qu'il n'existe à cette époque aucune association du secteur touristique oeuvrant à l'échelle nationale, ni même à celle cantonale. Bien que dès le milieu du XIX^{ème} siècle, dans les guides d'Europe, « *l'équation Vacances = Suisse = Alpes est posée* » (Boyer, 2004, p. 25) et que le tourisme suisse connaît un succès grandissant, il faudra attendre plusieurs dizaines d'années pour voir certains acteurs se regrouper.

3.2 Capital Gouvernance

CONFIGURATION DES ACTEURS

Les **autorités politiques de Zermatt** sont constituées du Conseil communal, formé de sept membres, qui représente l'autorité exécutive, et de l'Assemblée primaire, réunissant les citoyens de la commune, qui jouit du pouvoir législatif. Comme nous l'avons vu dans la section 2.5, la Constitution fédérale de 1848 instaurait à côté de la commune bourgeoise la commune municipale ou commune d'habitants, organisation consacrée ensuite par la loi sur le régime communal du 2 juin 1851. A cette date naît donc officiellement la municipalité de Zermatt (Grichting, 1996). Celle-ci a pour tâche la représentation politique du village à l'extérieur et le prélèvement des impôts et est responsable des affaires publiques comme l'école, les infrastructures, l'Etat civil, l'approvisionnement en énergie, etc. La commune bourgeoise continue à s'occuper de la question des propriétés et des biens communs, par exemple la gestion des terrains bourgeoisiaux ou des forêts communes. Notons que dans les faits Zermatt ne dispose pas d'un Conseil bourgeoisial propre. C'est le Conseil communal, composé à cette époque uniquement de bourgeois, qui s'occupe également des affaires de la bourgeoisie (Kämpfen, 1942). Le président de la commune exerce donc aussi comme président de la bourgeoisie (Julen, 1991). Ainsi, on peut avancer que l'entrée en vigueur de la loi sur le régime communal en 1851 instituant la commune municipale ne change rien concrètement à Zermatt puisque, du moins les premières années, les affaires publiques continuent d'être gérées comme auparavant. Durant ce forage, Joseph Welschen remplit la fonction de président pendant neuf ans et Stéphane Biner durant six ans. Cependant, il ne s'agit pas de présidence continue, puisque le premier préside la commune entre 1852 et 1857 puis entre 1863 et 1867 et le second entre 1859 et 1863 puis à nouveau entre 1867 et 1869.

Le premier des **hôteliers** de la future station est le médecin local, le Dr. Lauber. Celui-ci aménage en 1839 dans sa maison une partie auberge comprenant six lits sous le nom de “Hotel Cervies“, qu’il exploite avec sa femme (Anthamatten, 1991). En 1852, le conseiller d’Etat¹⁸ Josef Anton Clemenz de Viège, dont le frère est le titulaire du bureau de poste à Zermatt, construit le premier vrai hôtel, l’Hôtel Mont Cervin, disposant de 14 lits et d’un degré de confort beaucoup plus élevé que l’auberge du Dr. Lauber (Julen, 1991 ; Maria Merki, 2004). Ce dernier, ne pouvant pas longtemps concurrencer le nouvel établissement, décide de s’en séparer. Dès l’été 1853, il le loue à un jeune homme originaire de la vallée de Conches, Alexandre Seiler. Celui-ci possède à cette époque un commerce de bougies et de savons à Sion (Anthamatten, 1991). Son frère aîné, Joseph, est nommé en 1847 vicaire de Zermatt, c’est-à-dire assistant du curé. Joseph écrit en 1848 à Alexandre son intention de construire une auberge au Riffelberg à 2600 mètres d’altitude avec le curé et l’enjoint à venir participer à l’entreprise. Il faudra plusieurs années à celle-ci pour aboutir. En attendant, Alexandre Seiler rachète en 1854 l’auberge du Dr. Lauber qu’il louait. Il la transforme, l’agrandit à 35 lits et la rebaptise Hotel Monte Rosa (Anthamatten, 1991). La même année, le curé de Zermatt Joseph Ruden s’associe à deux autres prêtres, Matthias Welschen et Joseph Kronig, tous trois bourgeois de la commune, pour bâtir une auberge de 18 lits au Riffelberg. Dès le départ, Alexandre Seiler exploite le bail (Anthamatten, 1991 ; Julen, 1991). Notons que lors de ses deux premières années d’hôtelier, Seiler n’exploite le Monte Rosa et le Riffelberg que durant l’été et travaille dans son commerce à Sion pendant la période hivernale. Il le vendra en 1855 pour se consacrer uniquement à son nouveau métier d’hôtelier (Anthamatten, 1991). L’année suivante, Joseph Clemenz est élu au Conseil des Etats à Berne et remet la gérance de son hôtel à Alexandre Seiler. Ainsi, entre 1856 et 1865, les trois seuls hôtels de Zermatt sont aux mains de Seiler, soit comme propriétaire (Monte Rosa), soit comme gérant (Mont Cervin, Riffelberg). Puis, en 1864, la bourgeoisie rachète le Riffelberg aux trois ecclésiastiques tout en laissant la gérance à Alexandre Seiler, tandis que ce dernier rachète à Clemenz le Mont Cervin en 1867. Enfin, un quatrième hôtel voit le jour durant ce premier forage : l’Hôtel des Alpes, construit en 1865 par Ignatz Biner, un guide de montagne zermattois. L’établissement est tenu par sa femme, une parente de la famille Seiler (Attinger, 1999/2000). Le tableau ci-dessous résume la situation des hôteliers durant ce forage. Comme on peut le constater, Alexandre Seiler bénéficie d’un quasi-monopole sur le secteur.

Année	Hôtels	Propriétaires / Gérant
1850	Hotel Cervies	Dr. Lauber
1855	Hotel Monte Rosa	A. Seiler
	Hotel Mont Cervin	Clemenz
	Hotel Riffelberg	Ruden, Kronig, Welschen/A. Seiler
1860	Hotel Monte Rosa	A. Seiler
	Hotel Mont Cervin	Clemenz/A. Seiler
	Hotel Riffelberg	Ruden, Kronig, Welschen/A. Seiler
1865	Hotel Monte Rosa	A. Seiler
	Hotel Mont Cervin	Clemenz/A. Seiler
	Hotel Riffelberg	Bourgeoisie/A. Seiler
	Hotel des Alpes	Ignatz Biner
1870	Hotel Monte Rosa	A. Seiler
	Hotel Mont Cervin	A. Seiler
	Hotel Riffelberg	Bourgeoisie/A. Seiler
	Hotel des Alpes	Ignatz Biner

Tableau 1 : Propriétaires et gérants des différents hôtels de Zermatt entre 1850 et 1870.
Elaboration propre. Sources : (Anthamatten, 1991 ; Julen, 1991)

¹⁸ Rappelons que le Conseil d’Etat est l’organe exécutif cantonal.

La **population** de Zermatt est, à cette époque, composée dans sa quasi-totalité par des bourgeois de la commune. Entre 1850 et 1870, le pourcentage de bourgeois de Zermatt parmi les habitants tourne autour de 95 % (Office fédéral de la statistique, 1851 ; 1862 ; 1870). L'occupation principale est, comme dans la plus grande partie du Valais, l'agriculture. Durant cette période qui voit le début du tourisme, celui-ci est vu par les habitants comme « *une industrie tenue par des étrangers pour les étrangers*¹⁹ » (Antonietti, 2000, p. 52) car tant Seiler que Clemenz ne sont pas des locaux. Les indigènes rechignent alors à travailler pour l'hôtellerie car ils se méfient de cette nouvelle activité. Le seul emploi lié au tourisme que la population considère comme prestigieux est celui de guide de montagne, profession via laquelle les paysans peuvent utiliser et exploiter leurs connaissances et leur expérience (Antonietti, 2000). De manière générale, l'hôtellerie occupe encore très peu de personnes. En 1870, dans l'ensemble du district de Viège²⁰, seuls 11 personnes sont actives dans la catégorie *Hôtels, restaurants, pensions, louage de chambres ou d'appartements* (Office fédéral de la statistique, 1870).

A partir du début du XIX^{ème} siècle, l'afflux de voyageurs sur les routes du Canton amène la création de sociétés de guides, qui contribuent à l'essor du tourisme en Valais (Zanier Détienne, 1996). La **Société des guides de Zermatt** est créée en 1857. Elle comprend 13 guides de première classe (pour les ascensions des sommets et des cols) et 21 guides de deuxième classe (pour les promenades dans les vallées) (Biner, 1994). Comme le veut la loi cantonale de 1857 régularisant le transport des voyageurs²¹, le Conseil d'Etat nomme dans chaque commune proposant un tel service un commissaire pour veiller à son exécution (Art. 2). Il désigne à Zermatt le secrétaire communal, Stéphane Biner, pour accomplir cette tâche. Celui-ci démissionne après 10 jours, car il n'arrive pas à contrôler vraiment l'activité des guides vu que beaucoup de choses se passent derrière son dos et, de surcroît, il est très peu payé pour cette tâche (Julen, 1991). Son remplaçant se heurte également dès le début à de nombreuses difficultés, ce qui l'amène à demander à plusieurs reprises la dissolution de la Société. Il se plaint notamment du fait que les guides ne respectent pas les différents règlements. Par exemple, les guides de première classe refusent le système de tour de rôle²², de même que les deux hôteliers de l'époque, Seiler et Clemenz, puisque cette règle ne leur permet pas de recommander certains guides particuliers à leurs clients. En effet, selon le système du tour de rôle, le guide ne peut être personnellement choisi étant donné que c'est celui dont c'est le tour qui accompagne le client. Le commissaire des guides se plaint également que « *lorsqu'ils ne travaillent pas pendant deux jours, ils viennent au village comme des chiens enragés, allant d'une auberge à l'autre et m'insultent* » (Julen, 1991, p. 101). Les faits s'aggravent lorsqu'un capitaine étranger trouve la mort lors d'une excursion. L'aubergiste Clemenz accuse clairement la Société des guides d'être responsable de l'accident, accusation qui est relayée dans la presse nationale et même internationale. La Société est alors dissoute en 1860, à la demande de la commune et des guides eux-mêmes (Département de l'Intérieur, 1861). On peut supposer que ces derniers préféreraient que leurs activités ne soient plus réglementées et contrôlées.

¹⁹ Pour une meilleure compréhension, les citations en version originale allemande seront systématiquement traduites en français.

²⁰ Jusqu'en 1910, les données ne sont disponibles qu'à l'échelle du district.

²¹ Loi du 26 mai 1857 régularisant le service aux transports des voyageurs sur les routes latérales du canton

²² Instauré par la loi de 1857, ce système prévoit que les guides doivent s'inscrire sur une liste auprès du commissaire et que le commissaire requiert les guides l'un après l'autre. Si le guide à qui c'est le tour n'est pas prêt dans l'heure lorsqu'une course est demandée, il perd son tour de rôle et c'est le n° suivant qui est appelé à le remplacer (Art. 10).

TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS POLITIQUES

Depuis le XVII^{ème} siècle, l'utilisation des alpages et des autres biens communs suscite des discordes dans la commune de Zermatt (Julen, 1991). A partir de la fin du XVI^{ème} siècle, beaucoup de familles zermattoises ont commencé à émigrer pour s'installer à Täsch, Randa, St-Nicolas ou même plus bas à Viège et Brig. La plupart vendirent leurs propriétés aux indigènes restants, mais continuèrent cependant à utiliser les alpages pour l'estivage de leurs vaches, alors même qu'ils étaient établis ailleurs. Les Zermattois restants réclamèrent alors que, comme l'exigeaient les règles de la corporation paysanne fondée en 1579, ceux-ci paient une taxe pour cette utilisation puisqu'ils étaient désormais des personnes extérieures. Ces dernières refusèrent et la population se scinda en deux parties : celle qui pensait que les forêts et les biens communs appartenaient à l'ensemble des bourgeois natifs du lieu et celle pour qui l'utilisation des biens communs étaient liées à la propriété, que les émigrants avaient perdue par la vente de leurs biens. Les deux clans ne purent se mettre d'accord et la discorde continua jusqu'au XIX^{ème} siècle. En 1867, le Canton du Valais envoya un de ses représentants à Zermatt afin de régler enfin ce contentieux. Sous sa présidence, les deux parties furent réunies à la maison communale. De cette réunion émergea un règlement bourgeoisial qui précise que l'utilisation des biens communaux est uniquement autorisée aux bourgeois de Zermatt qui habitent sur la commune et qui y paient les impôts municipaux. A contrario, la propriété de ces biens est commune à tous les bourgeois (Kronig, 1927). On sépare donc ici la question de la propriété, qui est collective à l'ensemble des bourgeois, et celle de l'utilisation, seulement permise aux bourgeois habitant et payant leurs impôts à Zermatt. Ce règlement apparaît ainsi comme un compromis acceptable entre les deux clans.

Concernant le secteur touristique qui nous intéresse ici, on constate tout d'abord une volonté de la part des acteurs politiques de garder un contrôle sur la nouvelle activité hôtelière. En effet, ils se rendent compte que la situation serait bien différente si la commune ou la bourgeoisie possédait elles-mêmes les hôtels de Seiler et de Clemenz car ils seraient des sources de revenus et seraient gérés par leurs propres hommes plutôt qu'en mains étrangères (Kronig, 1927). Afin d'éviter cela pour les hôtels suivants, le Conseil bourgeoisial, lorsqu'il vend le terrain aux trois ecclésiastiques pour y construire l'Hôtel Riffelberg, fait établir devant un notaire un acte juridique avec les trois acheteurs stipulant que le terrain et l'établissement ne pourront dans le futur être vendus à un non Zermattois (Julen, 1991 ; Kronig, 1927). Lorsque les propriétaires vendent alors en 1862 le Riffelberg, c'est la bourgeoisie qui le rachète, Seiler ne pouvant y prétendre. Cet achat représente le premier investissement public dans le tourisme. Ensuite, nous pouvons noter que le Conseil communal se montre peu actif sur la question de l'amélioration des routes afin de permettre l'augmentation des étrangers. Cette question est pourtant cruciale. Nous la traitons alors via le cadre analytique du Capital Ressourciel.

CAPITAL RESSOURCIEL : L'AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE

L'analyse du Capital Ressourciel de ce premier forage concerne la question de la route reliant la plaine à Zermatt. L'amélioration de cet axe apparaît comme un enjeu central pour le développement du tourisme car elle permet de faciliter l'accessibilité. Au début du XIX^{ème} siècle, les 35 kilomètres de trajet entre Viège et Zermatt étaient extrêmement pénibles car il n'y avait qu'un simple sentier muletier (Maria Merki, 2004). Les communes de la vallée envoyèrent au Canton du Valais une pétition pour demander la correction de la route car celle-ci était dangereuse et nécessitait des coûts d'entretien importants. Un projet fut déposé en 1828 mais n'alla pas plus loin (Truffer, 2008). Ainsi, bien que le nombre d'étrangers se rendant à Zermatt augmente de plus en plus, les conditions du voyage restent pénibles et dangereuses. Cette problématique pose alors deux questionnements : qui est chargé d'exécuter ces travaux et qui doit les financer ? Ce sont les régulations autour de ce double enjeu que nous allons étudier.



Figure 6 : Carte de l'itinéraire entre Viège et Zermatt. (Source : Journal illustré des stations du Valais, 1912, p. 3).

ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Concernant tout d'abord la question des droits de propriété, c'est le Code Civil valaisan datant de 1854 qui légifère à ce sujet, avant l'introduction du Code Civil suisse en 1912. La question de la propriété des routes est fixée par l'Art. 376 qui stipule que « *les routes et chemins publics autres que ceux des communes, le Rhône, le lac Léman, ses rivages et ses ports, et généralement toutes les portions du territoire cantonal qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme dépendances du domaine public* ». Cet article sépare ainsi les routes appartenant aux communes de celles appartenant au Canton en définissant les deuxièmes par défaut des premières.

Au niveau des politiques publiques, il n'y a pas, durant la période qui nous intéresse ici, c'est-à-dire entre 1850 et 1870, de régulations fédérales concernant la question des routes. En effet, si la Constitution de 1848 assure à la Confédération « *la haute surveillance sur les routes et les ponts dont le maintien l'intéresse* » (Art. 35), il faut relever que « *la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons a, en principe, laissé à ces derniers pleine liberté en matières de ponts et chaussées, tant pour la construction que pour l'entretien et la police des routes* » (Conseil fédéral, 1935, p. 244). Les régulations concernent donc uniquement l'échelle cantonale, faute de législation fédérale. La loi de 1851²³ sur les routes classe les axes du canton entre quatre classes, selon leur importance. La route « *de Viège à Zermatt et à Saas* » est décrétée route de troisième classe (Art. 1). Hormis cette question du classement des routes, c'est la loi sur les routes de 1835 qui fait foi pour les autres dispositions (Art. 4). Dans celle-ci²⁴, il est instauré que les travaux sur les routes s'exécutent « *sous la direction de l'inspection générale des ponts et chaussées* » (Art. 1^{er}). La subvention cantonale pour la construction des routes dépend du classement qui lui est attribué : plus une route est importante, mieux elle est classée et plus grande sera la part prise en charge par le Canton. En tant que route de troisième classe, celle entre Viège et Zermatt peut compter sur une subvention cantonale s'élevant au 50 % du total des frais. Le reste est à la charge du district et des communes « *qui y ont intérêt* » (Art. 19). La répartition

²³ Loi du 24 mai 1851, modifiant celle du 20 mai 1835, sur la classification des routes

²⁴ Loi du 20 mai 1835 sur les constructions, l'élargissement, l'entretien et la classification des routes

des frais attribués aux communes doit se faire entre elles, à l'amiable (Art. 20). Si celles-ci ne peuvent en convenir, le Conseil d'Etat doit trancher (Art. 12). Notons encore que l'entretien des routes, par contre, est entièrement à la charge des communes (Art. 28).

Au moment d'analyser le type de Régime Institutionnel, nous pouvons commencer par relever qu'avant l'entrée en vigueur du Code Civil suisse en 1912 qui homogénéisera les différents Codes Civils cantonaux, il n'existe pas de réglementation unifiée des droits de propriété à l'échelle du pays, ceux-ci étant réglés par les systèmes réglementifs cantonaux (Nahrath, 2000). On peut ensuite relever que la législation fédérale est lacunaire sur ce sujet puisqu'elle ne régit pas la question de la construction et du financement des routes. Les réglementations valaisannes sont relativement précises en ce qui concerne ces questions. Tant la largeur des routes que leur financement, leur construction et leur entretien sont régulés. L'étendue du régime est donc plutôt bonne. Au niveau de la cohérence, on peut s'interroger sur la manière dont se fait le classement des routes. Le principal apport de la nouvelle loi sur les routes de 1851 est une classification renouvelée en quatre classes au lieu de six. C'est la commission chargée de revoir la classification de 1835 qui estime l'importance de chaque route et lui adjoint alors la catégorie à laquelle elle appartient, ce qui détermine les subsides cantonaux dont elle bénéficie. Mais les critères qui font qu'une route appartienne à une classe ou à une autre ne sont pas clairs. Par exemple, lors de la discussion au Grand Conseil en 1851 au sujet de cette nouvelle loi, un député demande le changement de classification pour deux routes précises, ce qui est accordé sans discussion (Grand Conseil du Canton du Valais, 1851, p. 21). La cohérence apparaît ainsi assez faible sur cette question de la classification. Le régime est donc plutôt de type complexe.

ARRANGEMENTS DE RÉGULATION LOCALISÉS

Dans cette partie, nous pouvons noter que l'acteur le plus actif au sujet de cette question de la route est Alexandre Seiler. Si l'on met cela en parallèle avec l'analyse du Capital Gouvernance, on peut conclure que cela n'a rien d'étonnant étant donné qu'il est quasiment le seul hôtelier et que c'est donc lui qui a le plus intérêt à voir l'accessibilité s'améliorer. En 1856, il écrit une lettre au Département cantonal des ponts et chaussées pour se plaindre du mauvais état de la route principale du village de Zermatt²⁵. Notons que certainement pour s'assurer d'une meilleure prise en compte de sa requête, la missive est écrite en français. Ses 10 années de travail en tant que commerçant à Sion lui ont sans aucun doute permis de maîtriser cette langue. Mettant en avant l'augmentation annuelle des voyageurs qui viennent visiter la vallée de Zermatt et admirer la beauté de ses montagnes, il demande une correction de ce chemin. Celui-ci est d'une part si étroit que deux chevaux ne peuvent se croiser et d'autre part, il est couvert de boue et de saleté. Pour Alexandre Seiler, l'élargissement de ce chemin serait aisé car, comme il le souligne dans sa lettre, les prés bordiers appartiennent à la commune et les travaux se feraient à peu de frais, « *qui tomberaient à mon avis pas seulement sur le compte de l'Etat mais sur la commune même parce qu'il est plutôt un entretien communal* »²⁶. L'hôtelier se montre très critique avec la commune, dénonçant un entretien « *nulle part si négligé* », « *une négligence impardonnable de la part de l'autorité de cette commune* » et une « *paresse incompréhensible* ». Il demande donc au Département d'écrire un mot au président de la commune à ce sujet et s'engage à se charger de l'exécution de ces travaux pour disposer d'une route convenable « *sans aucun frais de la part du Gouvernement* »²⁷. Il est ainsi intéressant de relever qu'Alexandre Seiler demande en premier lieu la mobilisation du moyen d'action droit, en requérant que l'autorité supérieure cantonale mette à l'ordre la commune, plutôt que de l'argent pour la route. On peut supposer qu'il s'était en premier lieu

²⁵ Lettre du 7 mai 1856 d'Alexandre Seiler au Département des Ponts et Chaussées, CH AEV, 3 DTP, 108.2

²⁶ Id.

²⁷ Id.

adressé à la commune mais qu'il n'avait pas obtenu satisfaction. A la suite de sa lettre, même s'il ne demandait pas directement d'argent, Alexandre Seiler reçoit de l'Etat la somme de Fr. 270.- pour l'amélioration de cette route dans le village (Truffer, 2008). Autrement dit, le Canton verse directement à un acteur privé, plutôt qu'à la commune, un subside pour des travaux publics.

Après ce premier succès, Alexandre Seiler continue à s'investir en faveur des routes. Il reçoit en 1865 une nouvelle subvention cantonale de Fr. 200.- pour l'amélioration de la route de la vallée de Viège (Truffer, 2008). A la fin des années 1860 apparaît la nécessité d'élargir la route entre St-Nicolas et Zermatt pour y faire passer les diligences. Alexandre Seiler dépose une requête dans ce sens auprès du Canton et postule comme directeur des travaux. Nommé à ce poste, il reçoit une subvention cantonale de près de Fr. 5'000.- pour ce projet (Anthamatten, 1991). L'avantage de ce poste pour Alexandre Seiler est que c'est lui qui estime quels tronçons doivent être refaits et à quel moment, comme on peut le constater avec l'extrait ci-dessous : « *M. Alexandre Seiler de la direction supérieure de ces travaux et de leur exécution [...] n'ayant pas trouvé des plus urgentes la correction de la route dans la plaine de Zermatt, cette correction n'est pas comprise dans l'estimation* »²⁸. L'autre bénéfice de cette nomination est que l'hôtelier ne dépend plus du bon vouloir de la commune de Zermatt puisqu'il dispose ainsi d'une légitimité et d'un rôle officiel. Comme le stipule bien la loi sur les routes de 1835, les travaux s'exécutent sous la direction de l'inspection générale des ponts et chaussées (Art. 1^{er}). C'est donc directement à elle que se réfère Seiler. Rappelons que dès 1856 celui-ci se plaignait de la mauvaise volonté de la commune de Zermatt concernant l'entretien des routes. Ce laxisme est confirmé par un autre document de 1862 dans lequel le préfet du district de Viège adresse au président du Conseil d'Etat une plainte de la commune de Täsch car celle de Zermatt ne respecte pas les engagements pris au sujet d'une route entre les deux lieux²⁹. Appuyant cette demande car l'estimant justifiée, le préfet demande au Canton « *de forcer la commune de Zermatt sans retard qu'elle s'acquitte de ses devoirs* »³⁰. Cette intervention se fait conformément à la loi sur les routes de 1835, qui précise que c'est au Conseil d'Etat de trancher si les communes n'arrivent pas à s'entendre.

Après l'analyse de cet enjeu sous l'angle du Capital Ressourciel, reprenons l'analyse du Capital Gouvernance avec l'étude des moyens d'action.

MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISES

Concernant l'**argent**, nous commençons par nous intéresser à la provenance de celui investi par Alexandre Seiler. Pour son commerce de savon et de bougies à Sion, son frère Joseph³¹, qui se trouve alors en dernière année d'étude de théologie dans la capitale, le met en relation avec un Sédunois du nom de de Riedmatten qui accepte d'être associé dans l'affaire. Il fournit le capital de départ et s'assure le quart des bénéfices. Le commerce ne rencontre cependant pas un grand succès (Anthamatten, 1991). Comme nous l'avons décrit, Seiler arrive ensuite à Zermatt et commence à louer l'Hôtel du Dr. Lauber puis celui du Riffelberg. Vu le succès rencontré, il décide de racheter le premier en 1854. De plus, voyant le nombre de plus en plus important de voyageurs qui parviennent à Zermatt, il a pour projet d'agrandir l'hôtel, étant arrivé à la conclusion qu'un plus grand établissement lui permettrait de recevoir plus d'hôtes et donc lui amènerait plus d'argent. Cependant, pour l'instant, l'argent nécessaire fait défaut. Ses deux frères, Joseph le vicaire et Franz, juriste, mettent alors leur fortune personnelle comme caution et la Banque privée Aymon, à Sion, jugeant les trois frères Seiler

²⁸ Rapport de 1869 à l'ingénieur cantonal des ponts et chaussées, CH AEV, 3 DTP, 108.3

²⁹ Lettre de 1862 du préfet du district de Viège, CH AEV, 3 DTP, 108.3

³⁰ Id.

³¹ Il s'agit du même qui sera plus tard vicaire à Zermatt et qui y invitera Alexandre.

dignes de confiance, accorde un crédit de Fr. 4'000.- pour le rachat et l'agrandissement de l'établissement.

Ensuite, comme explicité dans la partie sur la méthodologie (cf. section 2.3), les moyens d'action **personnel** et **organisation** sont traités en même temps. En effet, leurs caractéristiques sont très proches puisque le réseau d'un acteur, c'est-à-dire l'organisation, dépend de ses fonctions professionnelles et politiques, c'est-à-dire du personnel. Nous nous intéressons également dans ce paragraphe aux caractéristiques organisationnelles. Nous pouvons tout d'abord noter qu'il n'y a, durant ce premier forage, aucune organisation touristique, hormis la Compagnie des guides. Mais comme nous l'avons vu, elle n'existera que pendant trois ans, de 1857 à 1860, son organisation se soldant par un échec. L'absence d'organisation d'hôteliers semble assez logique puisqu'Alexandre Seiler est quasiment le seul à œuvrer dans ce secteur. Dans la dernière partie de ce forage, celui-ci va prendre d'autres fonctions en plus de celles d'hôtelier. Lors de l'ouverture des premiers hôtels, Zermatt ne dispose que d'un dépôt de poste, qui deviendra un bureau au milieu des années 1850. Alexandre Seiler travaille à la poste dès 1867 avant de devenir en 1873 le titulaire officiel du bureau de Zermatt, fonction qu'il exercera jusqu'à son décès en 1891 (Anthamatten, 1991). Depuis 1869 et jusqu'à sa mort, il est également député au Grand Conseil valaisan en tant que représentant du district de Conches³². Et suite à son engagement en faveur de l'amélioration des routes de la

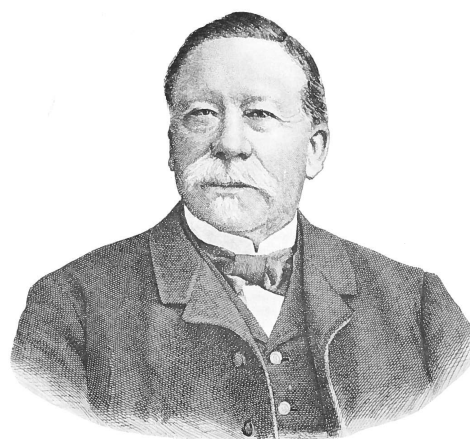


Figure 7 : Alexandre Seiler (1819-1891)
Source: (Anthamatten, 1982, p. 18)

vallée, il est nommé en 1870 responsable des routes pour la vallée de Viège (Truffer, 2008). On peut supposer que sa fonction au Grand Conseil lui a permis de se faire connaître auprès des instances politiques cantonales, ce qui l'a sans aucun doute aidé à obtenir cette nomination. Relevons de plus que le père de sa femme est le préfet de Brig, ce qui implique qu'un certain nombre d'appuis et de relations peuvent être mobilisées par ce biais-là (Truffer, 2011a). Au niveau des relations entre l'hôtelier et la commune de Zermatt, nous pouvons avancer, comme nous l'avons noté plus haut, qu'elles sont difficiles. La commune ne voit pas d'un bon œil un étranger détenir presque le monopole sur une entreprise zermattoise, en l'occurrence l'activité hôtelière. La convention entre elle et les trois bâtisseurs du Riffelberg pour éviter la vente à un non Zermattois semble directement dirigée contre Seiler. Et comme nous l'avons vu dans le Capital Ressourciel, Seiler n'hésite pas à se plaindre au Canton de la négligence dont fait preuve la commune en ce qui concerne l'entretien des routes. Au niveau des professions des acteurs politiques, les informations sont, pour cette période, assez lacunaires. On sait toutefois que Stéphane Biner, président de la commune entre 1859 et 1863 et entre 1867 et 1869, est le maître d'école de Zermatt (Kronig, 1927). Et Moritz Ruden, qui exerce cette fonction entre 1869 et 1874, est notaire (Wirz-Julen & Biner, 1991). Nous pouvons encore avancer sur la base des informations dont nous disposons, que, parmi la population majoritairement agricole, les élites locales, notamment politiques et religieuses, sont issues des mêmes familles. Par exemple, Matthias Welschen, l'un des trois ecclésiastiques qui construit l'Hôtel Riffelberg, est un premier cousin de Joseph Welschen, président de la commune et de la bourgeoisie entre 1852 et 1857 et entre 1863 et 1867 (Wirz-Julen & Biner, 1991). Autrement dit, il est aux commandes de la bourgeoisie au moment où celle-ci rachète l'établissement du Riffelberg. Les liens familiaux ont sans aucun doute facilité les négociations. On peut également citer le cas de Joseph

³² Il représente ainsi le district d'où il est originaire, et non pas le district de Viège, où se trouve Zermatt.

Ruden, un des deux autres prêtres à l'origine du Riffelberg, qui est l'oncle de Moritz Ruden, président de la commune entre 1869 et 1874, ce dernier étant le cousin par alliance de Joseph Welschen dont nous venons de parler (cf. figure ci-dessous³³) :

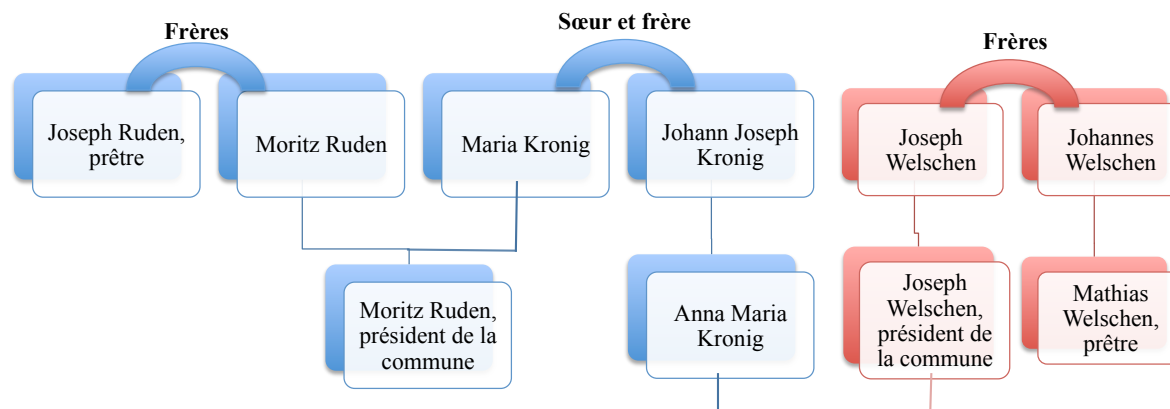


Figure 8 : Exemple de liens familiaux entre plusieurs acteurs communaux importants. Elaboration propre.
Source : (Wirz-Julen & Biner, 1991)

Mentionnons encore le fait que Stéphane Biner, président de la commune entre 1859 et 1863 et entre 1867 et 1869, est le beau-frère de Joseph Lauber, qui sera le président de Zermatt de 1881 à 1883 (Wirz-Julen & Biner, 1991). Le pouvoir semble ainsi partagé uniquement entre quelques familles de notables locaux. En ce qui concerne les autres acteurs touristiques, les guides sont, comme nous l'avons mentionné plus haut, des paysans locaux qui exercent cette activité durant l'été. Concernant le personnel des hôtels, nous avons vu que la population locale se méfiait de cette nouvelle activité et rechignait à y travailler. Il s'avère qu'en fait très peu de personnes sont réellement actives dans l'hôtellerie, vu qu'il y a en 1870 seulement quatre hôtels. De plus, ceux-ci sont gérés de manière familiale. Alexandre Seiler est secondé par sa femme, Catherine, ainsi que par leurs six filles (Anthamatten, 1982).

Le moyen d'action publique sur lequel nous allons nous pencher à présent est le **consensus**, c'est-à-dire l'existence d'un accord partagé par les acteurs autour d'un projet ou d'une politique. Pour l'instant, on peut constater que le développement touristique ne réunit pas l'ensemble des acteurs autour de lui. Comme nous l'avons décrit plus haut, la population se montre réticente à travailler dans le secteur, hormis en tant que guides. L'entente entre les hôteliers, la commune et les guides n'est également pas au beau fixe (cf. supra). Contrairement à ce qui se passera dans le forage suivant, une croyance dans le bien-fondé du développement touristique et la conviction qu'il nécessite une entente entre les différents acteurs sont ici absentes. Les relations difficiles entre ceux-ci, que nous avons relatées plus haut, apparaissent comme une conséquence de ce manque de consensus.

Enfin, l'**information** a trait aux connaissances nécessaires pour atteindre les objectifs des acteurs. On peut relever pour ce premier forage qu'hormis la première auberge de six lits aménagée dans la maison du médecin local tenue brièvement par lui et sa femme, ce sont deux étrangers à la vallée, soit Seiler et Clemenz, qui vont véritablement commencer à développer l'activité touristique. Les locaux s'investissent peu dans le secteur. La population s'en méfie et ne veut pas y travailler. On compte uniquement trois acteurs locaux durant ces 20 premières années : les trois ecclésiastiques, bourgeois de la commune, qui bâtissent le Riffelberg en 1852, la bourgeoisie qui le rachète en 1864 et Ignatz

³³ Notons au passage une pratique couramment répandue à Zermatt en cette période et qui complique singulièrement notre analyse, à savoir la tradition pour un père de famille de donner son prénom à l'un de ses fils, qui s'appelle donc exactement comme lui.

Biner, propriétaire de l'Hôtel des Alpes construit en 1865. Comme le souligne Antonietti (2000), il manque aux indigènes tant les moyens matériels que les connaissances, les qualifications et la formation nécessaires, pour investir dans la construction d'hôtels. Concernant plus particulièrement Alexandre Seiler, nous pouvons relever qu'il n'a pas de formation hôtelière. Jusqu'à l'âge de 22 ans, il travaille auprès de son père dans la ferme familiale à Blitzingen dans le district de Conches (Anthamatten, 1991). Il part ensuite en Allemagne pour y faire un apprentissage de fabricant de savon, qu'il termine en avril 1842. A partir de l'été de la même année, il commence à parcourir la Suisse en tant que voyageur de commerce. Comme nous l'avons mentionné plus haut, il tient après cela et durant un peu plus de dix ans un magasin de savons et de bougies à Sion.

3.3 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire

Il s'agit à présent de reprendre les différents éléments que nous avons relevés. Ce premier forage correspond au début du développement touristique avec l'apparition des premiers hôteliers. Ceux-ci resteront cependant encore peu nombreux durant cette période, Alexandre Seiler disposant d'un quasi-monopole sur le secteur. Cela explique qu'il n'y a pas d'organisation touristique, hormis la Compagnie des guides de Zermatt, mais celle-ci, ingérable, sera dissoute au bout de trois ans d'activité. Nous avons pu constater une certaine passivité de la part des acteurs politiques locaux, que ce soit concernant la question des routes, comme le leur reproche Seiler, ou sur la discorde autour de l'utilisation des biens communs puisque c'est le Canton qui, après plus de 300 ans de conflits, envoie un émissaire pour régler l'affaire. Les acteurs politiques sont ainsi plutôt dans une logique de maintenance. Nous avons aussi relevé qu'ils voient d'un mauvais œil le fait que l'industrie hôtelière soit en mains "étrangères" et instaurent alors une convention pour éviter la vente future du Riffelberg à un non Zermattois. Comme le voit, c'est l'initiative privée extra-locale qui apparaît ici déterminante, tant pour le début de l'hôtellerie que pour l'amélioration de l'accessibilité. Si l'hôtelier Seiler a bien compris l'importance de l'amélioration de la route pour développer le tourisme, la commune ne semble pas se préoccuper beaucoup de cette question, soit parce qu'elle ne voit pas encore le tourisme comme une réelle opportunité de développement, soit parce qu'elle ne souhaite pas un développement trop important de cette industrie. La convention signée avec les trois ecclésiastiques concernant le Riffelberg va dans le sens de cette dernière hypothèse, qui montre que la commune veut à tout prix garder la maîtrise du développement. On retrouvera plus tard, et en particulier dans le forage suivant, cette volonté. On peut ainsi noter un certain paradoxe car les locaux ne sont pas intéressés par le tourisme mais ils tiennent tout de même à conserver son contrôle.

4. Forage 2 (1880 -1900)

4.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Ce forage concerne le passage à la deuxième phase débutant en 1890 du développement touristique de Zermatt. A partir de la fin des années 1870, on assiste à une transition progressive, dans le sens où le séjour n'est plus motivé uniquement par la pratique de l'alpinisme (Roy, Guex & Sauthier, 2012). En effet, si celle-ci constitue toujours une attraction phare de Zermatt, on constate qu'elle se voit concurrencée par d'autres qui sont le tennis, les balades, les bains au Riffelsee ou encore l'observation à travers un télescope des alpinistes gravissant les montagnes. Les innovations techniques et les infrastructures se succèdent durant cette période : mise en service du chemin de fer Viège-Zermatt en 1891, mise en exploitation de l'usine électrique du Triffelbach en 1894, aménagement du réseau d'eau en 1900 et installation d'une centrale téléphonique la même année. En parallèle, le succès de la station s'amplifie : les arrivées dans les hôtels passent de 532 en 1880 à 6'278 en 1900, soit une multiplication par douze (Anthamatten, 1982). Durant le même laps de temps, la population croît de 492 habitants à 741 (Office fédéral de la Statistique, 1881 ; 1904).

Concernant la politique suisse du tourisme, ce deuxième forage coïncide avec une première association à l'échelle fédérale des acteurs touristiques. Comme souvent, l'élément déclencheur est l'arrivée d'une crise, celle-ci ayant une double origine : la Longue Dépression, crise économique d'ampleur mondiale qui débute avec une crise bancaire en 1873 et dure jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, et l'émergence d'une concurrence internationale qui fait perdre à la Suisse son hégémonie de destination touristique estivale (Humair, 2011a). Dès les années 1880, face à ces nouveaux défis et dans le but d'y apporter des réponses collectives, les acteurs du tourisme vont créer des associations et des syndicats. Les premiers acteurs à se réunir à l'échelle nationale sont les hôteliers, qui fondent en 1882 la Société suisse des hôteliers (SSH) (Humair, 2011b). L'une de leurs premières actions est la représentation du secteur hôtelier lors de l'Exposition nationale à Zurich en 1883. Si, lors de sa fondation, la SSH comptait 65 membres, le nombre de ses adhérents ne cessa d'augmenter, passant à 195 en 1890, 810 en 1900 et 1231 en 1914 (Barberini, 1929). Les membres ne sont alors pas uniquement suisses puisque des hôteliers de la vallée de Chamonix, de la rive française du lac Léman et de la rive droite du lac de Constance, dont l'activité est intimement liée au tourisme suisse, font partie de la société. Dès 1891, la SSH se dote d'une structure administrative permanente, afin d'assurer une action continue. Ses tâches sont les suivantes : l'établissement d'une agence de placement pour le personnel d'hôtels, la représentation des intérêts du tourisme en Suisse, la réglementation et l'unification de la publicité (notamment via la publication de la brochure *Les Hôtels de la Suisse*), les travaux statistiques et l'exécution des décisions du comité de la SSH (Senn, 1918). Elle participe également à la régulation de la concurrence interne en fixant des prix minimaux pour les chambres (Humair, 2011b). De manière générale, la société a pour objectif de procurer à ses membres des avantages matériels. Par exemple, elle négocie d'avantageux contrats d'assurance contre les risques, en cas notamment de réclamations et de demandes d'indemnités de clients lésés. Les ressources de la SSH proviennent de la finance d'entrée qui s'élève en 1882 à Fr. 30.- ainsi que de la cotisation annuelle de 30 centimes par chambre (Hotelleriesuisse, 2007). Après les hôteliers, ce sont les sociétés de développement qui s'unissent à l'échelle nationale, avec la création en 1893 de l'Union suisse des sociétés de développement (USSD). Disposant de peu de moyens financiers, elle fut un acteur collectif qui n'eut pas beaucoup d'influence sur l'organisation du tourisme (Humair, 2011a).

Au niveau régional, nous pouvons mentionner en 1879 la constitution de la Société des maîtres d'hôtels de la Vallée du Rhône et de Chamonix (Erné, 1987). L'hôtelier de Zermatt Alexandre Seiler en est le premier président. Le but de la société est « *le soutien moral entre les membres et le développement de tout ce qui a un intérêt pour leur industrie* » (Art. 1 des statuts de la société, cité par (Erné, 1953)). Les membres paient une finance d'entrée de Fr. 10.- ainsi qu'une cotisation de Fr. 10.- également par hôtel. Lors de l'Assemblée générale de 1898 qui se déroule à Finhaut, une convention sur les prix minimaux est décidée, dans laquelle il est fixé qu'aucun sociétaire ne pourra, sous peine d'expulsion et de boycottage, proposer la pension à moins de Fr. 5.-. Les hôteliers mettent dix ans à s'entendre avant d'aboutir à la publication d'un guide commun de 834 pages, tiré à 3000 exemplaires pour le prix de Fr. 12'000.- et intitulé *Le Valais et Chamonix*. Au tournant du siècle, la société compte 110 membres, représentant près de 6630 lits hôteliers (Erné, 1953).

4.2 Capital Gouvernance

CONFIGURATION DES ACTEURS

Ce deuxième forage introduit une nuance parmi les **autorités politiques** par rapport au précédent. Si jusque dans les années 1870 c'est le Conseil communal qui gérait les affaires bourgeoises, à partir de là est instauré formellement un Conseil bourgeois. Cependant, il s'agit dans les faits d'une commission interne au Conseil communal qui se nomme "Conseil bourgeois". Le président de la bourgeoisie est alors le président de cette commission, dont tous les membres appartiennent ainsi au Conseil communal. Le président de la bourgeoisie n'est pas forcément le président du Conseil communal, même si c'est généralement le cas (Kämpfen, 1942 ; Julen, 1991). Ainsi, in fine, c'est bien le Conseil communal qui gère tant les affaires municipales que celles bourgeoises. Nous pouvons ensuite noter un très fort renouvellement dans la fonction de président de la commune puisqu'à une exception près, il changera chaque deux ans. Il faut préciser que jusqu'en 1908 et l'entrée en vigueur de la nouvelle loi cantonale sur les élections et votations³⁴, les présidents de commune sont soumis à réélection tous les deux ans, tandis que les conseillers sont élus pour quatre ans³⁵. A Zermatt, hormis Alphonse Zumtaugwald qui sera président durant six ans entre 1885 et 1891, un nouveau président sera élu tous les deux ans. Il y aura ainsi neuf présidents successifs à la tête de la commune entre 1879 et 1900 (Julen, 1991).

A la fin du forage précédent, les **hôteliers** étaient au nombre de deux pour quatre établissements : Alexandre Seiler, propriétaire du Monte Rosa, du Mont Cervin et gérant du Riffelberg appartenant à la bourgeoisie, et Ignatz Biner, propriétaire de l'Hotel des Alpes. Or, ce dernier le vend en 1880 car il est âgé de plus de 80 ans et souhaite se retirer. Alexandre Seiler rachète l'hôtel pour les $\frac{3}{4}$ tandis que le $\frac{1}{4}$ restant est acquis par la bourgeoisie. Puis, un seul établissement a vu le jour en 1870 et 1880 : le Zermatterhof, construit en 1879 par la bourgeoisie et dont Alexandre Seiler assure la gérance (Julen, 1991). Ainsi, en 1880, c'est-à-dire au début de ce forage, seuls deux acteurs possèdent ou gèrent des hôtels : Seiler et la bourgeoisie. Cette période va cependant voir une diversification des propriétaires. Le nombre d'hôtels passe de cinq en 1880 à 24 en 1900. En observant les noms des propriétaires, on peut avancer qu'il s'agit majoritairement de locaux. Pour en revenir à Alexandre Seiler, celui-ci décède en 1891. Son empire hôtelier est alors florissant : il possède ou gère la moitié des établissements zermattois, soit 7 sur 14. A sa mort, son épouse, Catharina, qui jusque-là tenait la comptabilité et la correspondance de l'entreprise, en reprend la direction, avec l'aide de ses deux fils

³⁴ Loi du 23 mai 1908 sur les élections et votations

³⁵ Loi du 24 mai 1876 sur les votations et élections par les assemblées primaires

Alexandre et Joseph (Truffer, 2011a). Au décès de celle-ci en 1895, Alexandre Seiler fils réunit les établissements au sein de la société *Alexander Seiler & Co.*, qui deviendra *A. Seiler Frères* en 1900 et dont il prend la direction (Hotels Seiler Zermatt, 1930). Le tableau ci-dessous montre l'évolution de la situation entre 1880 et 1900 :

Année	Hôtels	Propriétaires / Gérant
1880	Hotel Monte Rosa	A. Seiler
	Hotel Mont Cervin	A. Seiler
	Hotel Riffelberg	Bourgeoisie/A. Seiler
	Hotel des Alpes	3/4 A. Seiler, 1/4 Bourgeoisie
	Hôtel Zermatterhof	Bourgeoisie/A. Seiler
1900	Hotel Monte Rosa	A. Seiler Frères
	Hotel Mont Cervin	A. Seiler Frères
	Hotel Riffelalp	A. Seiler Frères
	Hotel de la Gare Bahnhofbuffet	A. Seiler Frères
	Hotel Riffelberg	Bourgeoisie/A. Seiler Frères
	Hotel des Alpes	3/4 A. Seiler Frères, 1/4 Bourgeoisie
	Hôtel Zermatterhof	Bourgeoisie/A. Seiler Frères
	Hotel Belvédère a/Gornergrat	Bourgeoisie/A. Seiler Frères
	Hotel Post	Alfons Zumtaugwald
	Hotel Bellevue	Lukas Gsponer
	Hotel Schweizerhof	Lukas Gsponer
	Gandegg.-Hütte	Perren Pet. Ludw., Viktor Furrer
	Hotel d'Angleterre	Perren Pet. Ludw.
	Pension Staffälalp	Biner Jos. Mar.
	Pension Findeln-Gletscher	Kronig Jos. Mar.
	Hotel Trift II	Aufdenblatten Pet.
	Hotel Gornergrat	Aufdenblatten Pet./A. Seiler Frères
	Hotel Schwarzsee	7 Zermattois (dont Joseph Perren, Joh. Kronig) / A. Seiler Frères
	Pension Fluhalp	Perren Jos., Perren Pet. Ant.
	Pension Alpenrose	John Kronig
	Hotel Tourist	Welschen Joh. Und Brüder
	Pension Edelweiss	Welschen Joh. Und Brüder
	Hotel Terminus	Dôle-Lauber
	Taugwalder-Haus	Taugwalder Geschwister

Tableau 2 : Propriétaires et gérants des différents hôtels de Zermatt en 1880 et 1900.
Elaboration propre. Sources : (Anthamatten, 1991 ; Attinger, 1999/2000 ; Julien, 1991)

Plusieurs éléments intéressants peuvent être relevés sur la base de ce tableau. Tout d'abord, la société *A. Seiler Frères* possède en 1900 cinq établissements³⁶ et en gère cinq autres, soit 10 hôtels sur les 24. La bourgeoisie détient trois hôtels et un quatrième en copropriété avec Seiler. Enfin, six propriétaires détiennent deux établissements. Il y a donc une relative spécialisation de la fonction d'hôtelier.

Nous avons vu dans le forage précédent que la population de Zermatt, largement agricole, rechignait à travailler dans le secteur hôtelier. Loin de s'atténuer, cette méfiance va encore augmenter à partir des années 1870, en particulier vis-à-vis d'Alexandre Seiler. Les indigènes lui reprochent notamment de ne pas se fournir en denrées alimentaires auprès des paysans locaux mais d'élever son propre bétail, ce qui lui permet d'approvisionner ses hôtels en lait, beurre, fromage et viande. Les locaux vont développer une véritable aversion à l'idée de travailler dans ses établissements (Antonietti, 2000). Cette réticence, qui concerne plus généralement l'ensemble des hôtels et de l'activité touristique,

³⁶ Dans le cas de l'Hôtel des Alpes, il s'agit d'une copropriété puisque la bourgeoisie en possède le quart.

durera encore plusieurs dizaines d'années. Stanislas Kronig, président de la commune entre 1917 et 1924 écrit encore dans les années 1920 : « *Il ne peut rien sortir de bon qu'aujourd'hui trop de gens se tournent vers l'industrie des étrangers ou les métiers de guides de montagne et trop peu veulent se consacrer à l'agriculture ou à d'autres métiers [...] Pour les jeunes filles qui, par profit, se retrouvent dans les hôtels plutôt que sur les bancs d'école, l'agriculture et le soin du bétail leur offriraient plus de considération* » (cité par Antonietti, 2000, p. 58). Cet état d'esprit couplé à l'augmentation drastique des hôtels à partir de la fin des années 1880 amènent, au sein de la population, une forte hausse de travailleurs extérieurs à la commune (Maria Merki, 2004). Ceux-ci sont en particulier valaisans : le nombre de bourgeois d'une autre commune valaisanne que Zermatt passe de 38 en 1888 à 154 en 1900, soit un quadruplement. Ces nouveaux arrivants proviennent dans leur grande majorité de la partie germanophone du canton, l'allemand étant la langue maternelle de 98 % de la population en 1900. Celle-ci augmente de près de 40 % entre 1888 et 1900, passant de 528 habitants à 741 (Office fédéral de la statistique, 1892 ; 1904).

Le 21 octobre 1886, la Banque commerciale de Bâle et MM. Masson, Chavannes & Cie, banquiers à Lausanne, adressent au Conseil fédéral une demande de concession pour un chemin de fer entre Viège et Zermatt (Kronig, 1927). Les requérants motivent leur demande par les points suivants :

« *Le nombre de voyageurs qui visitent la vallée de Zermatt est déjà, à l'heure qu'il est, de près de 12,000 par an [...] Les communications actuelles de Viège à Zermatt sont extraordinairement mauvaises. De Viège à St-Nicolas, sur une distance d'environ 18 kilomètres, il n'existe qu'un sentier ou chemin à mulets. Le trajet de Viège à Zermatt absorbe au moins 8 à 10 heures et occasionne des frais considérables. Il est hors de doute que la construction d'un chemin de fer, en facilitant ce trajet, augmentera dans une forte proportion, et cela dès le début, le nombre des voyageurs qui visiteront cette intéressante vallée, la perle des contrées alpestres* » (Conseil fédéral, 1886, p. 892).

Le projet prévoit que la ligne ne s'adresse qu'aux touristes. Ainsi, l'exploitation est prévue uniquement du 1^{er} juin au 30 septembre et les prix sont trop élevés pour les indigènes. Les Chambres fédérales accordent la concession le 21 décembre 1886 mais à la condition que la ligne serve également à la population locale. Elles demandent donc que l'exploitation soit étendue de mai à octobre et que les habitants de la vallée disposent d'un tarif réduit (Perren et al., 1991). Les années 1887 et 1888 sont consacrées aux mensurations et aux relevés topographiques. C'est le 10 octobre 1888 qu'est fondée sous la raison sociale **Compagnie du chemin de fer de Viège à Zermatt**, une société anonyme ayant pour but la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Viège à Zermatt, avec raccordement à la ligne de la Suisse Occidentale-Simplon (Viège-Zermatt, 1889). Le siège de la société est à Lausanne et son capital est fixé à Fr. 2,5 millions, somme divisée en 5000 actions de Fr. 500.-. Après trois ans de travaux, la ligne complète entre Viège et Zermatt est inaugurée le 6 juillet 1891. Pour l'exploitation, un contrat est conclu dès l'ouverture de la ligne avec la Compagnie du Chemin de fer Suisse Occidentale-Simplon « *étant donné qu'il était impossible de trouver, dans les vallées montagnardes, du personnel apte à l'exploitation* » (Perren et al., 1991, p. 51). Cette exploitation sera ensuite reprise par la Compagnie du Jura

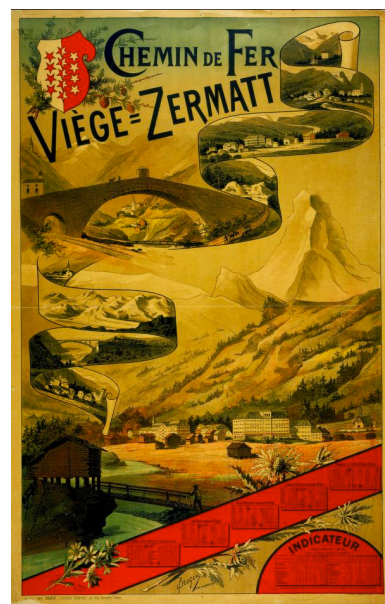


Figure 9 : Affiche du chemin de fer Viège-Zermatt datant de 1892.
Source : Catalogue collectif suisse des affiches

Simplon, née en 1890-1891 de la fusion des principales compagnies ferroviaires de Suisse occidentale dont celle de Suisse Occidentale-Simplon, puis enfin par les Chemins de fer fédéraux (CFF) qui nationalisent cette dernière en 1903 (Bärtschi, 2009). Jusqu'en 1933, le train ne circule que durant l'été, entre le 1^{er} mai et le 31 octobre. L'exploitation de la ligne est dès le départ un succès, avec des bénéfices à la clé. Par exemple, l'année 1893 laisse un bénéfice de Fr. 187'345.-, soit Fr. 51'569.- après la déduction des intérêts de la dette, solde que les actionnaires décident de reporter sur le compte au lieu de le diviser en dividende (Viège-Zermatt, 1894).

Si le transport entre Viège et Zermatt est dorénavant amélioré grâce au chemin de fer, ce n'est pas le cas de l'accès aux différents sommets et points de vue. Afin de combler cette lacune, M. Heer-Bétrix, entrepreneur à Bienne, demanda en 1890 une concession pour la construction d'un chemin de fer entre Zermatt et les deux principaux points de vue de la station : le Gornergrat et le Cervin (Conseil fédéral, 1892). Alors que la concession pour le Cervin arrivera à échéance sans avoir pu être réalisée, la ligne du **chemin de fer du Gornergrat** est inaugurée en 1898. Elle est alors la plus haute ligne d'Europe, le Gornergrat culminant à plus de 3'000 mètres. Nous ne nous attardons pas ici plus en détails sur ce projet ainsi que sur celui, avorté, du chemin de fer jusqu'au Cervin car ils seront traités dans l'analyse du Capital Ressourciel.

Au mois de juin 1898 est créée la **Société pour le développement de Zermatt**. Présidée par Alexandre Seiler fils, le directeur de l'entreprise Alexander Seiler & Co, cette société réunit les différents protagonistes du développement touristique : les représentants de la commune et de la bourgeoisie, les hôteliers de Viège et de Zermatt, la direction des Compagnies des chemins de fer Viège-Zermatt et Gornergrat ainsi que les industriels (Zermatt, 1898a). Le comité-directeur est formé, outre d'Alexandre Seiler, président, d'Alexis Graven, avocat et secrétaire du Département de l'Intérieur du Canton du Valais, de Joseph de Courten, médecin à Sierre et à Zermatt, de Louis Frédéric Masson, banquier et membre du Conseil d'administration du Viège-Zermatt, de Carl Greulich, directeur de la ligne du Gornergrat, de Jean-Marie de Chastonay, pharmacien à Sierre et à Zermatt et d'Albert de Preux, hôtelier. Deux questions principales occupent ce premier comité : la participation de Zermatt comme exposante à l'exposition universelle de Paris en 1900 ainsi que la construction d'un grand Kursaal, qui comprendrait des jeux, des salles de récréation, un orchestre ainsi qu'une troupe de théâtre (Zermatt, 1898b).

TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS POLITIQUES

Penchons-nous pour commencer sur le conflit qui dura presque 20 ans entre Alexandre Seiler et les autorités politiques de Zermatt. Le 6 juin 1871, le premier fait parvenir à la bourgeoisie une demande d'incorporation. Il justifie sa requête en arguant qu'il exploite l'entreprise la plus importante de la commune³⁷ et que leurs intérêts sont donc intimement liés. Il termine en faisant la promesse qu'il s'efforcera toujours par tous les moyens à sa disposition d'augmenter le bien-être matériel de la commune de Zermatt (Kämpfen, 1942). La version de la bourgeoisie est quelque peu différente. Pour elle, les raisons qui poussent à cette époque Seiler à demander son intégration sont purement financières (Julen, 1991). En effet, si au début de son activité, l'hôtelier achetait auprès des paysans locaux les denrées alimentaires pour ses hôtels, il amena bientôt son propre bétail, qu'il mit paître sur les alpages appartenant à la bourgeoisie. Comme Seiler n'était pas bourgeois, celle-ci lui facturait l'estivage. De plus, pour chauffer ses hôtels, il avait besoin de bois et devait donc l'acheter auprès de la bourgeoisie, propriétaire des forêts, alors que les bourgeois en disposaient gratuitement. Ainsi, selon

³⁷ Comme nous l'avons vu dans le forage précédent, il est vrai qu'en 1870 Seiler possède ou exploite trois hôtels sur les quatre de Zermatt.

Julen (1991), au vu des sommes qu'il avait à payer, Seiler fit un rapide calcul et vit bien vite les avantages qu'il retirerait d'être admis dans la bourgeoisie. Le Conseil bourgeoisial³⁸ rejette cette demande, notant que « *aucun argument ne plaide en faveur de Monsieur Seiler* » (Extrait du procès-verbal du Conseil bourgeoisial du 17 juin 1871, cité par Kämpfen, 1942, p. 91). L'Assemblée bourgeoise est du même avis puisqu'elle rejette en septembre 1871 à l'unanimité l'incorporation de Seiler. Une nouvelle demande déposée au début 1874 se solde également par un refus, par 91 voix contre 4. Alexandre Seiler adresse alors un recours au Conseil d'Etat valaisan, soutenant que la commune de Zermatt doit le recevoir comme bourgeois vu qu'il remplit les conditions légales requises³⁹. Il s'appuie sur la loi cantonale sur les bourgeoisies⁴⁰, en particulier sur l'Art. 10 qui stipule :

« Art. 10. Les bourgeoisies doivent faciliter aux Valaisans, domiciliés dans la commune depuis 5 ans, l'acquisition du droit de bourgeoisie.

La même facilité doit être accordée aux Suisses sous réserve de réciprocité.

Si le droit de bourgeoisie est refusé sans motif légitime, le postulant peut réclamer au Conseil d'Etat qui décide sur les motifs du refus et qui, pour la fixation du prix, doit prendre en considération l'intérêt du capital de réception combiné avec la fortune et les revenus de la bourgeoisie. »

L'argument principal de la bourgeoisie est que Seiler n'a pas son domicile à Zermatt, où il n'est présent que durant les mois d'été, mais à Brig où il réside avec sa famille le reste de l'année. Le Conseil d'Etat récuse ce raisonnement car pour lui, l'intention du législateur via cet Art. 10 était de faciliter aux Valaisans l'acquisition du droit de bourgeoisie dans d'autres communes que celle du lieu d'origine, où ils auraient des intérêts majeurs engagés à raison de leur industrie ou autrement. Le terme de "domicile" doit ainsi être entendu au sens large. Dans ce sens, « *M. Seiler [...] a séjourné depuis plus de 15 ans pendant une notable partie de l'année, à Zermatt, où il a le siège de ses principales affaires* »⁴¹. Le Conseil d'Etat donne ainsi raison à Seiler et arrête que la bourgeoisie n'a aucune raison valable de lui refuser son incorporation. Celle-ci adresse alors à son tour un recours par pétition au Grand Conseil contre cette décision. Outre la question du domicile qu'elle conteste, elle invoque trois autres motifs de refus, que le Grand Conseil va rejeter l'un après l'autre. Tout d'abord, elle avance le fait que les bourgeoisies sont souveraines et sont compétentes pour accepter ou rejeter l'incorporation de nouveaux bourgeois. Le Grand Conseil lui répond que

« les bourgeoisies peuvent bien délibérer mais non prendre des décisions injustes et contraires à la loi [...] Nous sommes en présence d'un de nos collègues⁴², excellent citoyen et le plus grand industriel du Haut-Valais et auquel pour qu'il puisse donner une plus grande extension à son industrie, à Zermatt, il manque la qualité de bourgeois de cette commune. Pourquoi la lui refuser ? » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1874, p. 105-106)

Le deuxième argument de la bourgeoisie est que « *les qualités du pétitionnaire déplaisent à la bourgeoisie de Zermatt* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1874, p. 106), cette raison étant

³⁸ Ainsi que nous l'avons mentionné plus haut, le Conseil bourgeoisial est en réalité une commission interne au Conseil communal.

³⁹ Arrêté du Conseil fédéral du 25 novembre 1874 concernant le recours de la commune de Zermatt (Valais) pour violation de la Constitution dans l'affaire Seiler

⁴⁰ Loi du 23 novembre 1870 sur les bourgeoisies

⁴¹ Arrêté du Conseil fédéral du 25 novembre 1874 concernant le recours de la commune de Zermatt (Valais) pour violation de la Constitution dans l'affaire Seiler, p. 175.

⁴² Alexandre Seiler est à cette époque député au Grand Conseil depuis 1869. Il le restera jusqu'à sa mort en 1891 (Truffer, 2011c).

balayée sans discussion par le Grand Conseil⁴³. Enfin, la bourgeoisie avance que « *l'incorporation causerait à la commune de Zermatt un préjudice grave* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1874, p. 106). Vu les différents éléments recueillis, nous pouvons interpréter cet argument comme une crainte de voir Seiler s'accaparer des bois et alpages de la bourgeoisie pour étendre son empire hôtelier, alors que celle-ci est à ce moment-là en train de construire son deuxième hôtel, le Zermatterhof. Seiler est donc vu comme un concurrent. Mais comme le note le Grand Conseil, « *ce motif-là n'est pas sérieux. Ce n'est pas M. Seiler qui fera à la commune de Zermatt une concurrence déloyale* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1874, p. 107). Par conséquent, le recours de la bourgeoisie est rejeté par le Grand Conseil. Celle-ci ne s'avoue pas vaincue et recourt cette fois auprès du Conseil fédéral, estimant que l'Art. 10 de la loi sur les bourgeoisies ainsi que les décisions du Conseil d'Etat et du Grand Conseil y découlant sont en opposition avec la Constitution valaisanne. En effet, l'Art. 51 de cette Constitution⁴⁴ stipule que c'est l'Assemblée bourgeoise qui délibère sur la réception des nouveaux bourgeois. Ainsi, « *le droit de recevoir ou de refuser de nouveaux bourgeois a été expressément garanti aux bourgeoisies* »⁴⁵. Or, l'Art. 10 sur les bourgeoisies laisse la possibilité au Conseil d'Etat de le faire et, dans la réalité, cet organe ainsi que le Grand Conseil ont tous deux pris des décisions forçant la bourgeoisie à accepter un nouvel arrivant, en l'occurrence Seiler. La bourgeoisie demande selon ce motif l'annulation de ces Arrêtés. Mais, une fois encore, la bourgeoisie sera déboutée. L'Art. 51 de la Constitution donne la possibilité aux Assemblées bourgeoises de délibérer sur la réception des nouveaux bourgeois mais elle ne dit point que ce droit de délibérer appartient *exclusivement* à cet organe. De plus, l'Art. 58 de la Constitution place les bourgeoisies (de même que les communes municipales) sous la surveillance du pouvoir exécutif cantonal. Le recours n'est donc pas fondé⁴⁶. Après un nouvel échec de la bourgeoisie devant les Chambres fédérales, le Conseil d'Etat valaisan décide, le 21 avril 1875, de prononcer l'incorporation d'Alexandre Seiler et de sa famille à la bourgeoisie de Zermatt. La querelle n'est pas terminée pour autant. Les choses vont trainer encore plusieurs années, à coup d'accusations mutuelles et de mobilisations d'articles de loi, la bourgeoisie refusant de se soumettre (Julen, 1991).

En 1878, au milieu de ce conflit, une entente va intervenir entre les deux parties. Cette année-là, le bail de l'Hôtel Riffelberg appartenant à la bourgeoisie et qu'exploite Seiler, arrive à échéance. De plus, l'Hôtel Zermatterhof que bâtit la bourgeoisie est presque terminé⁴⁷. Or, celle-ci se rend compte qu'il est difficile de trouver un bon gérant solvable pour ses deux établissements : seul Seiler répond à l'offre de gérance. Comme le relève Kämpfen (1942, p. 171), « *Zermatt avait besoin de Seiler et Seiler avait besoin de Zermatt* ». En novembre 1878, un contrat est conclu, pour une durée de 15 ans, entre Alexandre Seiler et la bourgeoisie pour la gérance du Riffelberg et du Zermatterhof. Il est clair que le conflit qui oppose les deux parties depuis huit ans ne peut être résolu uniquement avec un tel contrat. Pour pouvoir instaurer entre les partenaires une relation qui soit relativement supportable, il faut que les questions d'incorporation à la bourgeoisie et d'utilisation des alpages soient mises sur le tapis.

⁴³ « *C'est tellement naïf que cela ne supporte pour ainsi dire pas de discussion. Peut-être que si M. Seiler avait, non pas des qualités mais des certains défauts, il serait agréable à la commune de Zermatt* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1874, p. 106).

⁴⁴ Constitution du Canton du Valais du 23 décembre 1852

⁴⁵ Arrêté du Conseil fédéral du 25 novembre 1874 concernant le recours de la commune de Zermatt (Valais) pour violation de la Constitution dans l'affaire Seiler, p. 175

⁴⁶ Arrêté du Conseil fédéral du 25 novembre 1874 concernant le recours de la commune de Zermatt (Valais) pour violation de la Constitution dans l'affaire Seiler, p. 175

⁴⁷ Il ouvrira l'année suivante en 1879.

Chacun fait alors une concession : Seiler sur la première question⁴⁸ et la bourgeoisie sur la deuxième en lui accordant la libre utilisation des alpages.

La trêve va durer près de 10 ans avant que la dispute reprenne de plus belle, en particulier pour deux raisons (Kämpfen, 1942). Tout d'abord, Alexandre Seiler fils, qui vient de terminer ses études de droit, effectue son stage d'avocat chez Maître Clausen, défenseur de Seiler père dans cette affaire d'incorporation et chez qui "dort" le dossier depuis 1878. On peut faire l'hypothèse que le jeune Seiler ressort le dossier et encourage son père à faire valoir ses droits, vu que le Conseil d'Etat avait conclu en sa faveur en 1875. D'ailleurs, à partir de 1887, les différents courriers sur cette question portent la signature d'Alexandre Seiler fils. Ensuite, une histoire d'incorporation forcée à une bourgeoisie a lieu durant cette période. Un Piémontais du nom de Rovina, qui s'était vu refuser la bourgeoisie par la commune de Münster, dans le district de Conches, avait fait recours auprès du Conseil d'Etat qui avait, comme dans le cas de Seiler, conclu qu'il n'y avait pas de raisons de lui refuser l'incorporation. Etant donné que la bourgeoisie refusa de se soumettre à cette décision, le Canton envoya cinq gendarmes sur place, ce qui fit plier les autorités, lesquelles délivrèrent le certificat de bourgeoisie. Le succès de Rovina et l'intervention du Canton stimulèrent Seiler à mettre en place une nouvelle action. Après une série de lettres adressées à la commune et à la bourgeoisie de Zermatt qui se soldent toujours par un refus obstiné des autorités zermattoises d'obtempérer, Seiler se plaint au Conseil d'Etat qui décide d'envoyer à Zermatt, comme il l'avait fait à Münster, un poste de gendarme pour occuper le village. Nonobstant ces mesures coercitives⁴⁹, les autorités politiques refusent toujours de délivrer à Seiler le certificat d'incorporation (Grand Conseil du Canton du Valais, 1888). En novembre 1888, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil de lancer un ultimatum : si le Conseil bourgeois ne délivre pas dans les 15 jours ce certificat, ce sera le Conseil d'Etat lui-même qui le fera. Le Grand Conseil ne va cependant pas valider cette proposition car pour lui, le Conseil d'Etat n'a pas la compétence de délivrer un certificat de bourgeois, tâche revenant à la bourgeoisie. Les députés vont alors voter la mise sous régie de la commune⁵⁰, si, dans un certain délai, elle refuse toujours d'obtempérer (Grand Conseil du Canton du Valais, 1888). Il est intéressant de noter que c'est la commune qui est mise sous régie alors que ce devrait être la bourgeoisie. Dans les faits, comme nous l'avons vu, le Conseil bourgeois est identique au Conseil communal. Ce sont donc bien les acteurs politiques concernés qui sont suspendus. A la fin décembre 1888, l'Assemblée bourgeoise de Zermatt, réunie pour se prononcer encore une fois sur l'incorporation de Seiler, décide à nouveau de refuser de se soumettre aux injonctions (Zermatt, 1888). A la lecture d'un article du *Walliser Bote*, traduit et retranscrit dans la *Gazette du Valais*, nous pouvons avancer trois raisons pour lesquelles la population zermattoise persiste dans son objection. Premièrement, il s'agit si l'on peut dire d'une question de principe, les habitants trouvant « *qu'il est injuste de prétendre imposer à une commune et contre sa volonté un nouveau bourgeois* » (La question de Zermatt, 1889). Ensuite, on peut supposer que les recours successifs ont également pour objectif d'éviter de payer l'ensemble des frais administratifs et juridiques, puisque c'est au perdant qu'ils incombent. Enfin, l'article en question fait état de racontars et de calomnies qui ont été colportés au sein de la population, comme par exemple le fait que « *si M. Seiler était reconnu comme bourgeois, la fortune bourgeoise serait partagée proportionnellement à la fortune des bourgeois, et dès lors qu'il ne resterait à la population que le triste sort de devoir émigrer !* » (La question de Zermatt, 1889).

⁴⁸ Pour Kämpfen (1942), il n'est pas clair si, à ce moment-là, Seiler avait décidé de renoncer définitivement à la bourgeoisie ou si il considérait sa demande en suspens le temps que durerait le contrat de gérance.

⁴⁹ Les gendarmes resteront plus de sept mois sur place sans résultat.

⁵⁰ La mise sous régie d'une commune est permise par l'Art. 43 n°8 de la Constitution valaisanne de 1875 : « *Art. 43. Le Conseil d'Etat a les attributions suivantes : [...] 8. Il peut suspendre les autorités administratives qui refusent d'exécuter ses ordres. Il doit toujours en référer au Grand-Conseil, à sa première session* ».

Face au refus populaire, le 16 janvier 1889, le Conseil d'Etat est contraint de prononcer par Arrêté la mise sous régie de la commune de Zermatt⁵¹. Cet Arrêté comprend notamment les points suivants :

« Art. 1^{er}. Le Conseil communal de Zermatt est suspendu de ses fonctions.

Art. 2. Une commission de 3 membres est chargée de la régie administrative de la commune.

[...]

Art. 4. Si la commune de Zermatt se soumet à délivrer le diplôme de bourgeoisie à M. Alexandre Seiler et à sa famille, la régie sera levée.

[...]

Art. 6. Les frais de régie sont à la charge de la commune, sauf son recours contre les administrateurs en défaut. [...]»

La commune de Zermatt fait alors recours au Tribunal fédéral contre cette mise sous régie mais est déboutée à la fin mars. De surcroît, le Tribunal la condamne à une amende pour recours abusif (Canton du Valais, 1889). Dès lors, les autorités politiques se soumettent et délivrent à la famille Seiler un diplôme de bourgeoisie ainsi qu'un certificat d'origine à chacun de ses membres. Par un Arrêté du 5 avril⁵², le Conseil d'Etat lève la régie, qui aura au final duré un peu moins de trois mois.

Intéressons-nous à présent à la question de la modernisation du village. Jusqu'aux années 1890, il n'y a pas d'électricité à Zermatt. Après avoir beaucoup discuté de cette question, en particulier de celle de l'éclairage des rues dans ses séances, la bourgeoisie créée en 1892 avec la famille Seiler et la Compagnie du chemin de fer Viège-Zermatt un "Syndicat pour l'éclairage électrique de Zermatt" afin de construire une usine électrique (Kronig, 1927). Les engagements de chacune des parties sont les suivants :

- 1) La bourgeoisie, outre le paiement d'un tiers des frais, fournit gratuitement l'utilisation de la force hydraulique du Triftbach, construit les lignes électriques dans le village, installe les lampes pour l'éclairage public ainsi que dans les bâtiments communaux et s'engage à ne pas accorder une concession semblable sur le Triftbach tant que le Syndicat existe.
- 2) La Compagnie Viège-Zermatt assure la direction des travaux de construction et le paiement du tiers des frais.
- 3) La famille Seiler s'engage à avancer l'argent nécessaire pour les travaux (qui sera remboursé à un taux d'intérêt préférentiel) et, comme les deux autres partenaires, prend en charge le tiers des coûts (Julen, 1991).

Le capital du Syndicat s'élevait à Fr. 180'000.-, soit Fr. 60'000.- par sociétaire. De plus, il était établi qu'il devrait durer au moins 16 ans, soit jusqu'en 1908. Les travaux débutèrent en 1893 et se terminèrent l'été suivant, faisant de cette usine électrique la première du Valais (Julen, 1989). Jusqu'en 1900, l'usine ne fonctionnait que durant l'été, soit du 15 mai au 31 octobre (Kronig, 1927). Cela montre bien que l'électricité était avant tout destinée aux touristes puisqu'elle n'était disponible que lorsqu'ils étaient présents, alors que les habitants en auraient justement surtout besoin en hiver. Il est intéressant de noter que, pour des raisons de concurrence, les établissements hôteliers qui n'appartenaient pas au groupe Seiler ou à la bourgeoisie se virent refuser l'accès à l'électricité. C'est le cas, par exemple de M. Dôle-Lauber pour son Hôtel Terminus construit en 1894, de Preux pour le Viktoria en 1900 ou encore Gindraux pour l'Hôtel Beau-Site en 1906. Ainsi, seuls les hôtels de Seiler et de la bourgeoisie pouvaient se vanter de posséder l'éclairage électrique, avantage indéniable pour attirer les touristes de l'époque. Le troisième partenaire de l'association, la Compagnie Viège-Zermatt, ne partageait pas ce point de vue. D'une part, une augmentation des usagers aurait permis une

⁵¹ Arrêté du 16 janvier 1889 prononçant la régie de la commune de Zermatt

⁵² Arrêté du 5 avril 1889 prononçant la levée de la régie de la commune de Zermatt

augmentation des recettes de l'usine et d'autre part, il s'était engagé dans cette association pour promouvoir le développement de Zermatt et fournir l'électricité à qui le demanderait et non pas uniquement aux membres du Syndicat. Cette divergence aboutit au retrait, en 1908, soit dès le délai légal atteint, de la Compagnie, qui revendit ses parts à la bourgeoisie et à la famille Seiler pour moitié chacune. Ainsi, dès cette date, le Syndicat d'électricité appartient à parts égales à la bourgeoisie et à la famille Seiler (Julen, 1991 ; Kronig, 1927).

Un même type d'association naît pour l'approvisionnement en eau. Avant 1900, pour se fournir en eau, les locaux doivent se rendre à l'un des deux puits du village, qui ne comprend aucune canalisation. Seuls quelques hôtels, dont le Zermatterhof de la bourgeoisie et le Mont Cervin de Seiler, possédaient leurs propres canalisations. Cependant, celles-ci aboutissaient dans des fosses proches des maisons et n'étaient vidées qu'une fois la saison terminée. La situation n'était donc de loin pas satisfaisante et la commune municipale décida d'y remédier. Cependant, elle « *était à l'époque trop pauvre pour réaliser seule une telle tâche* » (Julen, 1991, p. 119). Comme l'avait fait la bourgeoisie pour l'électricité, elle s'associa en 1900 avec la Compagnie Viège-Zermatt, la Compagnie du Gornergrat et la Société A. Seiler Frères pour fonder le syndicat "Entreprise des eaux et égouts" (Anthamatten, 1982). Les travaux furent confiés à une entreprise de Montreux et leurs coûts, s'élevant à Fr. 100'000.-, furent partagés ainsi : Fr. 35'000.- pour la commune, Fr. 25'000.- pour la Compagnie Viège-Zermatt, Fr. 20'000.- pour la Compagnie du Gornergrat et Fr. 20'000.- pour A. Seiler Frères (Julen, 1991). De plus, la commune fournit gratuitement l'eau du Triftbach. En tant qu'utilisateurs, les membres du Syndicat avaient tout intérêt à garder les tarifs de fourniture d'eau extrêmement bas. Par conséquent, l'entreprise ne rapporta jamais aucun véritable gain financier. Enfin, la première liaison téléphonique entre Zermatt et Brig se fait en 1900. Comme il est de coutume à cette époque, la commune doit s'engager à payer à l'administration des téléphones⁵³ l'éventuel déficit (Kronig, 1927). Notons que quatre ans auparavant, la famille Seiler avait construit un réseau privé de téléphones, afin de relier entre eux leurs différents établissements, y compris l'Hôtel du Gornergrat à plus de 3'000 mètres d'altitude. Ce réseau téléphonique, composé d'une station centrale et de 13 stations intermédiaires, constituait à cette époque le plus important en mains d'un particulier (Zermatt, 1896).

Toujours concernant cette question de modernisation des infrastructures, il est intéressant de noter que le Canton lui-même s'y intéresse. C'est le cas notamment en 1894 et 1895, lorsque le Conseil d'Etat valaisan demande la promulgation d'un décret pour l'élargissement de la rue principale de Zermatt. Comme le souligne M. de la Pierre, conseiller d'Etat :

« Nous connaissons tous Zermatt. C'est un village de montagne prenant ces derniers temps beaucoup de développement par l'industrie des étrangers. Ce village est encombré non seulement par les piétons, mais par les voitures et omnibus. De là est née cette idée d'élargir la rue principale, élargissement qui est obligatoire non seulement pour le charme du site, mais pour la circulation » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1894, p. 114-115)

Au motif que « *Zermatt est en effet un des fleurons de la Suisse, comme station alpestre* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1894, p. 119), le Conseil d'Etat cherche à imposer cette réalisation à la commune, qui ne la souhaite pas immédiatement. En effet, « *sans s'opposer d'une manière absolue à l'œuvre projetée, la commune de Zermatt en désire l'ajournement à des temps meilleurs, afin de ne pas grever outre mesure, et à la fois, ses finances* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1894, p. 105). Une première fois repoussé à la discussion pour l'année suivante, ce décret ne sera pas voté.

⁵³ Notons qu'il s'agit d'une administration fédérale car, dès 1878, le téléphone constitue, comme la poste depuis 1848 et le télégraphe depuis 1874, un monopole fédéral (Kronig, 2012).

Tout en reconnaissant que « *le pays ne doit pas se désintéresser de cette œuvre* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1895, p. 123), le Grand Conseil rechignera à imposer la réalisation à la commune, préférant l'inviter à s'entendre avec les hôteliers pour partager les frais.

La modernisation de la station et son développement touristique passent également par une meilleure accessibilité entre le village et les sommets environnants. Nous étudions cette problématique via le cadre d'analyse des Régimes Institutionnels des Ressources.

CAPITAL RESSOURCIEL : DES CHEMINS DE FER AU SOMMET DES MONTAGNES

Au début des années 1890, deux chemins de fer de montagne sont en projet à Zermatt : l'un du village jusqu'au Gornergrat et l'autre jusqu'au Cervin. Ces infrastructures de transport ont, selon les concessionnaires, l'objectif de faciliter l'accès à ces deux sommets, qui constituent les principaux points de vue de Zermatt (Conseil fédéral, 1892). Cela permettrait à un grand nombre de personnes de découvrir ces paysages de haute montagne, alors que jusque-là seuls les touristes en bonne santé pouvaient le faire, l'ascension nécessitant plusieurs heures de trajet. Cependant, ces chemins de fer impliquent la mise en place de structures qui modifient le paysage. Cette arrivée de la modernisation et de l'industrialisation en ces lieux n'est pas toujours bien perçue par tout le monde. Par exemple, lors de l'acceptation des concessions, des défenseurs « *de la haute montagne, pure et altière, sans "souillure de la civilisation"* » (Un chemin de fer au Gornergrat, 1894) regrettent que « *une fois de plus les Alpes seront "deshonorées" !* » (id.). A ces motifs esthétiques s'ajoutent, en particulier pour le cas du Cervin, ceux symboliques. Selon le *Heimatschutz*⁵⁴, le Cervin n'est pas moins que « *pour la Suisse entière le plus fier symbole de notre liberté* » (Heimatschutz, 1907, cité par Clavier, 1992, p. 251). Il s'agit donc de préserver cet espace privilégié et hautement symbolique. Nous nous intéressons alors ici aux régulations autour de ce conflit, touchant les ressources sol, paysage et infrastructures de chemin de fer, qui durera 20 ans entre 1890 et 1910.

ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

La question du système régulateur des droits de propriété pose, dans le cas du paysage, le problème de sa propriété. Or, durant la période qui nous intéresse, deux régimes de propriété vont se succéder. Avant l'introduction du Code Civil suisse en 1912, c'est le Code Civil valaisan qui fait foi dans le Canton concernant les différentes questions liées à la propriété. Inspiré du Code Civil français promulgué en 1804, il en reprend de nombreux articles, notamment l'article 573 sur la notion de "chose commune" : « *Il est des choses qui n'appartiennent à personne, et dont l'usage est commun à tous. Des lois de police règlent la manière d'en jouir* » (Art. 573). Les commentateurs de cet article définissent les choses communes comme des choses qui, en raison de leur immense étendue et de leur fécondité inépuisable, de leur abondance, se prêtent constamment à l'usage commun du genre humain, pour lequel elles sont nécessaires (Jadot, 1996). Il faut cependant distinguer la chose commune prise dans sa globalité des éléments singuliers qui la composent et qui peuvent être, eux, appropriés. Dans notre cas, le paysage représente la chose commune tandis que le sol, la forêt ou encore l'eau constituent les éléments singuliers le composant et sur lesquels des droits de propriété formels sont

⁵⁴ Le *Heimatschutz* est le bulletin mensuel d'information et de propagande de la Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque, créée en 1905. L'idéologie de cette association, dont les prémices remontent à la fin du XIX^e siècle, repose sur l'idéalisation de la vie rurale et de l'agriculture traditionnelle, associée à des valeurs comme la simplicité, la pureté et l'authenticité. Les membres s'engagent pour la protection des monuments historiques, la culture populaire, la nature et tout particulièrement les Alpes (Bachmann, 2012).

légalisés. Notons que le Code Civil suisse ne reprendra pas cet article lors de son entrée en vigueur en 1912. En ce qui concerne les droits de propriété sur le sol, les terrains concernés pour la construction des infrastructures de chemin de fer appartiennent pour la plus grande partie à la commune de Zermatt (Conseil fédéral, 1892). Le Code Civil valaisan assure la garantie de la propriété dans les limites de la loi : « *la propriété est le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements* » (Art. 380).

Considérons à présent les politiques publiques d'exploitation et de protection démontrant une incidence claire sur la ressource paysage. Le problème dans notre cas est que toute politique publique ayant une incidence spatiale est susceptible d'entraîner des conséquences sur le paysage. Elles sont donc toutes des politiques à incidence paysagère (Gerber, 2006). Nous allons cependant nous concentrer uniquement sur celles comprenant explicitement un objectif de protection ou de sauvegarde. Au niveau fédéral, la première partie du XX^e siècle se caractérise par le passage d'une attitude contemplative de la nature à une volonté d'agir en sa faveur (Gerber, 2006). Deux associations sont créées dans ce but : la *Ligue suisse du patrimoine national* et la *Ligue suisse pour la protection de la nature*. Cependant, la protection de l'environnement n'est pas encore considérée comme un enjeu politique au niveau national. Jusqu'en 1962 et l'inscription dans la Constitution d'un article sur la protection de la nature et du paysage, les politiques publiques fédérales se contentent d'une protection d'objets ponctuels, par exemple la forêt en 1902⁵⁵ et les oiseaux⁵⁶ en 1904. Au niveau du Canton du Valais, les politiques publiques de protection de la ressource paysage sont durant cette période inexistantes. Il faudra attendre la Loi cantonale de 1998 sur la protection de la nature, du paysage et des sites pour voir le Canton du Valais protéger explicitement le paysage. Jusque-là, le paysage est uniquement défendu par le seul biais de quelques restrictions en matière de constructions (Gerber, 2006). Or au niveau cantonal, la première loi sur les constructions⁵⁷ date de 1924 seulement et n'est donc pas encore en vigueur à l'époque qui nous concerne.

Si l'on s'intéresse à présent aux politiques publiques régulant les infrastructures de chemin de fer, nous pouvons noter que la Confédération abandonna aux cantons par une loi fédérale de 1852⁵⁸ la construction et l'exploitation des chemins de fer (Art. 1). Les concessions étaient ainsi accordées par les Cantons, mais soumises à approbation de la Confédération (Art. 2). Le financement se faisait via des capitaux privés et des subventions communales et cantonales (Bärtschi & Dubler, 2011). La guerre franco-allemande de 1870-1871 mit en lumière les défauts de ces réseaux privés, en particulier l'absence de planification d'ensemble puisqu'ils dépendaient uniquement de concessions cantonales. Le réseau suisse ne pouvait assurer ni l'approvisionnement du pays ni l'acheminement rapide des troupes. Une nouvelle loi fédérale sur les chemins de fer en 1872⁵⁹ attribua alors le contrôle de la construction, de l'exploitation, de la tarification, de la comptabilité et le droit d'accorder des concessions à la Confédération : « *le droit d'accorder des concessions et de renouveler celles qui ont été accordées jusqu'à présent par les Cantons, est placé dès maintenant dans la compétence fédérale* » (Art. 1). De plus, dans cette loi, la Confédération imposa aux compagnies de fournir un certain nombre de prestations de service public supposées garantir un traitement équitable entre les

⁵⁵ L'article 31 de la Loi fédérale du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts stipule que « *L'aire forestière de la Suisse ne doit pas être diminuée* ».

⁵⁶ L'article 17 de la Loi fédérale du 24 juin 1904 sur la chasse et la protection des oiseaux place sous la protection de la Confédération certaines espèces d'oiseaux.

⁵⁷ Loi du 19 mai 1924 sur les constructions

⁵⁸ Loi fédérale du 28 juillet 1852 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération Suisse

⁵⁹ Loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse

régions et les populations du pays (Nahrath, Csikos, Buchli, & Rieder, 2008). Concernant la procédure d'octroi des concessions, les demandes, accompagnées des pièces justificatives nécessaires, doivent être transmises au Conseil fédéral, qui en donne immédiatement connaissance aux gouvernements cantonaux. Ceux-ci nomment des représentants pour participer aux négociations, présidées par le Conseil fédéral, avec les concessionnaires (Art. 2). Le ou les gouvernements cantonaux concernés émettent un préavis transmis au Conseil fédéral, avant la décision finale de l'Assemblée fédérale (Art. 10). Relevons encore que « *l'Assemblée fédérale peut accorder une concession alors même qu'un Canton fait opposition à celle-ci* » (Art. 4). Un règlement spécial⁶⁰ est promulgué en 1873 pour lister les différentes justifications (pièces techniques, cartes, extraits de cadastres, justifications financières, etc.) devant nécessairement accompagner toute demande de concessions de chemins de fer. Pour faire face à ces nouvelles tâches, une division des chemins de fer est créée au sein du Département fédéral du commerce, avant l'institution en 1879 du Département fédéral des postes et des chemins de fer (Bärtschi & Dubler, 2011). La faillite de plusieurs compagnies ferroviaires durant la crise des années 1870, les tensions sociales, les grèves et la participation financière de l'étranger de plus en plus importante mena petit à petit à l'étatisation des chemins de fer par la loi fédérale de 1897⁶¹. Enfin, une nouvelle loi fédérale de 1899⁶² sépare les différentes lignes de chemins de fer entre lignes principales et lignes secondaires, ces dernières étant définies comme « *les chemins de fer ou tronçons de chemins de fer qui servent de préférence au trafic local ou à des buts spéciaux de trafic et qui ne sont pas utilisés pour le grand service direct des voyageurs et des marchandises* » (Art. 1). Par cette loi, le Conseil fédéral autorise aux lignes secondaires des modérations aux dispositions de la loi sur les chemins de fer de 1872, par exemple l'établissement de clôtures et de barrières uniquement aux endroits où la sécurité les rend vraiment nécessaires ainsi que des bonifications pour le transport des colis postaux. Comme nous l'avons mentionné, l'exploitation des chemins de fer est, à l'époque qui nous intéresse, soit entre 1890 et 1910, une compétence fédérale. Il n'y a ainsi pas de législation ni cantonale ni communale à ce sujet. Les tâches du Canton se bornent à l'octroi d'un préavis concernant les demandes de concession, l'Assemblée fédérale étant libre de le suivre ou pas.

Pour l'analyse du Régime Institutionnel, nous pouvons noter que l'étendue des régulations concernant les chemins de fer est assez forte. En effet, la stricte procédure pour l'octroi des concessions est décrite en détails dans les différents textes législatifs. Par contre, dans le cas du paysage, l'étendue est extrêmement faible puisque, comme nous l'avons constaté, aucun droit de propriété formel n'existe sur le paysage et qu'aucune politique publique ne régle son usage. Du point de vue de la cohérence, les législations sur le chemin de fer concernent exclusivement l'échelle fédérale, le rôle du gouvernement cantonal se bornant à donner un préavis qui peut être suivi ou pas par le Conseil fédéral. En l'absence de lois cantonales sur le sujet qui pourraient interférer avec celles fédérales, le risque d'incohérence est ainsi réduit. Il n'y a, de même, aucune incohérence à signaler entre les politiques publiques sur le chemin de fer et celles sur le paysage puisque ces dernières sont inexistantes. La cohérence du régime est ainsi bonne, ce qui fait qu'il est de type simple.

ARRANGEMENTS DE RÉGULATION LOCALISÉS

Voyons à présent plus précisément les positions des différents acteurs à propos de ces lignes de chemins de fer de Zermatt au Gornegrat et au Cervin. Le 22 août 1890, M. Heer-Béatrix, un

⁶⁰ Règlement du 20 février 1873 concernant les justifications exigées pour les demandes de concessions de chemins de fer, ainsi que les plans et documents à présenter avant et après la construction des chemins de fer concédés

⁶¹ Loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux

⁶² Loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires

entrepreneur biennois, dépose auprès du Conseil fédéral une demande de concession pour l'établissement et l'exploitation de chemins de fer allant de Zermatt au Gornergrat et au Cervin. Un mois plus tard, une demande de concession similaire est déposée par deux Valaisans de Sion, M. Roten, conseiller national et M. Zen Ruffinen, ingénieur, associés à M. von Ernst, un banquier bernois (Conseil fédéral, 1892). Comme le prévoit la loi fédérale de 1872, le dossier est transmis au Canton du Valais pour préavis. Alors que ces demandes de concession sont discutées au Grand Conseil, les communes de Randa, Täsch et Zermatt ainsi que les guides de la vallée de Viège déposent une pétition auprès de l'autorité cantonale afin de demander le rejet des demandes de concession. Pour le cas où une concession devrait tout de même être accordée, les pétitionnaires réclament l'octroi à un consortium composé de la commune de Zermatt et d'Alexandre Seiler (Grand Conseil du Canton du Valais, 1890). Il s'agit dans les faits d'une nouvelle demande de concession déposée entre la fin novembre et le début décembre 1890. La commune et Seiler requièrent pour eux un droit de préférence sur les autres concessionnaires

« parce que ce chemin de fer devrait être établi non seulement sur le territoire, mais pour la plus grande partie sur la propriété de la commune, et qu'il ne serait pas équitable de la contraindre par voie d'expropriation à céder son propre terrain pour la construction du chemin de fer lorsqu'elle déclare vouloir se charger elle-même de cette construction et de l'exploitation. » (Conseil fédéral, 1892, p. 514)

Si l'on fait un lien avec notre analyse du Capital Gouvernance, on constate qu'il s'agit ici d'une association supplémentaire entre la commune de Zermatt et Alexandre Seiler, avant celle pour l'électricité en 1892 et celle pour l'eau en 1900. Cette demande de concession commune intervient tout juste un an après le règlement de l'incorporation de la famille Seiler à la bourgeoisie. Cela montre à nouveau à quel point les deux partenaires ont besoin l'un de l'autre : dans ce cas, la commune possède les terrains concernés tandis que Seiler est certainement censé fournir le capital de départ. Sur proposition du Conseil d'Etat, le Grand Conseil recommande dans ce préavis d'ajourner pendant un an la décision de concession, afin de pouvoir en mesurer les conséquences et, pour le cas où ce sursis ne serait pas accordé, de choisir le projet présenté par les concessionnaires valaisans avec la banque bernoise en excluant la demande de M. Heer-Béatrix ainsi que celle du consortium Seiler-commune de Zermatt, cette demande étant arrivée trop tard (Grand Conseil du Canton du Valais, 1890). En décembre 1890, M. Heer-Béatrix fait savoir au Conseil fédéral qu'il avait, avant le dépôt de la demande de concession, passé une convention avec M. Imfeld, ingénieur à Hottingen, stipulant que la concession deviendrait la propriété conjointe des deux hommes. En mai 1891, la commune de Zermatt et Seiler retirent formellement leur demande de concession et déclarent se joindre à la demande de Heer-Béatrix et Imfeld. En particulier, la commune annonce que l'opposition qu'elle avait faite au projet via la pétition au Grand Conseil devient sans objet puisqu'elle a reçu des garanties suffisantes et l'assurance que ses intérêts seraient sauvegardés et qu'il serait tenu compte de ses désirs (Conseil fédéral, 1892). Cette entente entre les deux parties, Heer-Béatrix et Imfeld d'un côté et Zermatt et Seiler de l'autre, est facilitée par le fait que Imfeld n'est autre que le beau-fils d'Alexandre Seiler, par son mariage avec la fille de ce dernier, Marie (Schertenleib, 2007). L'association entre son beau-fils Imfeld et Heer-Béatrix, premier initiateur du projet, et la sienne avec la commune lui permettent d'être en fait dans les deux demandes de concession. L'intérêt de la famille Seiler pour ce projet, en particulier en ce qui concerne la ligne du Gornergrat, est l'amélioration de l'accès à leur grand Hôtel Riffelalp. D'ailleurs, dès la ligne du Gornergrat inaugurée en 1898, Alexandre Seiler fait construire un tram pour relier l'établissement à l'une des stations de la nouvelle ligne. La commune de Zermatt n'est pas en reste puisque la vente des terrains pour la construction de l'infrastructure ainsi que celle de la force motrice du Findelbach pour fournir l'énergie électrique nécessaire lui rapporte pas moins de Fr. 100'000.- (Canton du Valais, 1895). Le fait de se porter comme concessionnaire concurrent lui a sans aucun doute permis de négocier des conditions avantageuses.

Les concessionnaires valaisans décident ensuite au début de l'année 1892 de retirer leur demande, vu leurs maigres chances de succès étant donné la claire infériorité de leur dossier sur le plan technique par rapport à celui de Heer-Béatrix et Imfeld (Conseil fédéral, 1892 ; Schild, 2012). La concession est alors accordée en juin 1892, à l'unanimité des Chambres fédérales, à M. Imfeld et aux héritiers de M. Heer-Béatrix, entretemps décédé. Selon les termes de l'Arrêté⁶³, les concessionnaires ont 24 mois dans le cas de la ligne du Gornergrat et 36 pour celle du Cervin pour présenter au Conseil fédéral les documents



techniques et financiers (Art. 5). En février 1894, les concessionnaires demandent au Conseil fédéral le transfert de la part de M. Imfeld, malade, à M. Auguste Haag, la prolongation d'un an des délais figurant à l'Art. 5 ainsi que la modification de l'Arrêté de 1892 en y ajoutant un article précisant que les deux chemins de fer concernés sont indépendants et que l'exécution de l'un peut être effectué sans l'autre (Conseil fédéral, 1894). L'argument pour cette dernière requête est que la réunion des deux projets rend plus difficile la constitution du capital nécessaire. L'idée est donc de réaliser la ligne jusqu'au Gornergrat avant celle au Cervin⁶⁴. Le Conseil fédéral, suivi par les Chambres acceptent ces demandes, hormis celle de la prolongation du délai pour le chemin de fer du Cervin, puisqu'il reste à ce moment-là une année aux concessionnaires pour fournir les documents demandés (Conseil fédéral, 1894). En juin 1895, les concessionnaires sollicitent une nouvelle prolongation des délais. Pour la ligne du Gornergrat, ils avancent que les négociations avec les banques, les études techniques et les travaux préliminaires ont pris plus de temps que prévu. Par contre, ils n'ont pu encore songer à aborder la réalisation de la ligne du Cervin (Conseil fédéral, 1895). Sur ces motifs, le délai pour la ligne du Gornergrat, vu les travaux montrant la volonté sérieuse d'exécuter réellement cet ouvrage, est prolongé. Ce n'est pas le cas de la ligne du Cervin car les autorités fédérales ont l'impression que les concessionnaires la laissent de côté. Ils refusent alors d'entrer en matière sur la prolongation (Conseil fédéral, 1895). La concession pour l'établissement d'un chemin de fer de Zermatt au Cervin est désormais caduque, tandis que le chemin de fer entre Zermatt et le Gornergrat est inauguré en 1898.

Figure 10 : Esquisse réalisée par X. Imfeld du tracé du premier projet de chemin de fer entre Zermatt et le sommet du Cervin, tirée de (Dénoréaz, 2012)

En décembre 1906, Imfeld, associé cette fois à l'ingénieur Golliez, dépose une nouvelle concession pour la ligne du Cervin, qui va susciter une opposition massive et nationale. Pourtant, la première demande avait été accordée sans discussion en 1892 par les Chambres fédérales et n'avait donné lieu à aucune campagne de presse ni pétition, hormis un ou deux articles de journaux (Clavien, 1992 ; Denoréaz, 2012). Visiblement les mentalités ont changé en 15 ans. Une forte polémique, abondamment relayée par les journaux suisses, naît. On crie au scandale et on appelle à la résistance face à ce projet. Au niveau des arguments à avancer, les opposants se trouvent face à un problème : ils ne peuvent pas accuser les entrepreneurs de défigurer totalement le paysage puisque le tracé prévu est presque entièrement souterrain (Denoréaz, 2012). Ils vont alors dépasser ce problème en invoquant des

⁶³ Arrêté fédéral du 20 juin 1892 portant concession d'un chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et au Mont-Cervin

⁶⁴ Cette préférence vient sans doute du fait qu'à cette époque « le Gornergrat (3136m au-dessus du niveau de la mer) est [...] le point de vue le plus visité de Zermatt ; il est visité par presque tous les touristes se rendant à Zermatt » (Conseil fédéral, 1892, p. 508).

arguments d'ordre patriotique et idéologique et en présentant le Cervin comme le symbole sacré de la Suisse. Les oppositions ne se cantonnent pas à la presse. Au début de l'année 1907, le Heimatschutz et le Club alpin suisse (C.A.S.) lancent chacun leur pétition. La contestation aboutit même à la création d'une pièce de théâtre *Le Cervin se défend !*, écrite par le Fribourgeois Lucien Schorderet (Denoréaz, 2012). Au sein du Heimatschutz, un comité spécial est créé et s'investit sans compter pour la récolte de signatures en faveur de leur pétition. En février 1908, c'est munie de 68'000 signatures qu'elle est déposée sur la table du Conseil fédéral (Clavien, 1992). L'investissement du C.A.S. est plus mesuré. Le mouvement d'opposition ne vient pas du comité central mais de plusieurs sections qui ont fait pression sur lui. Ensuite, Imfeld est un membre d'honneur du C.A.S., nommé en reconnaissance de ses différents travaux topographiques⁶⁵. Et comme ne manque pas de le relever Imfeld dans la presse, l'Art. 1 des statuts du C.A.S. mentionne son devoir de faciliter l'accès à la haute montagne. Ainsi, le C.A.S. a passé des accords avec des compagnies ferroviaires de montagne pour que ses membres bénéficient de tarifs préférentiels sur leurs lignes (Denoréaz, 2012). Il a donc un certain intérêt dans l'établissement de chemins de fer de montagne et, certainement pour une question de cohérence, ne peut s'opposer trop fortement au projet de la ligne du Cervin. Leur pétition interne rassemble tout de même 3'708 signatures.

Alors que la commune s'était posée en partenaire de la ligne au Gornergrat, elle est cette fois franchement hostile à la réalisation, comme la grande majorité de la population (Schild, 2012). A la tête de la fronde locale se trouve le président de la commune, Heinrich Lauber, qui écrit au début 1908 une lettre au Conseil fédéral :

« Non ! Tous les habitants de ce village, vieillards et enfants, hommes et femmes, paysans, bergers et guides, tous sont des opposants déclarés au chemin de fer du Cervin. J'ai vu des larmes aux yeux des hommes les plus rudes lorsqu'ils ont appris que le Cervin devrait soumettre sa fière silhouette au joug du capital. A tous ceux qui chérissent notre belle patrie et qui cultivent l'esprit de liberté de notre peuple, nous adressons la demande pressante de nous aider à préserver de la profanation et de l'exploitation le plus beau sommet des Alpes. » (Lettre au Conseil fédéral, cité par Schild, 2012).

On peut faire l'hypothèse que cette opposition virulente est attribuée au fait que la commune, voyant l'opposition énorme et la controverse suscitée durant toute l'année 1907, ne souhaite pas aller à contre-courant. De plus, son développement touristique est en pleine expansion et elle n'a pas besoin de cette "attraction" supplémentaire (Clavien, 1992). Concernant l'entreprise des hôtels Seiler, son nom n'apparaît pas dans la nouvelle demande de concession mais Denoréaz (2012) émet l'hypothèse d'un possible soutien financier de leur part. Outre le lien de parenté entre Imfeld et les Seiler, on peut voir que la demande de concession présentée prévoit un arrêt au lac Noir, c'est-à-dire à proximité de l'hôtel du même nom exploité par les Seiler. Ensuite, il s'avère que la section Monte-Rosa du C.A.S., contrairement à la plupart des autres sections du C.A.S., refuse de prendre position à ce sujet. Or, comme le relève un journaliste de la *Gazette de Lausanne*, « nous pensions que nul ne devait se montrer plus hostile à l'idée d'un chemin de fer sur la plus belle des cimes d'Europe que ceux même qui ont fondé le sport alpestre et qui doivent le protéger » (Chronique valaisanne, 1907). Le même article nous informe toutefois que cette section est présidée par... Hermann Seiler, frère d'Alexandre fils et beau-frère d'Imfeld. Aucun des Seiler n'est cependant intervenu publiquement pour défendre le projet, ou du moins nous n'en avons pas eu connaissance. La signature de la pétition du C.A.S. par 3708 membres alors que les alpinistes constituent une part importante de leur clientèle les a sans doute

⁶⁵ Entre 1876 et 1889, Imfeld réalise des relevés dans les massifs montagneux pour le Bureau topographique fédéral et révisé les cartes Siegfried (Schertenleib, 2007).

dissuadés. Enfin, comme le veut la procédure, la demande doit être préavisée par le Canton du Valais avant de pouvoir être soumise aux Chambres fédérales. Mais malgré de multiples rappels dont encore un en 1911, le Conseil d'Etat fait traîner l'envoi de son préavis. Denoréaz (2012) attribue cette mauvaise volonté à une méfiance des autorités cantonales, majoritairement conservatrices, envers la modernisation du Canton et l'essor industriel, ce qui expliquerait leur réticence au projet. Toujours est-il que sans préavis, le Conseil fédéral ne peut soumettre la demande aux Chambres. Le décès des deux concessionnaires, Imfeld en 1909 et Golliez en 1913, ainsi que la première guerre mondiale sonnent définitivement le glas du projet.

Finalement, si l'on revient à l'analyse du Capital Gouvernance, dans la partie sur les décisions politiques il convient de relever celle que prend en 1893 le Conseil communal, appuyé par le vote de l'Assemblée primaire, de fermer tous les débits de boissons alcooliques dans la commune de Zermatt durant l'hiver, soit du 1^{er} novembre au 30 avril (Canton du Valais, 1893). Cette mesure est considérée comme étant de type social car elle a pour but de protéger la population contre l'alcoolisme (Kronig, 1927). Elle montre que les débits de boissons alcooliques sont avant tout destinés aux touristes et qu'ils ne sont donc plus nécessaires lorsque les étrangers ne sont pas là, c'est-à-dire durant l'hiver. Cette fermeture ne fut cependant valable que pendant l'hiver 1893-1894, le Conseil communal ne la demandant plus par la suite. Toujours concernant le tourisme, nous pouvons noter que jusqu'en 1885, sur les sept hôtels de Zermatt, un seul n'appartient pas à Alexandre Seiler ou à la bourgeoisie, le premier en possédant trois, la deuxième deux tandis qu'ils en possèdent un en copropriété. Notons que l'Hôtel Zermatterhof, construit par la bourgeoisie entre 1875 et 1878, fut bâti sur le principe de corvée, par lequel les bourgeois s'engageaient à y travailler gratuitement pour éviter à la bourgeoisie une dette trop importante. En contre-partie, ils bénéficiaient du droit d'usufruit (Aufdenblatten, 1987). Puis, en 1885, la bourgeoisie, qui possède la quasi-totalité des terrains de la commune (Maria Merki, 2004), vend cinq parcelles à différents acheteurs désireux d'y construire des hôtels. Les acheteurs sont tous zermattois, un ancien président de la commune et de la bourgeoisie, Peter Ludwig Perren figurant parmi eux. Les terrains sont vendus seulement au prix de Fr. 100.- chacun, mais assortis de la condition suivante : si le bâtiment ou les bâtiments construits devaient être cédés, la bourgeoisie bénéficiait d'un droit de préemption pour le rachat. Si elle ne veut pas faire usage de ce droit, l'achat sera ensuite proposé à chacun des bourgeois de Zermatt avant tout autre acheteur (Kronig, 1927). Ces conditions sont destinées à permettre à la bourgeoisie de garder le contrôle des nouveaux hôtels et à éviter ainsi leur éventuel rachat par des non locaux, en particulier Seiler. Enfin, notons que la bourgeoisie construit encore un hôtel en 1896, l'Hôtel Belvédère au Gornergrat, qui comme le Zermatterhof, met à contribution gratuitement les bourgeois qui travaillent à sa réalisation (Aufdenblatten, 1987). De plus, le Belvédère, comme les deux autres établissements de la bourgeoisie, est géré par l'entreprise Alexandre Seiler & Co (Kronig, 1927).

MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISES

Pour le premier moyen d'action, soit l'**argent**, nous pouvons commencer par relever que si les personnes qui achètent les terrains et bâtissent les hôtels sont, hormis Seiler, tous des locaux, ce n'est pas le cas de investisseurs du chemin de fer Viège-Zermatt. Comme nous l'avons mentionné, il s'agit de la Banque commerciale de Bâle et de banquiers lausannois. Les capitaux mobilisés sont donc, cette fois, extra-locaux et même extra-cantonaux. Ensuite, nous avons vu plus haut que la bourgeoisie et la commune établissaient des partenariats avec des entreprises privées pour moderniser le village et y installer des canalisations ainsi que l'électricité. Concernant le "Syndicat pour l'éclairage électrique", c'est la famille Seiler qui, jouant le rôle de banquiers, est chargée d'avancer l'argent nécessaire au début, argent qui lui sera remboursé à un taux d'intérêt préférentiel. Grâce à ces deux partenariats, la

commune et la bourgeoisie n'ont à leur charge qu'une partie des coûts d'infrastructures, soit 1/3 pour le cas de l'électricité et 35 % pour l'entreprise des eaux et égouts.

Concernant le **personnel et l'organisation**, il convient de noter tout d'abord que les Seiler cumulent diverses positions. Comme relevé dans le forage précédent, Alexandre Seiler père est député catholique conservateur au Grand Conseil entre 1869 et 1891. Son fils Alexandre prendra sa suite à cette fonction à sa mort en 1891 jusqu'en 1920⁶⁶. Celui-ci est également fondateur et président de la Société de développement de Zermatt créée en 1898. Joseph Seiler, fils du premier nommé et frère du second, dirige l'Hôtel Zermatterhof entre 1879 et 1891 puis le Mont-Cervin de 1892 à 1894. En 1895, il prend la direction de l'Hôtel du Glacier du Rhône à Gletsch. Il exerce la fonction de président de la ville de Brig (1896-1900) et, comme son frère et son père, est député au Grand Conseil valaisan, de 1893 à 1909 (Truffer, 2011d). Les deux frères Seiler sont accompagnés au Grand Conseil par leur oncle, Félix Clausen, député entre 1865 et 1891. Avocat notaire, ce dernier est également conseiller aux Etats (1871-1873, 1878-1885), juge fédéral suppléant entre 1873 et 1891 puis juge fédéral de 1891 à 1916, dans la section de droit public (Giroud, 2012). De plus, un autre de leur oncle est également député au Grand Conseil entre 1889 et 1913, Emil Cathrein, frère de leur mère Catharina (Ammann, 2008). Directeur des hôtels Riederalp et Riederfurka mais également de grands hôtels en Afrique du Sud à partir de 1895, Emil Cathrein fut président de la commune de Brig de 1880 à 1896. Alexandre Seiler père et fils peuvent ainsi s'appuyer sur un réseau tant familial que politique. Ensuite, on peut noter qu'Alphonse Zumtaugwald, président de la commune de Zermatt de 1885 à 1891, est lui aussi député au Grand Conseil durant cette même période (Biner, 1982a). Au niveau des acteurs politiques, on constate que plusieurs présidents de la commune construisent des hôtels durant cette période. C'est le cas par exemple de Joseph Perren, président entre 1893 et 1895, copropriétaire de l'Hotel Schwarzsee et de la Pension Fluhalp, de Peter Ludwig Perren, président entre 1895 et 1897, qui possède le Gandegg-Hütte et l'Hotel d'Angleterre ainsi que d'Alphonse Zumtaugwald, président entre 1885 et 1891, qui bâtit l'Hotel Post en 1883 (Julen, 1991). Notons cependant que ce dernier est notaire. Son implication dans l'hôtellerie semble alors plutôt un investissement et une volonté de profiter de cette activité en expansion qu'une vocation. D'autres présidents de commune sont également investis dans le tourisme, en tant que guides de montagne, par exemple Joseph Perren, président entre 1893 et 1895, qui, avec six de ses confrères, construit en 1888 l'Hotel Schwarzsee (Cérésole, 1891). Joseph Biner, président entre 1891 et 1893, exerce également comme guide à Zermatt, tout comme Hyeronimus Julen, président entre 1899 et 1903 (Biner, 1982b). Concernant les ressources humaines des autres sociétés, comme on l'a relevé, la Société de Développement de Zermatt comprend parmi ses membres tant des représentants de la commune que des acteurs privés liés au tourisme, en particulier les hôteliers et les chemins de fer. Les premiers ne sont cependant pas présents au sein du comité directeur, celui-ci étant formé de deux hôteliers (dont Alexandre Seiler, le président), de deux représentants des Compagnies de chemin de fer, d'un médecin, d'un pharmacien et du secrétaire du Département de l'Intérieur. Pour les Compagnies de chemin de fer, les membres du Conseil d'administration sont des acteurs extra-cantonaux. Celui de la Compagnie du Gornergrat est



Figure 11 : Alexandre Seiler, 1864-1920.
Source : (Hotels Seiler Zermatt, 1930)

⁶⁶ Alexandre Seiler fils prendra également des responsabilités au niveau national. Conseiller national entre 1905 et 1920, il défendra la cause du tourisme. Il obtiendra en particulier la création de l'Association nationale pour le développement du tourisme, en 1917, dont il prendra la présidence (Truffer, 2011b).

composé de Bernois et de Zurichoïses et présidé par M. Rudolf, directeur de la succursale zurichoise du Bankverein suisse. Les membres du Conseil d'administration de la Compagnie Viège-Zermatt viennent des milieux bancaires bâlois, vaudois, genevois et fribourgeois. Le président est Charles Carrard, un banquier lausannois et le vice-président Hippolyte de Weck, un banquier fribourgeois (Inauguration de la ligne du Gornergrat, 1898). Enfin, le personnel travaillant dans les hôtels est majoritairement composé de Hauts-Valaisans venant de l'extérieur de la commune. Comme nous l'avons mentionné plus haut, ceux-ci quadruplent au sein de la population entre 1888 et 1900, passant de 38 à 154.

Ensuite, le moyen d'action **droit** se trouve, dans l'affaire de l'incorporation de Seiler à la bourgeoisie, mobilisé par les deux parties. Alexandre Seiler utilise de manière adéquate les différents articles de loi soutenant son action, de même que le Grand Conseil qui propose, comme le permet la Constitution valaisanne de 1875, la mise sous régie de la commune. La bourgeoisie sera par contre lors de ses trois recours déboutée, la première fois par le Grand Conseil, la deuxième par l'Assemblée fédérale et la troisième par le Tribunal fédéral. Même si, au final, elle a perdu, la mobilisation du droit lui a permis de gagner un autre moyen d'action qui est le temps.

Durant ce deuxième forage, au niveau des **connaissances**, si l'on s'intéresse à Alexandre Seiler fils, qui fonde et préside dès 1895 la société regroupant les différents établissements hôteliers *Alexander Seiler & Co*, on peut noter que sa formation ne touche pas du tout à l'hôtellerie. En effet, il fait des études de droit à Munich et Liège avant de passer son doctorat à Heidelberg. Il passe ensuite ses brevets d'avocat et de notaire (Truffer, 2011b). Par contre, son frère aîné Joseph, qui dirige des hôtels de l'entreprise à Zermatt, suit une formation hôtelière à Rome et à Londres (Truffer, 2011d). Ensuite, il faut relever qu'en 1880 ouvre à Zermatt une école pour l'enseignement de l'anglais. Près d'une cinquantaine de personnes la fréquentent la première année, dont des guides, des cochers, des institutrices, des prêtres, des jeunes gens et même des vieillards à cheveux blancs. Comme l'avance le journaliste, « *nul doute qu'un essai de ce genre n'a encore été introduit nulle part en Suisse* » (Une école anglaise à Zermatt, 1881). Grâce à ces cours, les personnes en contact avec les touristes peuvent apprendre à communiquer avec eux. Dès lors, « *il n'est pas rare maintenant [...] d'entendre les montagnards de la vallée se saluer, quand ils se rencontrent, par un « Good Morning » ou un « Good Day »* » (Valais, 1881).

Ensuite, nous pouvons avancer que le développement touristique ne suscite pas toujours le **consensus** entre les différents acteurs. Nous pouvons mentionner que la population rechigne à travailler dans le secteur touristique, hormis en tant que guides, muletiers ou porteurs (Maria Merki, 2004). Or, la construction du chemin de fer de Viège à Zermatt en 1891, puis de celui de Zermatt au Gornergrat en 1898, va les mettre au chômage et les contraindre à changer d'activité. Lors de l'inauguration du Viège-Zermatt, ils « *avaient protesté énergiquement et avaient même, dit-on, cherché à empêcher par toute espèce de moyens l'ouverture d'une ligne qui tuait pour eux l'industrie très lucrative du transport des étrangers* » (Zermatt et le Gornergrat, 1898). Les relations de la commune et de la bourgeoisie avec la famille Seiler sont également intéressantes à étudier. Elles oscillent sans cesse entre conflit et coopération. Comme nous l'avons relevé, les deux parties sont ouvertement en guerre à partir de 1871 au sujet de l'incorporation à la bourgeoisie de la famille Seiler. En 1878, alors que le conflit n'est pas résolu, une trêve est conclue car les partenaires se rendent compte qu'ils ont besoin l'un de l'autre dans le développement de l'hôtellerie et du village en général. Puis en 1892, soit à peine trois ans après l'incorporation de force de la famille Seiler à la bourgeoisie, elles créent ensemble un Syndicat pour l'éclairage électrique, de même qu'en 1900 la commune et la famille Seiler s'associent pour l'approvisionnement en eau (cf. supra). Cette collaboration apparaît comme plutôt forcée, les

partenaires n'hésitant pas à l'émailler de "coups bas". Plusieurs exemples peuvent être cités. Tout d'abord, la quasi-impossibilité établie par la commune en 1885 de vendre les nouveaux hôtels aux non Zermattois, que nous avons explicitée plus haut, semble être directement dirigée contre Seiler. Ensuite, concernant la question de l'élargissement de la route principale de Zermatt que ne veut pas immédiatement réaliser la commune, Alexandre Seiler fils intervient au Grand Conseil en faveur du projet, notant que « *cet élargissement de la rue est d'un intérêt général. Les Américains et les Anglais nous font une guerre acharnée et nous risquons à Zermatt de perdre cette belle clientèle qui s'est faite* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1894, p. 120-121). En 1898, une autre affaire oppose la famille Seiler et la bourgeoisie. Alors que le chemin de fer du Gornergrat vient d'être mis en circulation, Alexandre Seiler fils souhaite relier l'une des stations à l'Hôtel Riffelalp via un tram, pour améliorer le confort de déplacement de ses hôtes. Il demande donc à la bourgeoisie d'acheter les terrains concernés sur la longueur de 500 mètres entre la station et l'hôtel. La bourgeoisie refusant la vente, Seiler s'adresse tout de même au Conseil fédéral pour obtenir la concession de ce tramway. Le Département fédéral des postes et des chemins de fer demande alors les préavis des différentes parties concernées. La commune de Zermatt s'oppose à cette demande en avançant des considérations de nature forestière. Or pour l'inspecteur forestier cantonal, étant donné que la construction de la voie est prévue sur une terrasse quasiment horizontale, elle ne sera pas nuisible à la forêt mais aura au contraire pour effet d'empêcher le départ d'avalanches ou de glissements de neige (Grand Conseil du Canton du Valais, 1898). Le Conseil d'Etat ne voit donc pas de raison de s'opposer au projet, ajoutant même « *qu'il est incontestable que l'établissement de cette voie ferrée facilitant les communications de l'hôtel Riffelalp avec Zermatt sera bien vue par la nombreuse colonie d'étrangers qui visitent ces stations alpestres si renommées* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1898, p.165-166). De surcroît, il impose les frais de reboisement non pas aux concessionnaires mais à la commune de Zermatt, ce que ne manque pas d'approuver le député Alexandre Seiler⁶⁷ qui « *trouve la proposition du Conseil d'Etat fort simple et très sage en ce qu'elle force la commune à reboiser [...] Ce n'est pas à la famille Seiler à reboiser mais à la commune* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1898, p. 167). La proposition du Conseil d'Etat est alors approuvée, de même que la demande de concession par le Conseil fédéral, accordée le 1^{er} juillet 1898 (Anthamatten, 1982).

Enfin, nous avons pu voir que les acteurs publics disposaient du **soutien politique** des habitants dans l'affaire Seiler, la population refusant à plusieurs reprises son incorporation comme bourgeois. Seiler peut de son côté compter sur le soutien du Grand Conseil dans cette même affaire pour trancher en sa faveur. Cela se reproduit en 1898 sur la question du tram que nous venons de décrire dans le paragraphe précédent. Dans ces deux cas, grâce au moyen organisation, Alexandre Seiler père puis fils obtiennent le soutien des députés. En effet, leur appartenance à l'Assemblée joue clairement en leur faveur, l'un des députés insistant bien en 1874 pour permettre l'incorporation de Seiler à la bourgeoisie qu'il s'agit « *d'un de nos collègues* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1874, p. 105). Ce soutien de l'autorité cantonale leur permet, en quelque sorte, de passer par-dessus le niveau communal, dans lequel ils ne disposent pas de ce soutien, pour parvenir à leurs fins.

⁶⁷ Notons qu'il est assez étonnant qu'il participe à cette séance étant donné qu'il est concerné de manière privée par l'affaire traitée. Cela ne pourrait plus se produire actuellement, selon le principe de récusation prévu par la loi cantonale de 1996 sur l'organisation des Conseils et les rapports entre les pouvoirs : « *Dans les séances du Grand Conseil et en commission, le député doit s'abstenir de participer aux délibérations et de voter lorsque lui-même, son conjoint, ses ascendants ou descendants retirent un intérêt direct privé* » (Art. 13, al. 1).

4.3 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire

Reprenons donc les divers éléments que nous avons relevés. Alors que Seiler était quasiment l'unique hôtelier durant le précédent forage, on a pu assister ici, en particulier à partir des années 1885, à une forte augmentation des hôteliers. De plus, d'autres acteurs organisés liés au tourisme sont apparus comme les compagnies de chemin de fer et la Société de développement. Concernant les acteurs publics, nous avons vu que la bourgeoisie investissait dans les hôtels, soit en rachetant des établissements existants, soit en en construisant des nouveaux, comme le Zermatterhof ou le Belvédère au Gornergrat. De même, plusieurs présidents de la commune et de la bourgeoisie bâtiront à titre personnel de nouveaux hôtels. Nous avons également noté que la commune et la bourgeoisie œuvraient au développement et à la modernisation du lieu, grâce à des partenariats avec les acteurs privés. Cette manière de faire constitue une excellente illustration du régime au sens où l'entend Stone (1989), c'est-à-dire une coalition stratégique d'acteurs publics et privés disposant de moyens d'action appropriés pour mettre en œuvre des objectifs de développement. Dans notre cas, comme nous l'avons relevé, la commune manque d'argent pour réaliser seule ces infrastructures. Elle se tourne donc vers les acteurs privés qui en disposent, c'est-à-dire l'entreprise Seiler ainsi que les Compagnies de chemin de fer. D'autre part, en tout cas pour l'électricité, il semble que la bourgeoisie manque de connaissances techniques à ce sujet. Ce n'est pas pour rien que c'est la Compagnie Viège-Zermatt qui assure la direction des travaux. Ce partenariat permet à l'entreprise Alexander Seiler & Co de fournir de l'électricité à ses clients et à la Compagnie Viège-Zermatt d'utiliser gratuitement la force hydraulique du Triftbach. Entre l'entreprise Seiler et les acteurs publics zermattois, cette collaboration nécessaire et gagnante-gagnante ne cache cependant pas une animosité certaine, comme nous avons pu le constater à travers plusieurs exemples. Ces deux partenaires constituent tout même bien le noyau de ce régime de développement à orientation touristique. La mise en parallèle de la trajectoire et du Régime Politique local met alors en évidence d'importantes similitudes. Les acteurs publics jouent un rôle important dans l'expansion touristique de Zermatt, que ce soit par leur investissement dans la modernisation du lieu ou alors en investissant eux-mêmes dans l'hôtellerie. De plus, leur capacité à collaborer avec les autres acteurs touristiques importants, en particulier l'entreprise Seiler et la Compagnie Viège-Zermatt, est également décisive pour permettre le développement du lieu.

5. Forage 3 (1920 -1940)

5.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Dans ce forage, nous allons nous intéresser au passage à la troisième phase du développement touristique de Zermatt, à savoir le début du tourisme hivernal. En effet, jusque-là, la fréquentation touristique concerne presque exclusivement les mois de mai à septembre. L'adjonction d'une saison hivernale permettrait en particulier aux hôteliers d'ouvrir leurs établissements plus longtemps et d'augmenter ainsi leur rentabilité. Mais de nombreux problèmes se posent : rendre la station accessible en cette saison, puisque le train ne circule pas entre novembre et avril et qu'il n'y a pas non plus de route carrossable, convaincre les touristes de l'intérêt d'une pratique hivernale, populariser les sports d'hiver et faire connaître Zermatt, célèbre uniquement comme station d'été, en tant que station de sports d'hiver. Comment les acteurs du Régime Politique local de Zermatt vont-ils s'atteler à la résolution de ces défis ?

Si l'on s'intéresse à la politique fédérale du tourisme depuis le forage précédent jusqu'en 1940, notons qu'en 1911, Alexandre Seiler, hôtelier de Zermatt et Alexandre Emery, hôtelier montreusien, tous deux conseillers nationaux et membres de la Société suisse des hôteliers, déposent une motion, cosignée par une trentaine de parlementaires, réclamant la création d'un office national du tourisme (Narindal, 2012) :

« l'intervention de l'Etat se justifie par le fait que le mouvement des étrangers est la principale source de recettes nous permettant de couvrir le déficit de notre bilan commercial, qui s'élève annuellement à plus de 500 millions de francs ; elle se justifie en présence des énormes capitaux engagés dans les industries intéressées au mouvement des étrangers, et de leur faible rendement ; elle se justifie enfin en raison de l'intérêt que les services fiscaux (douanes, postes, télégraphes, etc.) ont eux-mêmes au mouvement des étrangers » (Conseil Fédéral, 1917, p. 372)

Le 1^{er} décembre 1913, le Conseil fédéral approuve la mise en place d'un organisme subventionné par la Confédération et chargé notamment de l'unification de la publicité, de différents travaux statistiques concernant le mouvement des étrangers, de l'organisation de bureaux de tourisme et d'agences à l'étranger ou encore de la fourniture de renseignements de tous genres aux entreprises suisses de transports ou aux hôteliers, à l'instar des chambres de commerce. Le Département de l'intérieur convoque en 1914 une assemblée avec tous les acteurs intéressés par le projet. De nombreuses objections sont soulevées lors de la discussion du projet de statuts, notamment concernant la participation de la Confédération. Les deux sociétés initiatrices du projet, soit la Société suisse des hôteliers et l'Union suisse des sociétés de développement, sont alors invitées à revoir leur copie. Le déclenchement de la première guerre mondiale retardera le projet et ce n'est qu'en 1917 que l'Office national suisse du tourisme sera officiellement créé (Conseil Fédéral, 1917).

Suite à la déclaration de guerre de 1914, le tourisme suisse, et par conséquent le secteur hôtelier, sont en crise. En novembre 1915, le Conseil fédéral prend une première mesure législative destinée à offrir un répit aux établissements touristiques (Barberini, 1929). Il décrète une Ordonnance relative à la protection de l'industrie hôtelière⁶⁸ contenant en particulier les deux dispositions suivantes :

⁶⁸ Ordonnance du 2 novembre 1915 relative à la protection de l'industrie hôtelière contre les conséquences de la guerre, RO 1915 838

- 1) Un sursis est accordé aux propriétaires d'hôtel ou d'exploitation exclusivement dépendante du mouvement des étrangers, pour le paiement des intérêts ou le remboursement des capitaux.
- 2) Sans autorisation du Conseil Fédéral, il est interdit de créer de nouveaux hôtels, d'agrandir les établissements existants ou d'employer à l'industrie des étrangers des établissements précédemment affectés à un autre but. Cette deuxième disposition a pour objectif d'éviter que de nouveaux établissements hôteliers arrivent sur le marché car la situation difficile du secteur est attribuée au trop grand nombre d'exploitations.

Selon Barberini (1929), ces mesures législatives étaient nettement insuffisantes. Elles permettaient aux hôteliers de résister momentanément à la crise mais les intérêts continuaient de courir et ces mesures ne faisaient que retarder les nombreuses faillites. Lorsque la crise hôtelière commença à durer, de nouvelles mesures, d'ordre économique cette fois, s'imposèrent. En 1918, la Société suisse des hôteliers adressa au Conseil fédéral une pétition demandant la prolongation de l'Ordonnance de 1915 ainsi que la création d'une Caisse de secours hôtelière, destinée à fournir une aide financière (Conseil Fédéral, 1920). Suite à cette requête, une nouvelle Ordonnance en 1920 prolongea celle de 1915 et une Société fiduciaire suisse pour l'industrie hôtelière fut créée en 1921. Le capital de départ de cinq millions était pris en charge, pour la moitié, par la Société suisse des hôteliers et les banques, et par la Confédération pour l'autre moitié. Les tâches de cette Société fiduciaire étaient le conseil aux établissements hôteliers, le rôle d'intermédiaire entre les hôtels et les caisses de prêts, et enfin l'accord de prêts afin d'améliorer la situation des établissements hôteliers. L'Ordonnance de 1920 étant censée durer seulement cinq ans, le Conseil fédéral propose en 1924 « *de conférer force de loi, tout au moins pour un certain temps, à la prohibition de créer de nouveaux hôtels édictées pendant la guerre* » (Conseil Fédéral, 1924, p. 558). Cette loi⁶⁹, mise en vigueur en octobre 1924, décrète que toute personne voulant construire un hôtel, l'agrandir sensiblement ou changer d'affectation doit demander un permis à l'autorité cantonale, sur préavis de l'autorité communale. Ensuite, l'entre-deux guerres voit l'organisation des milieux touristiques se renforcer (Humair, 2011b). En 1932 est créée une association faîtière regroupant les acteurs collectifs de la branche sous le nom de Fédération suisse du tourisme. Regroupant l'Office national suisse du tourisme, l'administration fédérale des postes, téléphones et télégraphes (PTT), les Chemins de fer fédéraux (CFF) et l'Office fédéral des transports, cette nouvelle association a pour objectif d'avoir une représentation unique dans les pourparlers économiques internationaux (Hunziker, 1947).

A l'échelle valaisanne, rappelons que les hôteliers valaisans et ceux de Chamonix sont réunis au sein de la Société des maîtres d'hôtels de la Vallée du Rhône et de Chamonix fondée en 1879. Après la parution d'un premier guide commun en 1890 (cf. section 4.1), l'association fait imprimer une nouvelle brochure de 80 pages, tirée en trois langues (allemand, français, anglais) (Erné, 1953). Intitulée *La Vallée du Rhône*, elle est distribuée à 25'000 exemplaires lors de l'exposition universelle de Paris en 1900. Pour intensifier la réclame collective, la Société décide de publier une revue illustrée, *La Vallée du Rhône, journal illustré des stations du Valais*, qui paraît de 1903 à 1914. Le Canton du Valais participe financièrement à l'opération via un subside annuel de Fr. 6'000.-. Le déclenchement de la première guerre condamne l'association à l'inactivité. Le comité valaisan de surveillance de la Société suisse des hôteliers proposa en 1917 la création d'une nouvelle entité, l'Association pour le développement et la sauvegarde de l'industrie hôtelière en Valais, qui voit donc la séparation d'avec les hôteliers de Chamonix. Cette société fit place en 1923 à l'Association hôtelière du Valais (Erné, 1987). En 1928, le contrôle des prix des hôtels valaisans fut transféré à la Société suisse. L'association valaisanne put alors se consacrer aux questions d'économie, de transports et de publicité. Cependant, la faiblesse des moyens financiers l'empêcha d'intervenir aussi

⁶⁹ Loi fédérale du 16 octobre 1924 restreignant la construction et l'agrandissement d'hôtels, RO 1924

efficacement qu'elle le souhaitait. Pour remédier à cette situation, M. Pierre Darbellay, secrétaire de la Chambre valaisanne du commerce, proposa en 1931 la création d'une association faîtière du tourisme valaisan. Le projet échoua car il prévoyait l'introduction d'une taxe de séjour sur l'ensemble du canton. Il fallut six ans d'affrontements et de débats pour obtenir l'aval du comité et de l'assemblée générale de l'Association hôtelière du Valais pour aboutir en 1937 à la création de l'Union valaisanne du tourisme. Par un décret⁷⁰ du 6 juillet 1937 et son règlement d'exécution⁷¹, le Grand Conseil acceptait cette nouvelle organisation du tourisme dans le Canton et la perception d'une taxe de séjour. L'objectif de cette création est de mieux faire connaître le Valais, de promouvoir le tourisme, de faciliter et d'agrémenter le séjour des étrangers dans le canton (Art. 1). Concernant la taxe, tous les hôtes de passage ou en séjour y sont astreints (Art. 26), à l'exception des enfants de moins de 12 ans, des personnes en traitement dans les hôpitaux régionaux (ceux des cliniques privées, sanatoria, homes d'enfants et instituts y sont soumis), des écoles et des indigents (Art. 28). La taxe est perçue par la personne qui reçoit les hôtes et est acquittée par nuitée. Son produit est versé aux sociétés de développement locales ainsi qu'à l'Union valaisanne du tourisme, la part revenant à cette dernière, comprise entre 5 et 10 centimes par nuitée, étant fixée chaque année par l'assemblée générale de l'Union (Art. 34). Chaque station est libre de fixer le montant de la taxe de séjour qu'elle prélève, montant qui est fixé par la société de développement locale (ou par un règlement communal s'il n'en existe pas) et doit être proportionné aux besoins de la station et aux dépenses effectuées pour le séjour des hôtes (Art. 33). Selon les dispositions du règlement, le comité compte 11 membres, dont six hôteliers et deux représentants du gouvernement cantonal. Les hôteliers disposent donc de la majorité au sein du comité. Dans le tout premier comité, les trois membres restants étaient E. Bonvin, président de la Société de Développement de Crans, C. Sauthier, directeur du chemin de fer Martigny-Châtelard et A. Marguerat, directeur du chemin de fer Viège-Zermatt (Erné, 1987).

5.2 Capital Gouvernance

CONFIGURATION DES ACTEURS

Concernant les **autorités politiques**, on peut commencer par noter que la bourgeoisie est, comme dans le forage précédent, gérée par une commission interne au Conseil communal. Du point de vue de l'appartenance politique des membres, les sources nous indiquent que pour les élections communales de 1928 et celles de 1932, les sept élus sont tous conservateurs⁷² (Elections communales, 1932). Pour les autres années, l'appartenance partisane des élus n'est pas systématiquement mentionnée mais on peut supposer que durant toute la période, la majorité voire la totalité du Conseil communal est conservatrice car le président et le vice-président appartiennent toujours à ce parti. Ensuite, on constate beaucoup plus de stabilité au niveau de la présidence que durant les forages précédents : Stanislas Kronig exerce cette tâche de 1916 à 1924 et Joseph Aufdenblatten de 1924 à 1945 (Julen, 1991). Notons de plus qu'en 1924, tant le président que le vice-président élus sont nouveaux au Conseil communal. Concernant les professions ainsi que les autres fonctions des acteurs communaux, nous y reviendrons lors de l'analyse des moyens d'action personnel et organisation.

Concernant les **hôteliers**, nous pouvons noter que le nombre d'établissements ouverts fluctue entre 29 en 1920, 36 en 1930 et 31 en 1940 (Anthamatten, 1982). Trois propriétaires principaux sont à relever.

⁷⁰ Décret du 6 juillet 1937 concernant l'organisation touristique du canton et de la perception de la taxe de séjour

⁷¹ Règlement d'exécution du décret du 6 juillet 1937 concernant l'organisation touristique du Canton et la perception de la taxe de séjour

⁷² Il s'agit plus précisément du parti conservateur populaire, qui deviendra le parti démocrate-chrétien (PDC) en 1970.

Tout d'abord, la **Société des Hôtels Seiler** possède huit établissements⁷³. En 1920, suite au décès d'Alexandre Seiler fils, son frère Hermann, conseiller d'Etat depuis 1910, démissionne et reprend la direction de la Société (Nouvelles locales, 1920). A la fin des années 1920, la Société est largement bénéficiaire et reverse à ses actionnaires des dividendes annuels de 5,5 % (Industrie hôtelière, 1926). La crise économique mondiale au début des années 1930 porte un coup dur à son activité : elle boucle l'exercice 1931 par un déficit de Fr. 60'144.- (Société des Hôtels Seiler, Zermatt, 1932). En 1936, c'est un solde déficitaire de Fr. 15'912.- qui est reporté au bilan (Société des Hôtels Seiler, Zermatt, 1937). La deuxième guerre mondiale fait empirer la situation : entre 1939 et 1945, les hôtels Seiler restent fermés durant l'hiver tandis que l'exploitation estivale est réduite. Ensuite, la **bourgeoisie de Zermatt** possède quatre hôtels au début des années 1920, puis cinq avec le rachat en 1927 de la Pension Findelen-Gletscher (Attinger, 1999-2000 ; Kronig, 1927). Nous détaillerons dans la partie sur les objectifs des acteurs la manière dont la bourgeoisie gère ses hôtels. Enfin, en 1904 est créée la **Société d'Hôtels à Zermatt**, société anonyme dont le siège social est à Lausanne. Le Conseil d'administration est formé de trois banquiers lausannois, d'un médecin également lausannois ainsi que d'un Lucernois (Hôtels, 1904). Selon ses statuts⁷⁴, le but de la société est l'acquisition, la location et l'exploitation d'hôtels à Zermatt. Le capital social est fixé à Fr. 300'000.- et divisé en 600 actions de Fr. 500.-. Dès sa création, elle acquiert et gère trois hôtels : le Schweizerhof, le Bellevue et le National-Terminus (Attinger, 1999-2000 ; Industrie hôtelière, 1907a). En 1907, son siège est transféré à Zermatt. Durant la période qui nous intéresse ici, ces trois hôtels sont dirigés par Hans Zimmermann. Comme pour les Hôtels Seiler, la Société d'Hôtels peut compter sur des bénéfices d'exploitation dans les années 1920, par exemple près de Fr. 36'000.- en 1921⁷⁵ et environ Fr. 53'000.- en 1925⁷⁶. De même, la crise des années 1930 fait chuter son bénéfice d'exploitation à Fr. 30'000.- en 1930 et seulement Fr. 4'000.- en 1931 (Société d'hôtels à Zermatt, 1932). Hormis ces trois groupes d'hôtels, il semble qu'en 1925 les hôteliers restants possèdent uniquement un seul établissement, à l'exception de Joseph Aufdenblatten, également président de la commune et de la bourgeoisie, qui en détient deux⁷⁷. Ajoutons finalement que malgré le lancement officiel de l'exploitation hivernale de la station en 1927, seuls quelques hôtels, entre 6 et 8 sur les 36, sont, dans les années 1930, concernés par la saison d'hiver⁷⁸. Il est intéressant de noter que chacun des trois "groupes" hôteliers, soit les Hôtels Seiler, la bourgeoisie et la Société d'Hôtels à Zermatt, ouvre l'un de ses hôtels l'hiver, de même que Joseph Aufdenblatten. Comme nous le verrons plus loin, la transformation des hôtels pour les adapter à l'hiver (chauffage, éclairage) est un enjeu crucial à cette époque et a un coût, que les propriétaires de plusieurs établissements peuvent plus facilement assumer. La majorité des hôtels, pour l'instant du moins, n'ont donc encore qu'une activité estivale.

La **population** de Zermatt voit son effectif augmenter durant ce forage de 740 habitants en 1920 à 962 en 1930 puis 1148 en 1941. En parallèle, la part des bourgeois a tendance à baisser, même s'ils constituent toujours la grande majorité de la population : 80 % en 1920, 75 % en 1930 et 73 % en 1941. Au niveau des provenances, on constate que les personnes nées dans la commune représentent 89 % de la population en 1920 puis 82 % en 1930 et enfin 80 % en 1941. Les autres sont

⁷³ Prospectus publicitaire datant d'environ 1925 consulté à la Médiathèque Valais à Sion, et (Attinger, 1999-2000).

⁷⁴ Statuts de la Société d'Hôtels à Zermatt, Archives de l'Etat du Valais, Fonds Charles-Albert de Courten, P165

⁷⁵ Société d'Hôtels à Zermatt (S.A.), Bilan au 31 décembre 1921, Archives de l'Etat du Valais, Fonds Charles-Albert de Courten, P164/6

⁷⁶ Société d'Hôtels à Zermatt (S.A.), Bilan au 31 décembre 1925, Archives de l'Etat du Valais, Fonds Charles-Albert de Courten, P285/2

⁷⁷ Prospectus publicitaire datant d'environ 1925 consulté à la Médiathèque Valais à Sion

⁷⁸ Prospectus publicitaire comprenant la liste des hôtels et pensions pour la saison d'hiver 1932-1933 consulté à la Médiathèque Valais à Sion, et (Anthammaten, 1982)

majoritairement nées dans le Canton du Valais, en particulier dans la partie germanophone. Les natifs de la commune et du Valais ensemble représentent 98 % de la population en 1920, 96 % en 1930 et 94 % en 1941. La population étrangère est ainsi très réduite. En ce qui concerne les emplois, il est très intéressant de noter que ce forage correspond à un basculement dans la structure économique. Si les agriculteurs représentent encore 63% de la population active en 1920, cette part chute à 32 % en 1930 puis à 29 % en 1941. La baisse importante entre 1920 et 1930 se traduit également en nombre absolu, les agriculteurs passant de 227 à 146 en l'espace de ces 10 ans. De plus, la part des personnes travaillant dans le domaine "commerce, hôtellerie, transport" s'élève à 30 % des personnes actives habitant la commune en 1930 puis 31 % en 1941, dépassant cette année-là et pour la première fois la part des agriculteurs⁷⁹ (Office fédéral de la statistique, 1920 ; 1934 ; 1946). Un article de presse de 1926 nous en apprend un peu plus sur les occupations de la population zermattoise pendant l'hiver (Comment les montagnards de Zermatt passent l'hiver, 1926). Il y a 102 personnes quittant la commune pour travailler ailleurs comme instituteurs, professeurs de ski, portiers, concierges, cavistes, journaliers, artisans, cuisiniers ou encore sommelières. Environ trois douzaines exerçant durant la belle saison comme guides ou employés d'hôtels profitent de l'hiver pour étudier l'anglais, le français et l'italien. Relevons encore que 71 s'occupent d'élevage de gros bétails et 35 d'élevage de moutons.

Avec la première guerre mondiale, la **Compagnie du chemin de fer de Viège à Zermatt** voit le nombre de ses voyageurs diminuer de deux tiers, revenant au niveau de 1891, c'est-à-dire l'année de son ouverture (Perren et al., 1991). Les horaires doivent être réduits et les recettes ne permettent pas de couvrir les frais d'exploitation. Par exemple, la perte pour l'année 1918 s'élève à Fr. 971'000.-. La fin de la guerre n'amène pas tout de suite un nouvel essor, notamment à cause de la crise des changes qui voit la valeur des monnaies française, allemande et belge se déprécier. La Suisse apparaît ainsi comme une destination chère (Lapointe, 2008). En 1920, le contrat avec les CFF, qui assurent l'exploitation de la ligne (cf. forage précédent), arrive à échéance (Perren et al., 1991). La Compagnie Viège-Zermatt décide de reprendre elle-même l'exploitation en main tout en concluant une convention de direction commune avec la **Compagnie du chemin de fer du Gornergrat**. En 1921, un assainissement financier s'avère nécessaire, avec une réduction du capital de 2/5^{ème}. Pour relancer le tourisme, le prix des billets est baissé de 20 % en 1923. Le nombre de voyageurs augmente sensiblement à partir du début des années 1920, pour arriver en 1927 au niveau d'avant-guerre. Cependant, avec la crise économique mondiale des années 1930, le nombre de clients baisse à nouveau et n'augmentera que de manière insignifiante jusqu'à la seconde guerre mondiale. En 1927, le Conseil d'administration décide d'investir Fr. 1,7 millions afin de remplacer la traction à vapeur par celle électrique (Perren et al., 1991). Ce sont deux entreprises de Lausanne qui s'occupent des travaux, terminés en 1929. L'électrification de la ligne permet de gagner près d'un tiers sur le temps de trajet entre Viège et Zermatt, qui passe de 150 à 100 minutes (Truffer, 2008). A peu près au même moment débute l'exploitation de la ligne entre Brig et Disentis, dans les Grisons, par la Compagnie de chemin de fer Furka-Oberalp. Or l'établissement d'une voie directe entre Zermatt et Disentis aurait l'avantage de ne pas nécessiter un changement de train entre Zermatt et St-Moritz et permettrait de relier Zermatt avec les lignes du Simplon, du Lötschberg, du Gothard et de l'Engadine (La fusion des chemins de fer Viège-Zermatt et Gornergrat, 1928). Le Conseil d'administration décide donc de demander une concession pour la prolongation de la ligne jusqu'à Brig, ce qui lui est accordé en 1928. La ligne entre Brig et Viège est inaugurée le 5 juin 1930 tandis que le Glacier Express, avec wagons directs de Zermatt à Coire et à St-Moritz fait son voyage inaugural le 25 juin de la même année (Perren et al.,

⁷⁹ Pour 1920, l'hôtellerie ne figure pas nommément dans les appellations des catégories statistiques, qui sont "industrie" et "commerce, transport", ces dernières représentant respectivement 9 % et 23 % des personnes occupées. On peut cependant faire l'hypothèse qu'elle est comptabilisée dans la deuxième catégorie, qui deviendra "commerce, transport, hôtellerie" dans le recensement de 1930.

1991). Durant ce forage, le directeur de la Compagnie du Viège-Zermatt et de celle du Gornergrat est Auguste Marguerat, un ingénieur civil lausannois. Il occupera cette fonction de 1921 à 1949, dirigeant également dès 1925 la Compagnie Furka-Oberalp (Tissot, 2007).

Le **ski-club de Zermatt** est fondé en décembre 1908 sous l'impulsion du Thurgovien Rudolf Maag, chef du dépôt de la Compagnie du Gornergrat ainsi que de l'un de ses employés Walter Schmid (Lehner, 1983). Il compte à ses débuts une cinquantaine de membres, la plupart étant de jeunes guides. Après celui de Martigny créé en 1907 et celui de Saas-Fee en février 1908, il s'agit du troisième ski-club valaisan. L'une de ses premières tâches est l'organisation de cours de ski, afin d'enseigner ce nouveau sport. C'est un professeur de ski de Davos, Gustave Walty, qui est sollicité (Sport d'hiver, 1909). Après la mise en veille des activités durant la guerre, celles-ci reprennent rapidement : organisation de cours, de concours ou encore de semaines sportives. Notons que ces événements ont lieu tant l'hiver que l'été, avec par exemple en 1924 l'organisation d'un concours de ski le 26 juin 1924 (Zermatt – ski en été, 1924). Le ski club s'occupe également des installations nécessaires à la pratique de ce sport. Par exemple pour un tremplin de ski construit en 1921, chaque membre du club doit fournir deux jours de travail bénévole (Lehner, 1983). Ainsi que nous le verrons ci-dessous, le ski-club de Zermatt va jouer un rôle important pour la mise en œuvre de l'exploitation hivernale de la station.

TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS

Comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, l'enjeu principal de ce forage concerne le passage au tourisme hivernal. Nous commençons par décrire les prémices, portés essentiellement par des acteurs privés, qui mèneront à la première saison d'hiver "officielle" en 1927. Nous montrons ensuite les différentes actions réunissant l'ensemble des acteurs, tant ceux privés que ceux publics, dans une optique collective en faveur de cet objectif de tourisme hivernal, avant de nous pencher plus spécifiquement sur les décisions et la gestion de la commune.

A la fin du XIX^{ème} siècle, il semble qu'il y ait déjà une petite exploitation touristique en hiver, sous l'impulsion des Seiler. En 1883, Joseph Seiler utilise des traîneaux pour emmener de Viège à Zermatt puis au Riffelhaus 19 membres de la section genevoise du Club Alpin Suisse (Anthamatten, 1982). Quatre ans plus tard, Leslie Stephen, un ancien président de l'Alpine Club, passe plusieurs jours à Zermatt en hiver. Il y réalise la première ascension hivernale du Mettelshorns, puis, l'année suivante en 1888, celle du Breithorns. Ces deux expériences auraient suscité l'envie, chez les alpinistes anglais, de découvrir la station en hiver (Anthamatten, 1982). Au début des années 1890, l'un des hôtels reste ouvert entre le 15 décembre et le 15 février. On écrit à ce sujet que « *les demandes ont été si nombreuses que M. Seiler s'est décidé à mettre l'hôtel du Mont-Rose à la disposition des nombreuses personnes qui comptent passer tout l'hiver dans la haute montagne* » (Canton du Valais, 1892). On ne parle cependant pas encore de ski. Il faut pour cela attendre la fin décembre 1898. Deux "étrangers", un Allemand, Wilhelm Paulcke, précurseur du ski dans ce pays, et l'un des ses amis suisse alémanique Robert Hebling, arrivent à Zermatt et veulent gravir le Mont-Rose « *avec de longues planches de bois sous les pieds* » (Lehner, 1983, p. 14). Face à la population zermattoise et aux guides, sceptiques, ils promettent d'offrir une paire de skis aux guides qui accepteraient de les accompagner. Trois se portent volontaires et l'expédition se met en marche au début janvier 1899, Paulcke et Hebling à skis et les trois Zermattois à pied. Après « *un dur combat* » (Lehner, 1983, p. 14) contre les mètres de neige, l'équipage atteint difficilement le Riffelberg et les trois guides, harassés, refusent de continuer. Paulcke et Hebling poursuivent seuls, mais ne parviennent pas au sommet. Toujours est-il qu'une année plus tard, les trois guides zermattois reçoivent les skis promis. Hermann Seiler, qui participa

durant ses études à Berne en 1900 à la création du deuxième ski-club de Suisse, voyant l'opportunité que pouvait représenter cette nouvelle activité dans le développement de l'exploitation hivernale de la station, organise en 1902 à Zermatt le premier cours de skis pour les guides. Un seul non Zermattois le suit, Alphonse Supersaxo, futur président du ski-club de Saas-Fee (Beecroft, 2009-2010). Cette manière inédite de se déplacer l'hiver convainc rapidement les guides car elle leur permet de ne plus vendre leurs services uniquement l'été, puisque l'accompagnement d'alpinistes est désormais possible toute l'année (Lehner, 1983).

Suite à la création du ski-club de Zermatt en 1908, Hermann Seiler convoque la presse et une vingtaine de journalistes font le déplacement. Le correspondant de *L'Echo des Alpes* écrit :

« A l'hôtel, ouvert en notre honneur, la véranda est transformée en salle à manger ; nous ne mourrons décidément ni de faim ni de soif. Après un juste hommage à toutes ces réconfortantes richesses, on sort au soleil admirer la vue et aussi les ébats de nos skieurs, qui ont trouvé, sur les pentes voisines, un terrain fait pour eux. Nous remarquons avec plaisir combien les guides et les montagnards de la vallée sont devenus adroits à cette exercice » (Cité par Anthamatten, 1982, p. 52).

Après la pause forcée due à la première guerre mondiale, c'est grâce aux courses sportives que le ski à Zermatt va être rendu célèbre. En 1921, pour la première fois, une patrouille militaire zermattoise formée de quatre membres prend part à un concours de ski, à Adelboden⁸⁰. Loin de les décourager, la 24^{ème} place qu'ils obtiennent les motive à s'entraîner plus durement. Deux ans plus tard, la patrouille zermattoise remporte le concours national suisse à Grindelwald. L'année suivante, c'est la consécration : la même équipe décroche la médaille d'or lors des premiers Jeux Olympiques d'hiver en 1924 à Chamonix (Truffer, 2008). Pour Lehner (1983), ces succès participent sans aucun doute à la réputation de Zermatt comme lieu de sports d'hiver. S'il semble y avoir une activité hôtelière hivernale au milieu des années 1920 (La saison hôtelière d'hiver, 1924), celle-ci semble réduite. D'ailleurs, en 1926 encore, la Société de Développement de Zermatt fait paraître le bulletin météorologique de la station dans les différentes gares uniquement en été (Chronique sierroise, 1926). En décembre 1927, Hermann Seiler décide de lancer officiellement la première "vraie" saison d'hiver. Le train ne circulant entre octobre et mai que jusqu'à St-Nicolas, il loue lui-même 50 traineaux, réquisitionnés dans toute la vallée, afin d'emmener 180 Anglais à Zermatt jusqu'à son Hôtel Victoria (Seiler, 1957) :

⁸⁰ Notons qu'il ne s'agit pas à cette époque de ski alpin au sens où on l'entend aujourd'hui. La catégorie "Patrouille militaire" correspond en fait à l'ancêtre du biathlon actuel, c'est-à-dire avec un relais par équipe de quatre soldats sur une distance de 30 kilomètres, au milieu de laquelle est intercalée une séquence de tir (Attali et Saint-Martin, 2010).



Figure 12 : Transport des touristes anglais de St-Nicolas à Zermatt en décembre 1927
 Source : (Anthamatten, 1982, p. 57)

Cette première saison rencontre un succès incontestable. Fort de cette réussite, Hermann Seiler ouvre, dès l'hiver suivant, non plus un seul mais trois de ses établissements, aménage des places pour le curling et le hockey ainsi qu'une piste de bob (L'hiver à Zermatt, 1928). Il convoque ensuite la presse quotidienne suisse ainsi que la presse touristique spécialisée pour leur faire constater si Zermatt se prête ou non aux sports d'hiver. Comme il le leur demande, « *si oui, annoncez-le au public par vos journaux* » (Lettre de Zermatt, 1928). La Société des Hôtels à Zermatt suit rapidement le mouvement. En mars 1928, l'administrateur écrit aux membres du Conseil d'administration que « *vous n'êtes pas sans savoir non plus qu'il est maintenant fortement question d'une saison d'hiver à Zermatt et nous ne pourrions rester en arrière, malgré les risques inhérents à cette nouvelle exploitation* »⁸¹. Il leur fait également remarquer que « *des travaux importants [qui] s'imposent encore pour la modernisation des installations ; nous avons affaire à une concurrence (Seiler) extrêmement allante* »⁸². Ainsi, la saison d'hiver est lancée. La Société de Développement suit l'impulsion et fait exécuter des travaux destinés à contribuer à l'essor des sports d'hiver, par exemple une piste de ski et une piste de luge de Riffelalp à Zermatt en 1933 (Billet de Zermatt, 1933).

Le problème majeur auquel se heurtent les promoteurs du tourisme hivernal est celui de l'accès à la station, car le train entre Viège et Zermatt ne circule qu'entre le 1^{er} mai et le 30 octobre et, de plus, il n'existe pas de route carrossable. Le tronçon entre Stalden et St-Nicolas n'est qu'un simple sentier muletier impraticable en hiver et celui entre St-Nicolas et Zermatt un chemin à char, suffisant uniquement pour le petit trafic local (A propos du service annuel du Viège-Zermatt, 1931). Ainsi, Zermatt est, durant l'hiver, coupé de la plaine, ce qui rend en cette saison une exploitation de la station impossible. Comme le relève un journaliste en 1908 : « *là est toute la difficulté. Lorsqu'elle sera résolue, et elle le sera, le Zermatt d'hiver pourrait bien devenir une cité plus vivante encore que le Zermatt des beaux jours de juillet* » (cité par Anthamatten, 1982, p. 55). Nous traitons alors cette problématique selon le cadre d'analyse des Régimes Institutionnels des Ressources, qui permet de mieux la comprendre.

⁸¹ Lettre de Ch.-A. de Courten, administrateur aux membres du Conseil d'administration de la Société d'Hôtels à Zermatt, Archives de l'Etat du Valais, Fonds Charles-Albert de Courten, P320/10

⁸² Id.

CAPITAL RESSOURCIEL : RENDRE LA STATION ACCESSIBLE EN HIVER

La première question à laquelle nous allons nous intéresser est celle du financement des infrastructures, que ce soit par le rail ou la route, permettant de relier Zermatt et Viège toute l'année. Il y a également le problème de la concurrence entre ces deux modes de transport. En effet, pour permettre la circulation hivernale du chemin de fer, d'importants investissements sont nécessaires, en particulier pour des protections de la ligne contre les avalanches. Dans ce cas, il faut assurer à la Compagnie Viège-Zermatt que l'exploitation hivernale soit suffisamment rentable pour lui permettre d'amortir ses investissements. Or, cela ne sera pas le cas si dans le même temps, une route carrossable est construite pour permettre la circulation toute l'année. Voyons donc quelles sont les régulations autour de cette problématique touchant les ressources sol (routes) et infrastructures de transport.

ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Les droits de propriété sur les routes sont définis par le Code civil suisse qui les décrète comme faisant partie du domaine public (Art. 664). Il stipule également que c'est la législation cantonale qui en règle l'exploitation et le commun usage. Concernant l'infrastructure ferroviaire à laquelle nous nous intéressons ici, elle est la propriété de la Compagnie Viège-Zermatt (cf. section 4.2). L'Art. 641 du Code civil suisse instaure que « *le propriétaire d'une chose a le droit d'en disposer librement, dans les limites de la loi* ».

Si l'on commence par s'intéresser aux politiques publiques régulant les infrastructures de chemins de fer, la situation est quasiment identique que celle que nous avons dans le forage précédent. L'attribution des concessions de chemins de fer est, par la loi fédérale de 1872 toujours en vigueur, une compétence de la Confédération. Le Conseil fédéral avait ainsi accordé en 1886 une concession pour un chemin de fer de Viège à Zermatt à la banque commerciale de Bâle et aux banquiers lausannois Masson, Chavannes & Cie, qui avaient fondé la Compagnie Viège-Zermatt. Les deux lois fédérales, celle de 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, et celle de 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires, que nous avons décrites dans le forage précédent, sont également toujours valables ici. On peut ensuite relever que le Conseil fédéral va promulguer deux textes assez similaires destinés à aider les entreprises de transport en difficultés. Le premier est un Arrêté fédéral⁸³ datant de 1918 et destiné à accorder un appui financier aux entreprises de transport se trouvant dans une situation difficile. Le second⁸⁴ concerne plus spécifiquement un appui financier destiné aux entreprises de chemins de fer qui voudraient remplacer la traction à vapeur par celle électrique. Ces aides sont accordées à trois conditions : que les entreprises concernées ne soient pas à même de se procurer les moyens nécessaires pour l'exploitation car les recettes ne couvrent pas les dépenses, que les Cantons et communes concernés participent également financièrement à l'entreprise afin que la Confédération ne soit pas la seule à apporter son soutien et enfin que l'exploitation soit nécessaire au pays ou à une de ses régions (Conseil fédéral, 1918 ; Conseil fédéral, 1919). En particulier, « *les entreprises qui ne servent essentiellement qu'au trafic local, au transport des touristes et à l'industrie hôtelière, ne peuvent prétendre à cette aide* » (Art. premier de l'Arrêté fédéral de 1918). La Compagnie Viège-Zermatt ne peut donc pas en profiter. Comme nous l'avons mentionné, l'exploitation des chemins de fer est une compétence fédérale. Il n'y a ainsi pas de législation ni cantonale ni communale à ce sujet.

⁸³ Arrêté fédéral du 18 décembre 1918 concernant le secours aux entreprises de transport en souffrance

⁸⁴ Loi fédérale du 2 octobre 1919 concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique

Concernant les politiques publiques liées à la question de la route, si la Constitution de 1874 assure à la Confédération « *la haute surveillance sur les routes et les ponts dont le maintien l'intéresse* » (Art. 37), il faut relever que « *la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons a, en principe, laissé à ces derniers pleine liberté en matières de ponts et chaussées, tant pour la construction que pour l'entretien et la police des routes* » (Conseil fédéral, 1935, p. 244). En 1926, le Conseil fédéral publie un circulaire annonçant aux gouvernements cantonaux que des subsides fédéraux pourront être alloués à l'avenir sur le crédit fédéral destiné aux améliorations foncières en faveur de la construction de routes et de chemins dans les régions montagneuses pour relier les villages de la montagne à la plaine. L'objectif n'est pas de subventionner des voies de communication importantes qui ont statut de routes cantonales mais de financer « *la création des chemins qui, tout en facilitant l'exploitation alpestre, desservent des vallées difficiles à atteindre ou relient des villages et communes de la montagne entre eux ou avec la plaine* » (Conseil fédéral, 1926, p. 2). Concernant cette question du financement, un Arrêté fédéral accorde en 1928 aux Cantons une subvention pour les routes ouvertes aux automobiles (Conseil fédéral, 1927). Cet arrêté impose la benzine et le benzol pour moteurs, en plus du droit de base de Fr. 10.- par 100 kilos, d'un droit supplémentaire de Fr. 10.- par 100 kilos (Art. 2). La moitié de ce revenu annuel est rétrocédé aux Cantons pour l'amélioration et l'entretien des routes publiques ouvertes aux automobiles. La part de chaque Canton est calculée sur la base du rapport entre ses dépenses totales pour son réseau de routes et les dépenses totales des routes de l'ensemble des Cantons (Art. 3). Au niveau cantonal valaisan, une loi sur les routes⁸⁵ a été votée en 1904 dans le but de coordonner les diverses dispositions concernant les routes et d'alléger les charges incombant dans ce domaine aux communes. La loi sépare les routes du Canton selon leur importance en quatre catégories (routes cantonales, routes communales de 1^{re} classe, routes communales de 2^{ème} classe, chemins vicinaux), et d'après ce classement, l'Etat participe de manière plus ou moins grande aux frais. Selon cette loi, la route de Viège à Zermatt est considérée comme une route communale de 1^{re} classe. Ainsi, les frais de construction, de correction et d'élargissement de cette route sont pour moitié à la charge des communes dont elles empruntent le territoire, le Canton y contribuant pour l'autre moitié (Art. 26). Ensuite, ce forage 1920-1940 voit l'introduction d'une nouvelle loi sur les routes⁸⁶ en 1927, qui est notamment motivée par la décision du Conseil fédéral de 1926 d'octroyer des subventions pour la construction des routes et chemins devant relier les villages de la montagne à la plaine (cf. supra). Cette loi cantonale fixe la procédure d'octroi de subventions ainsi que les caractéristiques techniques concernant les routes et chemins reliant les villages de montagne à la plaine. Enfin, concernant la régulation de la concurrence entre le rail et la route, elle est inexistante durant la période qui nous intéresse, soit jusqu'en 1933. Les CFF et plusieurs chemins de fer privés réclament dès 1921 une limitation légale des transports de marchandises par camions automobiles. Cependant, on ne parle pas encore d'une coordination des moyens de transport et d'un partage du trafic entre eux mais plutôt de soumettre les camions aux obligations imposées au chemin de fer, c'est-à-dire l'obtention d'une concession. Les Chambres fédérales débattrent plusieurs fois dans les années suivantes de ce problème entre chemin de fer et automobile. C'est le cas par exemple de la motion Bratschi du 14 mars 1928 qui demandait une limitation légale des transports par camions et qui est prise en considération. Il faudra attendre 1934 pour voir accepter par les Chambres fédérales une loi sur le partage du trafic. Celle-ci sera cependant rejetée par le peuple en 1935 (Sauthier, 2013).

Pour l'analyse du Régime Institutionnel, nous pouvons noter que l'étendue du régime est plutôt faible. En effet, même si les droits de propriété sur les routes et les infrastructures ferroviaires sont clairement délimités, on peut relever que les régulations sur le partage du trafic et la concurrence entre le rail et la

⁸⁵ Loi du 1^{er} décembre 1904 sur la classification, la construction, l'entretien et la police des routes

⁸⁶ Loi du 18 mai 1927 concernant la construction de routes et chemins reliant les villages de la montagne à la plaine et la réfection de la route cantonale de St-Gingolph à Brigue

route sont encore inexistantes. De plus, les appuis financiers prévus par les deux textes fédéraux pour les entreprises de transport ne s'étendent pas aux lignes touristiques, alors que ce sont elles qui souffrent le plus des conséquences de la guerre. Comme on l'a vu, les compagnies concernées uniquement par le trafic local et touristique ne peuvent prétendre à cette aide. Cette lacune peut également être vue comme un déficit de cohérence, étant donné qu'en 1915 le Conseil fédéral promulgue une Ordonnance relative à la protection de l'industrie hôtelière contre les conséquences de la guerre (cf. section 5.1 en début de chapitre). Via celle-ci, on accorde aux propriétaires d'hôtel un sursis pour le paiement des intérêts ou le remboursement des capitaux. De ce point de vue, il paraît difficile de justifier pourquoi les hôteliers sont soutenus et non les chemins de fer touristiques, alors qu'ils subissent les mêmes dommages. Hormis cet élément, la cohérence est plutôt bonne entre les différentes législations. Le régime est donc ici de type simple.

ARRANGEMENTS DE RÉGULATION LOCALISÉS

L'ouverture hivernale de la ligne du chemin de fer entre Viège et Zermatt est discutée au début du XX^{ème} siècle déjà. En effet, une grande assemblée du district de Viège se réunit en 1907 à ce sujet, avec la participation des communes et des autorités concernées. A l'unanimité et suite à un rapport d'Alexandre Seiler plaidant cette cause, l'assemblée décide de chercher à obtenir auprès de la Compagnie Viège-Zermatt l'exploitation hivernale de la ligne (Ligne Viège-Zermatt, 1907). Dans la foulée, un comité d'initiative, présidé par le préfet du district, est créé. Mais il se heurte rapidement au refus de la Compagnie Viège-Zermatt, au motif que « *cette exploitation ne serait pas lucrative, qu'elle serait même dangereuse et qu'en vertu des termes de la concession la Compagnie Viège-Zermatt ne pourrait pas être tenue à créer ce trafic* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1909, p. 163). Il est vrai que l'Art. 12 de la concession fédérale accordée en 1886 stipule que « *la compagnie pourra restreindre l'exploitation du chemin de fer à la saison d'été (1^{er} mai au 31 octobre)* » (Conseil fédéral, 1886, p. 902). Les autorités du district de Viège se tournent alors vers le Conseil d'Etat valaisan pour solliciter son intervention. Ce dernier va s'investir de manière assidue sur cette question, notamment en convoquant de nombreuses réunions avec la Compagnie Viège-Zermatt et les membres du comité d'initiative. Des séances avec la population sont également organisées, par exemple en octobre 1908. Près de 400 citoyens prennent part à cette assemblée, durant laquelle Alexandre Seiler prend la parole pour défendre le projet et fait ressortir avant tout le caractère d'utilité publique de l'entreprise (Le Viège-Zermatt en hiver, 1908). Aux personnes qui préféreraient plutôt voir construite une route, il avance que le Canton, tenu selon la nouvelle loi sur les routes de payer la moitié de l'ouvrage (cf. supra), n'aura pas, avant 10 ans, les moyens de payer cette construction. Il défend alors l'idée « *qu'il faut, avant tout, obtenir d'utiliser ce que l'on a, puis étudier ce que l'on aimerait avoir* » (Le Viège-Zermatt en hiver, 1908). Au début de l'année 1909, les CFF, qui exploitent à cette époque le Viège-Zermatt, déposent un rapport auprès du Conseil d'Etat. Leurs experts arrivent à la conclusion qu'une exploitation en hiver nécessiterait des travaux pour un montant d'environ Fr. 2 millions, et qu'il y aurait chaque année un déficit de Fr. 200'000.-. Dans ces conditions, ils refusent d'entrer en matière (Perren et al., 1991). Les défenseurs du projet ne s'avouent pas vaincus. Lors de la session de mai 1909 du Grand Conseil valaisan, l'un des députés du district de Viège, Adolph Imboden, dépose la proposition suivante :

« *Le Grand Conseil approuve les démarches faites par le Conseil d'Etat pour obtenir l'exploitation pendant l'hiver du Chemin de fer Viège-Zermatt et l'invite de bien vouloir les continuer avec énergie et persévérance* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1909, p. 164).

Le Chef du Département des Travaux publics assure que le Conseil d'Etat prête « *son concours le plus énergique pour demander l'exploitation en cette saison* » (id.). La proposition de soutien aux

démarches pour la circulation hivernale du train est ensuite acceptée à l'unanimité par le Grand Conseil. Comme nous le verrons dans l'analyse des moyens d'action, les acteurs politiques et touristiques zermattois sont bien représentés au sein du Grand Conseil, ce qui leur permet de trouver plus facilement du soutien pour cette proposition. Malgré cette volonté politique forte, la Compagnie se réfugie derrière l'argument juridique de l'Art. 12 pour s'opposer encore à l'exploitation hivernale. Le Conseil d'Etat continue à œuvrer sur cette question. Il faut rappeler, comme nous l'avons mentionné au début de cette section, qu'Hermann Seiler, frère d'Alexandre, est désormais conseiller d'Etat. En 1912, le Conseil d'Etat semble trouver une faille : si le texte français de la concession dit que la Compagnie peut restreindre l'exploitation, le texte allemand ne laisse pas la Compagnie juge pour décider si l'exploitation peut ou non subir la restriction⁸⁷. Le Conseil d'Etat argue alors que c'est à l'autorité qui a elle-même accordé la concession, c'est-à-dire le Conseil fédéral, qu'il appartient de restreindre ou non l'exploitation (L'exploitation du Viège-Zermatt en hiver, 1912). Il envoie donc une requête dans ce sens au Conseil fédéral. Cependant, celui-ci va refuser d'obliger la Compagnie à exploiter la ligne également en hiver. Pour lui, la seule solution est un accord à l'amiable avec les communes et le Canton dans lequel ceux-ci s'engageraient à participer aux frais supplémentaires d'exploitation, ce que refusent les intéressés (Le Viège-Zermatt en hiver, 1913). En 1917, Alexandre Seiler revient à la charge durant une séance du Grand Conseil au sujet de ce problème et demande également que des études soient faites pour la création d'une route Viège – Stalden-Saas – Zermatt. Si le chef du Département accepte les études pour la route, en insistant cependant sur le fait qu'il ne s'agit que d'études vu qu'un tel ouvrage coûterait au moins un million, il rappelle toutes les négociations, restées vaines, faites auprès de la Compagnie Viège-Zermatt pour l'exploitation hivernale, et souligne que depuis que la guerre a éclaté, la situation des chemins de fer de montagne est devenue si pénible qu'il est inutile de tenter de nouvelles démarches pour l'instant (Grand Conseil du Canton du Valais, 1917).

Au début des années 1920, n'ayant toujours pas obtenu gain de cause, le Conseil du district de Viège décide à l'unanimité de construire deux routes, Viège-Zermatt (45 kilomètres) et Stalden-Fee (15 kilomètres). Les Assemblées primaires des communes du district sont invitées à voter sur cet objet. A une forte majorité, 16 des 19 communes acceptent la construction de ces routes, qui se fera par étapes. Par contre, les populations de Randa, Täsch et Zermatt refusent de se rendre aux urnes, car elles voudraient que le district rachète la Compagnie de fer Viège-Zermatt et la laisse ouverte à l'exploitation pendant l'hiver, de préférence à la construction de la route (De Viège à Zermatt, 1921). Le premier tronçon entre Viège et Stalden est mis en travaux dès 1921, payé à hauteur de 50 % par le Canton (Grand Conseil du Canton du Valais, 1921). Cette nouvelle route carrossable, accessible aux automobiles, est ouverte en 1924 (Une nouvelle route, 1924). En septembre 1926, une nouvelle réunion a lieu entre les représentants des communes intéressées, le Conseil d'Etat et la Compagnie Viège-Zermatt. Le Conseil d'administration de cette dernière souhaiterait que le Canton et les communes prennent à leur charge les frais des ouvrages de protection pour la ligne de chemin de fer (Perren et al., 1991). Après encore de longs mois de négociations, notamment avec la transmission du dossier à la Confédération pour obtention de subventions, le Conseil d'administration accepte finalement en 1928 l'exploitation de la ligne en hiver. Outre le fait que les coûts seront partagés entre la Confédération, le Canton, les communes et la Compagnie, on peut avancer deux raisons à cette approbation. Il y a tout d'abord le fait que les Hôtels Seiler avaient décidé depuis l'hiver 1927 d'ouvrir leurs portes, ce qui assurait une clientèle au chemin de fer. Ensuite, le Conseil d'administration craignait que s'il refusait encore l'exploitation hivernale,

⁸⁷ La version allemande de l'Art. 12 est la suivante : « *Der Betrieb kann auf die Zeit vom 1. Mai bis 30. Oktober beschränkt werden* », c'est-à-dire l'exploitation peut être limitée du 1^{er} mai au 30 octobre.

« les communes intéressées auraient fait des efforts en vue de la construction d'une route carrossable utilisable toute l'année et cette route aurait valu au Viège-Zermatt la concurrence des automobiles. Ce nouvel élément aurait non seulement diminué la valeur curative de Zermatt, mais il aurait contraint le chemin de fer à baisser ses tarifs pour pouvoir lutter contre la concurrence des auto-cars » (Chemin de fer Viège-Zermatt, 1928).

Une première partie des travaux de protection sont exécutés en 1928. Le train ne circule au début en hiver uniquement jusqu'à St-Nicolas. Mais suite à l'insistance de la Société de Développement de Zermatt et de la Société des Hôtels Seiler, un train de sport continue jusqu'à Zermatt du 21 décembre 1928 au 23 février 1929, du moment que l'état de la voie le permet. La commune de Zermatt s'engage à assurer le déblai de la neige lorsque cela est nécessaire. On constate ici un effort commun entre les acteurs privés, la Société de Développement et la commune de Zermatt, c'est-à-dire une optique collective que nous retrouverons à plusieurs reprises dans le Capital Gouvernance.

Convaincue que seul un horaire régulier permettrait d'attirer une clientèle importante, la commune demande en 1929 à l'Etat du Valais d'entreprendre l'étude des travaux de protection nécessaires entre Zermatt et Täsch (De Viège à Zermatt en hiver, 1929). C'est finalement en 1931 qu'aboutit un accord satisfaisant l'ensemble des parties. La Compagnie de chemin de fer, devenue celle du Brig-Viège-Zermatt en 1930 (cf. supra), s'engage à circuler toute l'année entre Viège et Zermatt et à construire à ses frais les travaux de protection nécessaires, estimés à Fr. 900'000.-. En contrepartie, la Confédération, le Canton et les communes lui versent durant 15 ans un subside annuel de Fr. 30'000.-. Le Conseil fédéral subventionne la moitié de la somme, mais subordonne cette aide à l'interdiction de travaux de construction d'une route carrossable entre St-Nicolas et Zermatt (Pour le Viège-Zermatt, 1931 ; Conseil fédéral, 1931). Autrement dit, les travaux engagés pour la construction de la route ne seront pas poursuivis au-delà de St-Nicolas au moins pour 15 ans. Ainsi, les automobiles ne pourront pas atteindre Zermatt et, même jusqu'à St-Nicolas, la route ne sera ouverte qu'aux automobilistes transportant moins de six personnes, c'est-à-dire que les autocars en seront exclus. La Compagnie s'assure par là de rentabiliser son investissement et la Confédération que les sommes qu'elle investit contribuent à un trafic vraiment rentable. Les Assemblées primaires de l'ensemble des communes concernées ratifient à une très importante majorité cet arrangement (Les assemblées primaires et le service d'hiver du Viège-Zermatt, 1931). Par cet accord, la Confédération et le Canton réalisent une énorme économie car ils évitent par là de devoir construire une route entre Stalden et Zermatt qui aurait coûté plus de Fr. 2 millions car, selon la loi sur les routes de 1927 (cf. supra), la commune de Zermatt serait en droit d'exiger d'être reliée à la plaine par une route carrossable (A propos du service annuel du Viège-Zermatt, 1931). Dès la fin octobre 1933, les travaux des ouvrages de protection étant terminés, le service permanent du chemin de fer peut commencer (Perren et al., 1991).

Reprenons à présent notre analyse du Capital Gouvernance. Un même type de partenariat entre acteurs privés et publics que celui qui a permis la circulation hivernale du train se met en place lors de l'organisation des 26^{èmes} courses nationales de ski à Zermatt en 1932 et illustre parfaitement l'optique collective qui régit la station à cette période. A peine cinq ans après son ouverture officielle en tant que station hivernale, Zermatt est en lice pour organiser la 26^{ème} édition de la plus importante course nationale de ski, qui a lieu pour la première fois en Valais. Comme le relève Beecroft (2009-2010, p. 47), *« cet événement est essentiel pour la station qui revêt définitivement l'image de place de sport. Le retentissement d'une telle épreuve dépasse les frontières »*. Le comité d'organisation est présidé par Hermann Seiler, directeur général des Hôtels Seiler. Parmi les membres de ce comité, on peut nommer Bernard Biner, président du ski-club de Zermatt, Johann Stöpfer, directeur général des hôtels de la bourgeoisie, Hans Zimmermann, directeur général de la Société d'Hôtels à Zermatt, Joseph

Aufdenblatten, président de la commune et Auguste Marguerat, directeur du chemin de fer Brig-Viège-Zermatt (Lehner, 1983). Ainsi, les trois principaux propriétaires d'hôtels, le ski-club, la commune, la bourgeoisie et la Compagnie de chemin de fer sont représentés. Le slogan retenu par le comité d'organisation est : "simple, mais de bonne qualité et pas cher". En effet, en cette période de crise économique mondiale qui frappe durement le tourisme, on ne peut envisager de grosses dépenses. Le concours est un succès et tant la presse que les coureurs louent l'organisation. La station a réussi son examen d'entrée dans la cour des stations d'hiver bien établies (Lehner, 1983).

On peut encore ajouter que Zermatt va recevoir de nombreuses grandes assemblées à partir des années 1920. Citons par exemple un congrès postal international en 1921 (Congrès postal à Zermatt, 1921), le congrès des naturalistes suisses en 1923 avec 300 participants (Le congrès des sciences naturelles à Zermatt, 1923), le congrès des banquiers suisses en 1929 qui réunit également 300 personnes (Les banquiers suisses à Zermatt, 1929), l'assemblée annuelle des directeurs suisses des stations climatiques et des sociétés de développement en 1932 (Une conférence du tourisme à Zermatt, 1932), l'assemblée annuelle de la Société suisse des imprimeurs en 1933 à laquelle prennent part 160 imprimeurs (Société suisse des imprimeurs, 1933) ou encore en 1935 l'assemblée annuelle sur trois jours de l'Association suisse des électriciens et l'Union des centrales suisses d'électricité avec plus de 500 participants (Les électriciens suisses en Valais, 1935). Ces événements, tout comme l'organisation des championnats suisses de ski en 1932, nécessitent une étroite collaboration entre l'ensemble des partenaires touristiques. Le nombre élevé de participants exige presque toujours que des trains spéciaux soient affrétés pour les transporter jusqu'à Zermatt. De plus, une excursion en train au Gornergrat est systématique prévue. Le concours de la Compagnie Brig-Viège-Zermatt est ainsi indispensable. Ensuite, on peut noter que les congressistes sont logés la plupart du temps soit à l'Hôtel Victoria, appartenant au groupe Seiler, soit au Zermatterhof, propriété de la bourgeoisie. Leur importante capacité ainsi que l'implication d'Hermann Seiler et de la bourgeoisie expliquent sans aucun doute ce choix. La plupart du temps, ces manifestations sont organisées conjointement par ces deux plus importants acteurs touristiques. Par exemple, pour l'accueil des 730 participants du congrès des Caisses Raiffeisen en 1929, les congressistes alémaniques se retrouvent à l'Hôtel Victoria des Seiler tandis que ceux romands sont au Zermatterhof de la bourgeoisie (Le congrès des Caisses Raiffeisen à Zermatt, 1929). En 1931 lors d'un congrès international de radiophonie auquel prennent part entre autres plusieurs ministres européens, les participants sont logés à l'Hôtel Victoria tandis que le Conseil communal, qui est, rappelons-le, similaire au Conseil bourgeoisial, offre un apéritif (Radiophonie internationale, 1931). Notons encore que lors du congrès de la presse suisse en 1928 auquel participent 400 journalistes et dont Hermann Seiler est l'un des organisateurs avec notamment Auguste Marguerat, directeur du chemin de fer Brig-Viège-Zermatt, l'assemblée générale se déroule à l'Hôtel Zermatterhof de la bourgeoisie tandis que le président de la commune (et de la bourgeoisie), Joseph Aufdenblatten, accueille les congressistes et que la municipalité offre une collation (La presse suisse à Zermatt, 1928). Comme on peut le voir, les relations entre les Hôtels Seiler et les acteurs politiques sont, de ce point de vue, de nature collaborative plutôt que concurrentielle.

Enfin, voyons pour ce forage plus spécifiquement les différents éléments concernant la commune et la bourgeoisie. Au début de ce forage, cette dernière possède quatre hôtels : le Riffelberg et le Zermatterhof qu'elle détient depuis le XIX^{ème} siècle (cf. forage précédent), le Kulm-Gornergrat, construit en 1909, et le Belvédère au Matterhorn, inauguré en 1911 (Attinger, 1999-2000). Si durant le forage précédent la gérance des hôtels bourgeoisiaux était confiée à la société A. Seiler Frères, ce n'est plus le cas ici. En effet, en 1909, trouvant que la location payée était trop basse, la bourgeoisie décide de mettre aux enchères le bail pour ses trois établissements (Zermatterhof, Riffelberg et Kulm-Gornergrat). Pour un loyer de Fr. 55'000.- annuel, c'est Auguste Gindraux, de Bienne, propriétaire de

l'Hôtel Beau-Site à Zermatt construit en 1907, qui remporte la mise, pour une durée de 10 ans (1910-1919) (Industrie hôtelière, 1907b ; Kronig, 1927). Durant la première guerre mondiale, le Riffelberg restant fermé, le Conseil bourgeoisial accepte de réduire la location à Fr. 25'000.- par année (Kronig, 1927). L'Hôtel Belvédère, terminé en 1911, est pris en gérance par un bourgeois zermattois, Marinus Biner. Cependant, avec la guerre, celui-ci n'arrive plus à payer la location. Au printemps 1920, la bourgeoisie lui propose de renoncer au contrat en abandonnant les loyers impayés. La gérance des trois autres établissements étant également échue, la bourgeoisie se retrouve en 1920 avec ses quatre hôtels sans gérance (Kronig, 1927). Devant la difficulté de trouver un gérant pour un loyer convenable, elle décide de les exploiter elle-même. Elle doit cependant commencer par racheter le mobilier des trois hôtels préalablement gérés par Gindraux, comme le stipulait le contrat de gérance signé en 1909⁸⁸. Les débuts ne sont pas faciles : les caves et les réserves sont vides, la clientèle rare en cette période d'après-guerre et les prix des denrées ne cessent de grimper. Pourtant, cette solution apparaît après quelques années comme avantageuse car les bénéfices dépassent les loyers qu'elles percevaient (par exemple Fr. 130'000.- en 1924) (Kronig, 1927). En 1927, la bourgeoisie rachète la Pension Findelen-Gletscher pour Fr. 30'000.- (Attinger, 1999-2000). Elle dispose alors de cinq hôtels qui, étant donné leur situation respective, peuvent être clairement vus comme complémentaires les uns aux autres. Si le Zermatterhof se trouve dans le cœur de la station à 1620 mètres d'altitude, la Pension Findelen-Gletscher est à 2500 mètres entre le Rothorn et le Gornergrat, le Kulm-Gornergrat est situé, comme son nom l'indique à 3000 mètres d'altitude au Gornergrat, le Riffelberg un peu plus bas à 2500 mètres et enfin le Belvédère au Matterhorn est construit à 3300 mètres tout près de la Hörnlühütte. Forte de cette situation, la bourgeoisie propose aux visiteurs un système d'échanges pour les repas et le logement : un touriste séjournant dans l'un des hôtels peut, moyennant un petit supplément, loger selon ses excursions au Riffelberg, au Gornergrat, au glacier Findelen ou au pied du Cervin (Du tourisme à bâtons rompus, 1935). Toujours au niveau touristique, on constate que les acteurs politiques se montrent soucieux de limiter la concurrence. Deux exemples permettent d'illustrer cela. En 1880, la section Monte-Rosa du Club Alpin Suisse (CAS) construit une cabane au Hörnli. Dès lors, celle-ci sert de point de départ à de nombreux alpinistes qui souhaitent gravir le Cervin (Site du Matterhorn Group). En 1911, la bourgeoisie de Zermatt fait construire à proximité l'Hôtel Belvédère, comprenant 20 chambres. En 1915, le Conseil communal décide d'interdire à la cabane du CAS de vendre des denrées alimentaires et limite à 17 le nombre de places utilisables pour y dormir. Le résultat est que durant l'été, de nombreux alpinistes, membres du CAS, sont contraints de se loger à l'Hôtel Belvédère plutôt que dans la cabane Hörnli, qui est pourtant leur propriété (Assemblée de la section Monte-Rosa, 1933 ; Kronig, 1927). Ici, la double casquette des acteurs politiques, comme propriétaire d'hôtels (bourgeoisie) et comme organe de décision (commune), leur permet de préserver les intérêts de l'hôtel en lui assurant une clientèle. Cette interdiction sera cependant levée par le Conseil communal en 1926. Ensuite, durant la même période, le ski-club de Zermatt souhaite construire une cabane à 2600 mètres d'altitude, afin de permettre aux visiteurs, en particulier les membres du club ainsi que les indigènes, de se désaltérer et se sustenter après les deux heures de montée pour parvenir jusque-là. En avril 1931 est signée une convention avec la bourgeoisie. Celle-ci met gratuitement à disposition du ski-club le terrain nécessaire à la construction de la cabane. Cependant, elle se réserve le droit de racheter la cabane si elle décide plus tard de construire un hôtel à cet endroit-là. De plus, la vente de la cabane à un acheteur privé est strictement interdite (Lehner, 1983).

⁸⁸ Dans celui-ci, il était bien précisé que la bourgeoisie ne possédait que le bâtiment, tandis que le mobilier appartenait au gérant.

Intéressons-nous à présent à un sujet majeur pour le tourisme hivernal : le développement des remontées mécaniques. En 1934 est créée à Turin la société Cervino SA par des hommes d'affaires italiens. Son objectif, figurant dans ses statuts, est de financer et de favoriser le trafic touristique en général et dans la région de Zermatt en particulier, de toutes les manières possibles, notamment par des téléphériques et des funiculaires (Truffer, 2008). Pour atteindre ce but, Cervino SA se lance en 1935 dans la construction d'une station touristique, Breuil-Cervinia, située au pied du versant sud du Cervin (cf. carte page 83 pour les différents noms de lieux cités dans ce paragraphe). Entre 1935 et 1938, elle réalise une liaison téléphérique entre Breuil-Cervinia et le Saint-Théodule, plus précisément à Testa Grigia. Cervino SA cherche également à réaliser un certain nombre d'installations sur le glacier Saint-Théodule ainsi qu'une liaison téléphérique entre celui-ci et le Gornergrat (Aufdenblatten, 1987). En août 1938, elle dépose une demande de concession auprès du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer pour construire et exploiter une remontée mécanique pour luges entre Trockener Steg et Testa Grigia. Elle doit pour cela négocier avec la commune de Zermatt, sur le territoire de laquelle se trouvera la future installation. Les deux parties signent en 1938 une convention par laquelle Cervino SA s'engage à construire cette liaison entre Trockener Steg et Testa Grigia ainsi qu'un téléphérique entre Trockener Steg et Riffelberg. La commune ne verse aucune contribution financière pour ces infrastructures mais accorde un droit de passage et de construction pour ces projets pour une durée de 80 ans, à la condition que les aménagements en question soient réalisés dans les trois ans (Aufdenblatten, 1987). Une Assemblée primaire en décembre 1938 confirme cet accord. Au début de l'année 1939, la première étape de la liaison entre Breuil-Cervinia et Zermatt se termine avec l'inauguration du téléphérique entre la station italienne et Testa-Grigia, à l'arête frontière entre le col de Saint-Théodule et le Breithorn (Un nouveau téléphérique Valtournanche-vallée de Zermatt, 1939). La Compagnie du Gornergrat voit évidemment d'un bon œil ces projets qui lui permettront d'accroître la fréquentation de sa ligne, et se lance dans des travaux de galeries de protection contre les avalanches pour permettre la circulation pendant l'hiver jusqu'au Riffelberg. Les dépenses nécessaires sont payées en partie par des subsides de la Confédération ainsi que du Canton et des communes intéressées (La plus haute galerie d'Europe, 1940). De même, la bourgeoisie décide dans le même temps d'agrandir et d'aménager pour l'hiver son hôtel au Riffelberg, vu qu'il est dorénavant accessible durant cette saison. Malgré le début de la deuxième guerre mondiale, la Compagnie du Gornergrat et la bourgeoisie poursuivent leurs travaux. En mars 1941, la direction de la Compagnie et celle de l'hôtel Riffelberg convoquent la presse valaisanne pour leur montrer le résultat (E. Md., 1941). Si ces acteurs poursuivent leurs travaux malgré la guerre, ce n'est pas le cas de Cervino SA. En effet, la frontière entre la Suisse et l'Italie restant fermée, elle ne peut continuer ses réalisations. Comprenant que le développement touristique de Zermatt dépend pour une large part des infrastructures, la commune et la bourgeoisie construisent ensemble en 1942 un premier télésiège entre Zermatt et Sunnegga, grâce à l'acceptation massive par l'Assemblée primaire d'un crédit de Fr. 160'000.- (105 oui, 3 non et 2 abstentions) (Wirz-Julen, 2005). Lors de l'inauguration de l'installation en décembre 1942, le président de la commune et de la bourgeoisie Joseph Aufdenblatten souligne que ce télésiège « témoigne, sur le terrain des réalisations pratiques, de cette volonté de "tenir" dans l'attente de jours meilleurs » (Un ski-lift à Zermatt, 1942). Au printemps 1946, la guerre étant terminée, Cervino SA décide de réaliser la liaison entre le Saint-Théodule et Riffelberg, selon l'accord passé en 1938 (Aufdenblatten, 1987). Or, celui-ci prévoyait que les infrastructures devaient être construites dans un délai de trois ans, faute de quoi la convention devenait caduque. Le Conseil communal décide donc de soumettre à nouveau cet objet à ses citoyens, pour savoir si l'accord doit ou non être renouvelé. Mais la bourgeoisie intervient et, se fondant sur un avis de droit du professeur Siegwart selon lequel le sol impropre à la culture était propriété de la bourgeoisie, convoque l'Assemblée bourgeoise en octobre 1946. Celle-ci vote la révocation des droits accordés à Cervino SA en 1938 ainsi que l'équipement immédiat, avec l'aide de la municipalité, du domaine skiable de Sunnegga et de Blauherd par un

télesiège entre Zermatt et Sunnegga (remplaçant le télésiège de 1942) et un télésiège entre Sunnegga et Blauherd (Aufdenblatten, 1987). On constate ainsi un changement d'optique entre la décision municipale de 1938 de laisser à Cervino SA le soin de construire les remontées mécaniques et celle de 1946 de reprendre en mains ce développement. On peut faire l'hypothèse que ce revirement est lié au renouvellement, en 1945, de plus de la moitié du Conseil communal. Celui-ci reste en totalité conservateur mais tant le président Othmar Julen que le vice-président Karl Biner sont nouveaux. Il semble alors que le nouveau Conseil soit plus attaché que l'ancien à conserver en mains locales le développement de la station. L'intervention de la bourgeoisie, se posant en 1946 comme propriétaire des terrains concernés, est également intéressante. On peut se demander la raison de cette ingérence car à ce moment-là, Othmar Julen, le nouveau président de la commune, est également président de la bourgeoisie. Les deux entités fonctionnent donc toujours de concert. Cependant, Othmar Julen apparaît comme un fervent défenseur de la bourgeoisie. Il sera en effet le tout premier président du Conseil Bourgeoisial séparé du Conseil communal lors de la constitution de cet organe en 1969, fonction qu'il occupera jusqu'en 1985. Sous sa houlette et comme nous verrons dans le forage suivant, la bourgeoisie se montrera très active dans le développement du domaine skiable du Théodule (Bourgeoisie de Zermatt, 1984). De plus, les élections communales de 1945 ont la particularité de voir élu une personnalité venant d'une famille non originaire de Zermatt : Karl Lehner (Wirz-Julen & Biner, 1991). Il s'agit bien là de la première fois qu'un conseiller non bourgeois est élu (Kantons-Gericht, 1982). Cette arrivée d'un non bourgeois a peut-être également joué un rôle dans l'intervention de la bourgeoisie pour être partie prenante du développement des remontées mécaniques avec la commune. Othmar Julen, président de la commune et de la bourgeoisie, a-t-il alors anticipé l'évolution mise en route qui mènera, aux élections communales de 1968, à un Conseil où les non bourgeois seront désormais majoritaires ? Nous y reviendrons dans le forage suivant.



Figure 13 : Carte du domaine skiable de Breuil-Cervinia et de Zermatt
 Source : Site Monte-Rosa

Ensuite, nous avons vu dans le forage précédent que la commune et la bourgeoisie de Zermatt s'étaient associées à des sociétés privées pour assurer l'approvisionnement en eau et en électricité. Au début de cette période, on assiste dans les deux cas au retrait des acteurs privés. Concernant l'eau, la commune avait conclu un accord en 1900 avec la Compagnie Viège-Zermatt, celle du Gornergrat et l'entreprise A. Seiler pour financer conjointement les canalisations ainsi que la centrale de distribution d'eau (cf. section 4.2). L'eau utilisée était celle du Triftbach, fournie gratuitement par la commune. Or, ce n'était pas une solution idéale car durant les mois d'été, c'est-à-dire lors des pics de fréquentation touristique, l'eau était trouble et chargée d'argile à cause de la fonte des neiges. Beaucoup de touristes s'en plaignaient (Julen, 1991). La bourgeoisie possédait une source avec une eau de meilleure qualité, mais celle-ci se trouvait au-dessous du Riffelalp (cf. carte page précédente). Son exploitation posait donc des problèmes financiers car elle nécessitait la construction de longues canalisations jusqu'à la station. En 1918 a lieu une séance réunissant les représentants des associés du syndicat, soit le vice-président et le secrétaire général du Conseil d'administration du Viège-Zermatt, le président du Conseil d'administration et le directeur de la Compagnie du Gornergrat, Alexandre Seiler le directeur des Hôtels Seiler ainsi que le président et le secrétaire de la commune (Kronig, 1927). Les trois sociétés demandent que la bourgeoisie cède au syndicat la source d'eau gratuitement ou contre un montant très modeste. Comme celle-ci refuse, les trois sociétés essayent de pousser la commune à exproprier la source pour cause d'utilité publique. Mais le Conseil communal ne cède pas et propose à la place qu'elles se retirent du syndicat en laissant leurs parts à la commune, celle-ci s'occupant de fournir l'eau à la station grâce à la source mentionnée. Il avance l'argument que de toute façon, l'entreprise n'est pas rentable (cf. section 4.2). Les trois sociétés refusent cependant cette proposition. La situation reste bloquée jusqu'au milieu de l'année 1921. Durant cette période, afin de lutter contre le chômage qui touche les industries suisses principalement à cause du cours élevé du taux de change, le Conseil fédéral décide, via un Arrêté⁸⁹, d'ouvrir un crédit de 10 millions de francs destiné à subventionner des travaux de manière à occuper la main-d'œuvre. A sa suite, le Canton du Valais prend des mesures contre ce problème par un nouvel Arrêté⁹⁰. Celui-ci stipule notamment que *« avec l'appui de la Confédération, le canton du Valais vient en aide aux communes dans les mesures qu'elles prennent pour combattre le chômage. Il accorde, à cet effet, dans les limites des crédits prévus par la Confédération et le Canton, des subsides d'un montant de 10 % au maximum du coût total des travaux qui seront entrepris par les administrations communales pour occuper les chômeurs »* (Art. premier). Le Conseil communal de Zermatt décide de profiter de ces subsides pour entreprendre les travaux nécessaires à la fourniture d'une eau pure pour la population et les touristes (Julen, 1991). Après de longues négociations avec toutes les parties intéressées, un accord est trouvé en novembre 1921. Les termes principaux sont les suivants (Julen, 1991 ; Kronig, 1927) :

- la Compagnie du Viège-Zermatt, celle du Gornergrat ainsi que les Hôtels Seiler cèdent gratuitement leurs parts dans le syndicat à la commune de Zermatt,
- la Compagnie du Viège-Zermatt accorde un rabais de 50 % pour le transport du matériel destiné à la construction des canalisations et des infrastructures de traitement de l'eau,
- la Compagnie du Gornergrat assure gratuitement le transport de ce matériel jusqu'au-dessous du Riffelalp, où se trouve la source, et autorise l'installation des tuyaux le long de la ligne de chemin de fer,
- la commune s'engage à réaliser les installations pour le 15 juillet 1922,
- les deux compagnies de chemin de fer ainsi que les Hôtels Seiler bénéficient durant les 10 premières années d'un rabais de 10 % sur les tarifs de fourniture de l'eau et reçoivent l'assurance que pendant ces 10 ans les tarifs seront établis de telle sorte que le bénéfice

⁸⁹ Arrêté fédéral du 19 février 1921 concernant les mesures à prendre pour obvier au chômage

⁹⁰ Arrêté du 30 avril 1921 concernant les mesures à prendre pour obvier au chômage

annuel ne puisse excéder le 12 % du capital investi. Cette dernière condition revient en fait à éviter que les tarifs ne subissent une augmentation trop importante durant ce laps de temps. La bourgeoisie participe à l'entreprise en mettant gratuitement à disposition la source ainsi que les terrains pour y poser les canalisations et paie la moitié des nouvelles infrastructures, la commune finançant l'autre moitié. Les deux collectivités sont donc à parts égales copropriétaires des installations. Comme promis, les travaux sont terminés pour la mi-juillet 1922. L'année suivante est construit un nouveau réservoir de 300 m³. Les Fr. 95'000.- qu'il coûte sont payés par le fonds de réserve qui restait du premier syndicat pour l'eau, par des subsides fédéraux et cantonaux et par des apports privés. Ceux-ci proviennent en particulier des hôtels. Par exemple, la Société d'hôtels à Zermatt met Fr. 5'000.-. Grâce à cela, un rabais de 10 % sur la fourniture d'eau leur est accordé. Ils bénéficient autrement dit des mêmes conditions préférentielles que les membres du premier syndicat (Kronig, 1927). Le reste de la somme émane d'un emprunt contracté conjointement par les deux propriétaires des installations, c'est-à-dire la commune et la bourgeoisie. Dans la foulée, un premier "vrai" règlement communal pour la fourniture d'eau est proclamé par le Conseil communal le 25 mars 1923 (Julen, 1991).

Concernant l'électricité, rappelons que la bourgeoisie avait créé en 1892 un Syndicat pour l'éclairage électrique, avec l'entreprise Seiler et la Compagnie du chemin de fer Viège-Zermatt. Suite à une divergence de points de vue, cette dernière s'était retirée du Syndicat en 1908 en revendant ses parts aux deux autres associés (cf. forage précédent). Le Syndicat d'électricité appartient dès lors à la bourgeoisie et aux Seiler pour moitié chacun. En 1912, un nouveau directeur est engagé à la tête de l'entreprise, Paul Buchschacher de Berne (Julen, 1991). Or, à partir de là, la bourgeoisie ne va plus réussir à se faire présenter les comptes annuels. Après de nombreuses demandes et protestations, elle demande en 1916 le renvoi du directeur, ce que les Seiler refusent (Kronig, 1927). Or en mai 1917, Buchschacher disparaît avec la caisse et la bourgeoisie intente une action pénale contre lui auprès du Tribunal de district. Ce dernier exige un examen complet de la gestion administrative des dernières années. On découvre alors que pas loin de Fr. 10'000.- ont été détournés par le directeur de l'entreprise (Julen, 1991). A la suite de cette découverte, le Conseil communal décide en novembre 1918 de demander au Conseil d'Etat valaisan que l'entreprise "Usine électrique Zermatt" soit déclarée d'utilité publique, notamment afin de pouvoir exproprier la part des Seiler. Le Conseil d'Etat lui répond que cette requête n'est pas de sa compétence mais relève de celle du Conseil fédéral. Le 27 avril 1919, l'Assemblée bourgeoise décide de proposer à la commune un partenariat pour l'entreprise. Les deux collectivités, le Conseil fédéral et le Tribunal fédéral vont se renvoyer le dossier pendant plusieurs années. Suite à la décision du Tribunal fédéral d'exproprier la part des Seiler contre dédommagements, la commune devient le 1^{er} juillet 1927 copropriétaire avec la bourgeoisie de l'usine électrique (Julen, 1989).

MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISES

Concernant le **personnel** et l'**organisation**, on peut commencer par relever que les Seiler peuvent toujours compter, comme c'était le cas déjà dans le forage précédent, sur un réseau familial et politique important. Hermann Seiler, qui, comme nous l'avons vu, démissionne de son poste de conseiller d'Etat pour reprendre la direction des Hôtels Seiler à la mort de son frère Alexandre en 1920, lui succède également à la fonction de conseiller national entre 1920 et 1925 (Et Sierre, 1920). Il est également député au Grand Conseil entre 1921 et 1929. Dès 1922, il est membre de la Société suisse des hôteliers dont il assure ensuite la présidence pendant 17 ans entre 1928 et 1945. Sous sa houlette, la Société joue un rôle important dans la structuration et la diffusion du ski dans les années 1930 (Beecroft, 2009-2010). Grâce à son mandat de conseiller national, il intervient par exemple en 1924 pour demander au Conseil fédéral de faire des démarches afin que le gouvernement allemand renonce à la taxe de 500 marks-or dont il frappe ses ressortissants désireux d'aller séjourner à l'étranger. Il obtiendra satisfaction puisque la taxe sera supprimée (La semaine parlementaire, 1924). Hermann Seiler est également membre du Conseil d'administration des CFF dès 1928 (Canton du Valais, 1928). La troisième génération Seiler commence aussi à se distinguer. Franz, le fils d'Alexandre, suit comme son père des études de droit et exerce dès 1920 comme avocat et notaire à Brigue (Truffer, 2011e). Dès 1921, il appartient au Conseil d'administration des Hôtels Seiler et dès 1923, il fait partie du comité de direction de la Fiduciaire suisse des hôteliers à Zürich avant d'être nommé directeur en 1926. Franz Seiler prend également la direction du journal local de Brig le *Briger Anzeiger* en 1920 (Presse, 1920). Son frère Joseph est le directeur de l'Hôtel Riffelalp de 1927 à 1932 et membre du Conseil d'administration des Hôtels Seiler (Anthamatten, 1982). Leur cousin Eduard, fils d'Hermann, suit des études de sciences économiques à Saint-Gall, à Zürich (où il fera son doctorat) et à Paris. Dès 1929, il travaille dans les hôtels de son père à Gletsch et dans les années 1930, il organise des campagnes publicitaires à Londres et à Paris pour promouvoir la saison d'hiver à Zermatt (Truffer, 2011f). Eduard Seiler appartient durant les années 1930 au comité de l'Association hôtelière du Valais (Assemblée des Hôteliers valaisans, 1938). Comme on le voit, les Seiler sont actifs tant au niveau local qu'aux niveaux cantonal et fédéral. De plus, on peut souligner que le Conseil d'administration des Hôtels Seiler est principalement aux mains de la famille. Les deux fils d'Alexandre, Franz et Joseph, en font partie tandis que leur cousin Eduard y fera son entrée plus tard en 1948 (Truffer, 2011f). La présidence de ce Conseil est assurée de 1911 à 1926 par Elie Perrig, époux d'Amanda Seiler qui est la sœur d'Alexandre et d'Hermann, puis de 1926 à 1941 par Joseph de Stockalper, un neveu d'Alexandre et d'Hermann (Anthamatten, 1982). Le schéma ci-dessous représente une partie de l'arbre généalogique de la famille Seiler, comprenant les différents membres dont nous avons parlé :



Figure 14 : Hermann Seiler, 1876-1961. Source : (Anthamatten, 1982, p. 36)

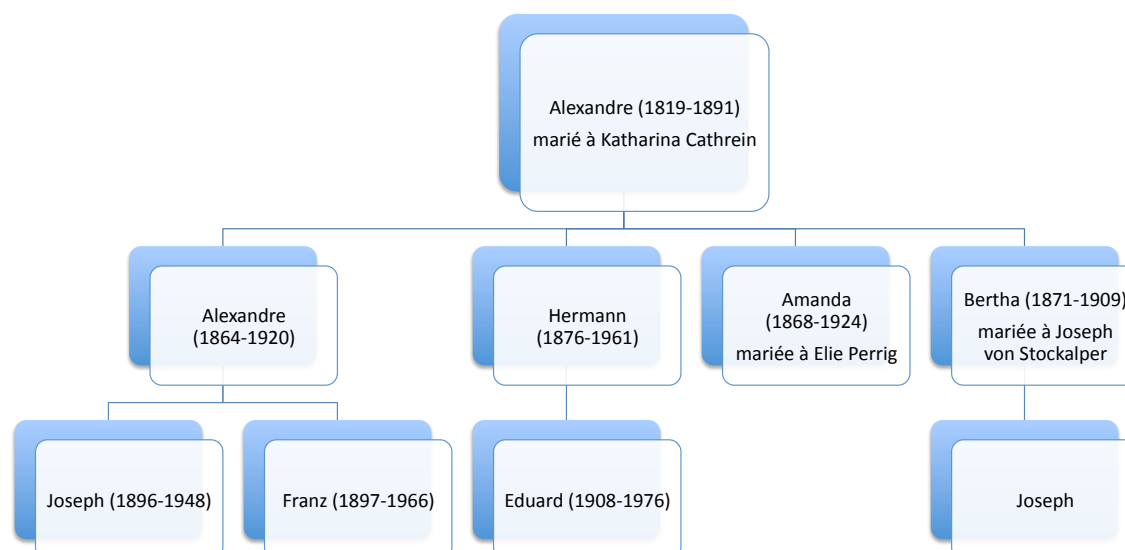


Figure 15 : Une partie de l'arbre généalogique de la famille Seiler
Source (Anthamatten, 1982, p. 34-35)

Toujours concernant le personnel et l'organisation, un autre acteur touristique de Zermatt exerce des fonctions aux échelles supérieures : il s'agit d'Auguste Marguerat, un ingénieur civil lausannois, directeur du Viège-Zermatt et du Gornergrat dès 1921 puis également du Furka-Oberalp dès 1925. En 1930, il est élu à la présidence de l'Union des entreprises suisses de transports publics. Il est également membre de la commission permanente du Congrès international des chemins de fer (Tissot, 2007). Il contribue à la création en 1937 de l'Union Valaisanne du Tourisme et appartient au premier comité (Erné, 1987). Concernant la Compagnie Viège-Zermatt, on constate que comme durant le forage précédent, les membres du Conseil d'administration sont pour la plupart des banquiers vaudois et fribourgeois (Le Viège-Zermatt, 1923 ; Le Viège-Zermatt, 1928 ; L'assemblée du Viège-Zermatt, 1930). Notons cependant que vers le milieu des années 1930, Hermann Seiler y fait son entrée (Le Viège-Zermatt, 1941). On peut également relever que dans les années 1920, le président de la société des guides valaisans est Henri Gentinetta, un guide zermattois (A la société des guides valaisans, 1924). En listant ainsi le nombre d'associations valaisannes ou suisses dans lesquelles des acteurs touristiques zermattois jouent un rôle, on peut comprendre cette forte représentativité comme une illustration de l'importance désormais de la station dans le paysage touristique valaisan et suisse. Enfin, intéressons-nous de plus près aux acteurs politiques. Le président de la commune pendant 20 ans entre 1924 et 1944, Joseph Aufdenblatten, est un hôtelier (Biner, 1982b). Il est le fils de Peter, qui a fait construire les hôtels Trift et Gornergrat (Wirz-Julen & Biner, 1991). Joseph Aufdenblatten exploite l'Hôtel Gornergrat à Zermatt et la Pension Alpina⁹¹. Alfred Perren, le vice-président de la commune entre 1936 et 1945 est un ingénieur (Biner, 1982b). Il est également président de la Société de Développement de Zermatt. Au niveau des rôles politiques cantonaux, on peut relever que Joseph Aufdenblatten est député conservateur au Grand Conseil entre 1929 et 1933 (Biner, 1982a). Il était précédé à ce poste par un autre Zermattois, Hieronymus Julen, député entre 1913 et 1929. Celui-ci est guide de montagne et également ancien président de la commune de Zermatt (de 1899 à 1903). Alfred Perren est, quant à lui, député suppléant au Grand Conseil durant les années 1930, puis député entre 1941 et 1949.

Ensuite, pour le moyen d'action **droit**, nous pouvons relever la capacité remarquable de la part des différents acteurs zermattois de le mobiliser afin de recevoir divers subsides de la part de la

⁹¹ Prospectus publicitaire datant d'environ 1925 consulté à la Médiathèque Valais à Sion

Confédération ou du Canton. Autrement dit, la mobilisation du droit permet l'obtention d'un autre moyen d'action qui est l'argent. C'est le cas notamment de la Compagnie du Gornergrat qui, en 1940, pour les travaux de protection contre les avalanches destinés à l'ouverture de la ligne en hiver, s'élevant à Fr. 450'000.-, bénéficie d'un subside de la Confédération à hauteur de Fr. 150'000.- tandis que le Canton et les communes prennent à leur charge Fr. 50'000.- (La plus haute galerie d'Europe, 1940). Comme nous l'avons vu dans l'analyse du Capital Ressourciel, la Compagnie de chemin de fer Brig-Viège-Zermatt parvient également à obtenir, alors qu'elle prend à sa charge les dépenses d'environ Fr. 900'000.- occasionnées par les travaux de protection contre les avalanches, que la Confédération, le Canton et les communes lui versent durant 15 ans un subside annuel de Fr. 30'000.- (Pour le Viège-Zermatt, 1931). La commune de Zermatt n'est pas en reste. Nous avons vu qu'elle profitait de l'Arrêté fédéral et celui cantonal de 1921 concernant les mesures à prendre pour lutter contre le chômage afin d'obtenir qu'une partie des travaux de canalisation bénéficient des subsides mis à disposition dans ce but. C'est également le cas pour la construction du nouveau réservoir d'eau en 1923. Ensuite, la commune et la bourgeoisie vont mobiliser ce moyen d'action droit dans le cas de l'aménagement des remontées mécaniques. Alors que le Conseil communal avait conclu en 1938 une convention avec Cervino SA pour la construction de remontées mécaniques, il utilise le fait que cet accord n'a pas été respecté pour le rendre caduque et récupérer ainsi la mainmise sur le développement de l'aménagement touristique. De même, la bourgeoisie mobilise un avis de droit stipulant que le sol concerné lui appartient, pour être partie prenante dans la construction des remontées mécaniques, avec la municipalité.

Durant ce troisième forage, au niveau des **connaissances**, nous avons vu que le ski était amené à Zermatt par deux "étrangers", un Allemand, Wilhelm Paulcke, et un Suisse alémanique Robert Hebling. La population se montre sceptique et dubitative face à cette nouvelle manière de se déplacer sur la neige (Beecroft, 2009-2010). Cette innovation est amenée depuis l'extérieur à Zermatt, où les guides vont assez rapidement l'adopter. Puis, nous avons vu qu'Hermann Seiler était un acteur central durant cette période pour le démarrage de la saison d'hiver. Son expérience et ses connaissances ne sont pas étrangères à cela. Entre 1910 et 1920, il est conseiller d'Etat en charge des finances. Lorsqu'il reprend la direction des Hôtels Seiler en 1920, ses compétences permettent rapidement d'assainir la situation de l'entreprise après la première guerre mondiale (Anthamatten, 1982). On peut aussi noter que, durant ses études à Berne, il contribue à créer dans cette ville le deuxième ski-club suisse en 1900. Il voit ainsi le potentiel de ce nouveau sport, qu'il va développer avec énergie à Zermatt.

Enfin, concernant le **consensus** et le **soutien politique**, nous pouvons noter qu'alors qu'auparavant dans le forage précédent la population se montrait méfiante par rapport au tourisme, ce n'est désormais plus le cas. Il existe en effet un consensus au sujet du développement touristique, qui se traduit notamment par une optique collective en sa faveur. Nous avons pu voir dans la partie traitant des objectifs des acteurs les collaborations mises en place entre les autorités publiques, l'entreprise des Hôtels Seiler et les Compagnies de chemins de fer pour l'organisation des différents congrès et assemblées, ainsi qu'avec le ski-club et la Société d'Hôtels à Zermatt en 1932 lors de l'organisation du concours national de ski. La population, de son côté, soutient ses dirigeants et leurs projets. Par exemple, le président de la commune est réélu quatre fois de suite à son poste entre 1928 et 1940. Les habitants soutiennent également le développement des remontées mécaniques, en acceptant le contrat avec Cervino SA en 1938 puis en accordant massivement un crédit de Fr. 160'000.- en 1942 pour la construction d'un télésiège.

5.3 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire

Il est maintenant temps de reprendre les différents éléments constitutifs du Régime Politique local et de voir dans quelle mesure il peut être mis en parallèle avec la trajectoire de développement durant cette période. Nous avons vu tout d'abord que les prémices du tourisme hivernal étaient portées par des acteurs privés, en particulier la famille Seiler. Les guides, puis la Société des Hôtels à Zermatt et la Société de Développement, poursuivaient le mouvement. Nous avons souligné la très importante collaboration entre l'ensemble des différents acteurs impliqués dans le tourisme, en particulier les acteurs politiques, Hermann Seiler ainsi que la direction de la Compagnie de chemin de fer Viège-Zermatt et celle du Gornergrat, direction qui est, rappelons-le, désormais commune. La bourgeoisie et la commune se caractérisent, durant ce forage, par une volonté de contrôler le développement de la station. Elles récupèrent totalement les services de l'eau et de l'électricité, via le retrait des sociétés privées avec lesquelles elles avaient constitué des syndicats pour leur mise en place. Si la commune signe en 1938 une convention avec Cervino SA pour disposer de remontées mécaniques sans avoir à investir, elle change d'optique après la deuxième guerre mondiale. A la suite de la construction de la toute première installation de remontée mécanique, soit un téléski en 1942, la commune et la bourgeoisie décident en 1946 de continuer ensemble à développer ces infrastructures, avec un télésiège ainsi qu'un nouveau téléski. Nous avons également relevé la capacité des acteurs locaux à capter des subsides cantonaux et fédéraux pour faire aboutir leurs objectifs. De plus, concernant la circulation hivernale du train, les acteurs, et en particulier Alexandre Seiler, parviennent à mobiliser sans cesse les autorités du district et celles cantonales pour qu'elles soutiennent ce projet. En résumé, ce Régime politique local dispose d'acteurs politiques qui s'investissent avec énergie pour le développement touristique de la station ainsi que d'un leadership privé fort en la personne d'Alexandre Seiler puis de son frère Hermann. De plus, ces deux groupes d'acteurs centraux sont soutenus par un réseau d'acteurs locaux qui partagent leurs objectifs et y contribuent dans une efficace optique collective. Autrement dit, les acteurs locaux parviennent à mobiliser les moyens d'action nécessaires pour atteindre leurs objectifs. Grâce à ce *Régime de développement à orientation touristique*, les difficultés de l'instauration d'une saison touristique hivernale peuvent être surmontées.

6. Forage 4 (1950 -1980)

6.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Ce quatrième forage a pour but d'étudier le passage entre la troisième phase de la trajectoire de développement de Zermatt qui correspond, comme nous l'avons vu, au développement des sports d'hiver, et la quatrième phase, caractérisée par une prédominance de ceux-ci. Nous voyons en effet dans ce forage et pour la première fois le nombre de nuitées en hiver dépasser celles estivales. L'année précise de ce basculement n'est pas clairement établie : Truffer (2008) la situe en 1958 et Perren et al. (1991) en 1960. Les données de l'Office fédéral de la statistique ne séparent les nuitées entre celles d'hiver et celles d'été uniquement à partir de 1961. Cette année-là, la répartition s'élève à 60 % pour l'hiver et 40 % pour l'été (Office fédéral de la statistique, 2012). En ce qui concerne les provenances des touristes, on n'assiste pas à une diversification au sein de la clientèle. Les cinq premières nationalités les mieux représentées en 1951, 1957 et 1961 sont quasiment identiques, comme on peut le constater sur le tableau ci-dessous. La Suisse constitue largement la clientèle la plus importante mais on assiste à une diminution notoire de sa part dans le total, tout comme celle de la clientèle de Grande-Bretagne. Les touristes allemands, de leur côté, s'ils représentaient le 3 % des nuitées en 1951, ont sextuplé leur proportion en l'espace de 10 ans.

	1951			1957			1961		
	Nombre de nuitées	Part	Classement	Nombre de nuitées	Part	Classement	Nombre de nuitées	Part	Classement
Suisse	75'832	41%	1	103'382	31%	1	145'363	29%	1
Grande-Bretagne/ Irlande	38'610	21%	2	49'317	15%	3	72'272	14%	3
France	17'737	10%	3	58'502	17%	2	70'215	14%	4
Belgique/ Luxembourg	14'364	8%	4	15'253	4,5%	7	17'862	3,5%	7
USA	13'700	7%	5	32'173	10%	5	54'078	11%	5
Italie	7'458	4%	6	16'908	5%	6	24'231	5%	6
Allemagne	6'357	3%	7	42'476	12,5%	4	89'266	18%	2
Pays-Bas	3'768	2%	8	5'569	2%	8	7'802	1,5%	8
Autres	6'620	4%		10'958	3%		18'985	4%	
Total	184'446	100%		334'538	100%		500'074	100%	

Tableau 3 : Provenance des hôtes de Zermatt en 1951, 1957 et 1961.
Source : (Office fédéral de la statistique, 2012)

Enfin, on peut noter qu'entre 1950 et 1980 tous les indicateurs touristiques sont à la hausse : le nombre d'hôtels (de 41 à 92), le nombre de nuitées hôtelières (de 167'074 à 885'330, soit multipliées par plus de cinq) et le nombre d'arrivées hôtelières (de 37'483 à 180'480). La durée de séjour augmente de 4,5 jours en 1950 à 6,1 en 1963 avant de diminuer à 4,9 jours en 1980, cette dernière étant cependant plus élevée qu'en 1950 (Office fédéral de la statistique, 2012). Nous nous intéressons donc, dans ce forage à étudier les conditions politiques permettant ce succès de l'activité touristique.

Au niveau de la politique suisse du tourisme, en 1939, un Arrêté fédéral transforme l'Office national suisse du tourisme en Office central suisse du tourisme, afin de centraliser l'organisation de la "propagande touristique". En effet, les CFF avaient refusé de renoncer à leur propre service de publicité lors de la création de l'Office national suisse du tourisme en 1917 et le tourisme suisse se

trouvait donc avec deux organisations parallèles en matière de propagande. La nouvelle organisation a ainsi pour but de regrouper les forces (Conseil Fédéral, 1939). Durant la deuxième guerre mondiale, le Conseil Fédéral et le Saint-Siège prennent une initiative concernant l'internement de prisonniers malades ou blessés des Etats belligérants. Cette mesure consiste « à héberger les prisonniers dans les hôtels les plus touchés par la crise. Les hôteliers sont d'abord séduits par cette initiative, mais finissent par être déçus : leurs établissements ne sont pas remplis par les internés et ils n'ont la permission de recevoir aucun touriste. En outre, les tarifs versés s'avèrent insuffisants » (Perriard-Volorio, 1991, p. 145). Toujours durant la deuxième guerre mondiale, la Loi de 1924 restreignant la construction d'hôtels est prolongée⁹², soumettant toute modification de l'offre à la clause du besoin et donc à une autorisation des autorités. Même si elle est contraire aux principes libéraux de la Constitution, cette mesure peut être prise en raison des pouvoirs exceptionnels conférés au Conseil fédéral en temps de guerre (Humair, 2011b). Prolongée encore une fois en 1955 pour une période de 10 ans, cette loi sera en partie démantelée par un Arrêté⁹³ en 1960 qui abroge les mesures juridiques prévues tout en conservant les mesures économiques. L'argument principal de cette abrogation est qu'en prévoyant des sursis pour le remboursement des créances de la part des hôteliers, ceux-ci ont beaucoup de peine à obtenir des capitaux, les créanciers préférant prêter à des entreprises dont ils sont sûrs d'être remboursés à courte ou moyenne échéance. Le retour au droit ordinaire « constitue la condition primordiale d'un nouvel accès de l'hôtellerie au marché des capitaux » (Conseil Fédéral, 1960). Au début des années 1970 la Suisse ne dispose toujours pas d'une politique touristique explicitement formulée (Clivaz, 2001). Suite à plusieurs interventions parlementaires visant à l'élaboration d'une politique touristique plus active, le Conseil fédéral crée en 1973 une Commission consultative fédérale pour le tourisme. Considérant que les articles constitutionnels sur l'économie sont suffisants pour encourager de manière efficace le tourisme, elle renonce à présenter un projet de loi mais publie en août 1979 une Conception⁹⁴ suisse du tourisme destinée à servir de source d'informations pour les autorités et les particuliers, d'instrument de coordination pour les services fédéraux concernés par le tourisme ainsi que d'instrument de gouvernement pour le Conseil fédéral (Clivaz, 2001). Cette Conception définit l'objectif global de la politique du tourisme comme étant de « garantir la satisfaction optimale des besoins touristiques des individus de toutes les couches sociales dans le cadre d'installations touristiques efficaces et d'un environnement intact » (Commission consultative fédérale pour le tourisme, 1979, p. 58). De cet objectif global découlent ensuite trois objectifs partiels, le premier concernant la société (créer les meilleures conditions sociales possibles pour les touristes et les indigènes), le deuxième l'économie (encourager une économie touristique compétitive et efficace) et le troisième l'environnement (garantir la qualité de délasserment du paysage naturel et du paysage aménagé par l'homme)⁹⁵. Adoptée par le Conseil fédéral en 1981, cette

⁹² Loi fédérale du 28 septembre 1944 instituant des mesures juridiques en faveur de l'industrie hôtelière et de la broderie, RO 1944

⁹³ Arrêté fédéral du 6 décembre 1960 abrogeant partiellement la loi qui institue des mesures juridiques et financières en faveur de l'hôtellerie

⁹⁴ Les conceptions et plans sectoriels constituent les principaux instruments d'aménagement aux mains de la Confédération. Via ceux-ci, la Confédération montre comment elle prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel donné et précise les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Les conceptions posent un cadre contraignant pour les autorités fédérales dans lequel doivent s'inscrire les procédures et décisions qui en découlent. De plus, les cantons doivent les prendre en considération dans leur plan directeur. Cependant, contrairement aux plans sectoriels, elles ne contiennent pas d'indications concrètes contraignantes en matière de territoire (Conceptions, Site internet de l'Office fédéral du développement territorial, consulté le 17 mai 2013).

⁹⁵ Notons que ces trois domaines (société, économie, environnement) constituent les piliers de la notion de développement durable qui sera développée dans le rapport Brundtland en 1987, celui-ci instaurant que la résolution des problèmes environnementaux passe par le développement d'approches intégrant les questions sociales, économiques et écologiques (WCED, 1987).

Conception n'a pas infléchi de manière significative l'évolution du tourisme suisse, notamment à cause de la faible position de la Confédération en matière touristique par rapport aux cantons et aux communes et du fait que les cantons, communes et particuliers n'ont pas été associés aux travaux d'élaboration de la Conception (Clivaz, 2001).

Au niveau cantonal, nous avons vu, en introduction du forage précédent, la création de l'Union Valaisanne du Tourisme en 1937. Durant sa première décennie d'activité, qui coïncide avec la déclaration de guerre puis la reprise des relations internationales, sa sphère d'activité se limite à la Suisse (Erné, 1987). La toute jeune association participe à diverses actions organisées par l'Office National Suisse du Tourisme, telles que *Tous les Suisses à ski !* ou *Va, découvre ton pays !*, à l'Exposition Nationale de Zurich en 1939 ou encore à plusieurs manifestations comme le Comptoir de Lausanne et la Foire d'échantillons de Bâle. En 1947, un nouveau décret⁹⁶ est voté au Grand Conseil pour modifier celui de 1937 et l'adapter au contexte de l'après-guerre. Plusieurs nouvelles dispositions sont à relever. Tout d'abord, alors que la subvention du canton se montait à 10 % de la taxe dans le texte de 1937, le décret de 1947 instaure une participation de l'Etat inversement proportionnel au montant annuel des taxes (Art. 3). Autrement dit, il s'agit d'une politique de subvention tenant compte de la conjoncture : lorsque le produit de la taxe diminue, la subvention du canton augmente, permettant, dans les moments difficiles, d'accentuer la publicité (Erné, 1987). La modification la plus importante est l'instauration, en plus de la taxe de séjour, d'une taxe de tourisme payée également par les cafetiers et restaurateurs (Art. 4). Enfin, si les propriétaires de chalets qui les occupent eux-mêmes étaient exemptés de la taxe de séjour dans la loi de 1937, ils sont désormais assujettis au même titre que n'importe quelle personne de passage ou en séjour en Valais.

Jusque dans les années 1970, le Canton ne dispose pas de loi-cadre sur le tourisme mais plutôt de plusieurs législations partielles (Clivaz, 2001). En 1971 est mise en vigueur une loi⁹⁷ sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement. Faisant de l'Union valaisanne du tourisme un organisme semi-public d'information, de propagande et de publicité touristique qui a pour but de faciliter le séjour des hôtes dans le canton et d'y promouvoir l'essor du tourisme (Art. 1), cette loi rend notamment obligatoire pour toutes les communes la perception de la taxe de séjour. Pour compléter cette législation, le Service cantonal du tourisme, créé en 1969, élabore un projet de loi sur le tourisme censée répondre à des problèmes essentiels tels que la planification des stations touristiques, le développement du tourisme sur une base régionale, le financement des infrastructures indispensables et la formation du personnel nécessaire (Erné, 1987). En 1974, l'Union valaisanne du tourisme et les Sociétés de développement voient le Tribunal fédéral invalider la loi de 1971. Dans l'affaire Philippe Andersen contre la Société de développement de Verbier⁹⁸, le Tribunal reconnaît notamment que la loi et son règlement d'application ne respectent pas le principe d'égalité de traitement car les propriétaires de chalet qui ont leur domicile principal hors du Valais doivent payer à la Société de développement une contribution plus élevée que ceux qui ont leur domicile principal dans le canton. Afin de combler le vide légal ainsi créé, le Grand Conseil valaisan vota huit jours plus tard un décret d'urgence⁹⁹ valable jusqu'au 31 décembre 1975. Or, le 28 septembre 1975, le peuple valaisan refusa la nouvelle loi sur le tourisme, notamment pour les raisons qu'elle était jugée trop

⁹⁶ Décret du 12 novembre 1947 concernant l'organisation touristique du canton et la perception des taxes de séjour et de tourisme

⁹⁷ Loi du 12 mai 1971 sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement

⁹⁸ Arrêt du 30 janvier 1974 du Tribunal fédéral dans la cause Philippe Andersen contre la Société de développement de Verbier et le Conseil d'Etat du Canton du Valais, ATF 100 Ia 60

⁹⁹ Décret d'urgence du 8 février 1974 concernant l'application de la loi du 12 mai 1971 sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement

centralisatrice, qu'elle prévoyait l'introduction de taxes supplémentaires ainsi qu'une organisation jugée trop compliquée et qu'elle supprimait la plus-value immobilière (Schlegel, 1980¹⁰⁰, cité par Clivaz, 2001). Une nouvelle mouture¹⁰¹ simplifiée est rapidement élaborée et acceptée par le peuple à une large majorité le 7 décembre 1975 (Erné, 1987). Etant donné que le Tribunal fédéral avait considéré la taxe de séjour comme un impôt d'affectation, elle devait dès lors être traitée d'après les principes du droit fiscal et donc ne pouvait être déléguée qu'à des corporations de droit public, dans ce cas aux communes. C'est dorénavant le Conseil communal qui fixe le taux de la taxe, après avoir entendu la Société de développement. Les activités principales des Sociétés de développement demeurent les mêmes que précédemment, c'est-à-dire l'information touristique, la publicité, la promotion et l'animation de la station (Erné, 1987). Cette nouvelle loi fait également de l'Union valaisanne du tourisme une corporation de droit public dont la principale source de revenu est la taxe d'hébergement, payée non par l'hôte mais par le logeur. De plus, le canton accorde une subvention de Fr. 200'000.- à cette organisation faîtière (Clivaz, 2001).

6.2 Capital Gouvernance

CONFIGURATION DES ACTEURS

Si l'on s'intéresse tout d'abord aux **autorités politiques**, on peut noter que ce forage sera beaucoup plus mouvementé que les précédents. Alors que les élections communales de 1948 voyaient six conseillers sur les sept réélus et un Conseil toujours totalement conservateur, en 1952, pour la première fois, ce sont deux listes qui sont déposées en vue des élections selon le système proportionnel : une liste du parti conservateur comprenant sept noms et une liste des bourgeois et commerçants avec quatre candidats. Cette scission au sein d'un système politique qui fonctionnait jusque-là à coup de listes d'entente uniques est à attribuer plutôt à une divergence de points de vue qu'à une question d'origine et de profession, contrairement à ce que l'appellation "parti des bourgeois et des commerçants" pourrait le faire penser. En effet, d'une part, les candidats de la liste conservatrice sont, à une exception près, également tous bourgeois de la commune, en particulier Othmar Julen, président de la commune et de la bourgeoisie depuis 1945. D'autre part, la liste des bourgeois et des commerçants comprend un guide montagne, tout comme la liste conservatrice. Notons également que l'hôtelier Théodore Welschen, qui est conseiller communal depuis quatre législatures avec le parti conservateur, se présente cette fois sur la liste des bourgeois. Les conservateurs obtiennent lors de l'élection quatre sièges, tandis que les bourgeois et commerçants en ont trois. Deux conseillers sortants conservateurs ne sont pas réélus. Le parti conservateur ayant toujours la majorité, le président Othmar Julen est reconduit dans ses fonctions, le vice-président appartenant également à ce groupe (Zermatt. Gemeinderatswahlen, 1952a, 1952b). Aux élections de 1956, le parti conservateur dépose une liste de sept candidats, tout comme le parti des bourgeois et des commerçants. La liste du premier comprend notamment trois conseillers sortants, ainsi que le président, et celle du second un seul conseiller sortant. C'est cette dernière qui obtiendra la majorité lors de l'élection, avec quatre sièges contre trois pour le parti conservateur. Le Conseil comprend alors quatre nouveaux membres. Le parti des bourgeois et des commerçants lance un nouvel élu, le Dr. Théodore Biner à la présidence contre Othmar Julen. Le premier obtiendra plus de 50 voix d'avance sur le président sortant, qui sera pour cette législature simple conseiller. Le vice-président est Joseph Aufdenblatten, également nouvel élu du parti des bourgeois (Die Gemeinderatswahlen, 1956a ;

¹⁰⁰ Schlegel, F. (1980). *Kantonale Fremdenverkehrsgesetze im Lichte des Tourismuskonzeptes des Bundes*, St-Gallen : Institut für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft, Sonderreihe Fremdenverkehr, Nr. 10.

¹⁰¹ Loi du 13 novembre 1975 sur l'organisation de l'Union valaisanne du tourisme et des sociétés de développement

1956b ; Wachtablösung am Matterhorn, 1956). En 1960, les groupes parviennent à s'entendre et c'est une liste d'entente qui est proposée aux électeurs (Gemeinderatswahlen, 1960). Le président Théodore Biner ne se représentant plus, certainement à cause de ses 73 ans, c'est Joseph Aufdenblatten, le vice-président, qui est plébiscité à ce poste avec 307 voix sur 314. En 1964, c'est le retour à deux listes : une pour le parti conservateur et une pour le parti chrétien-social, qui fait son apparition. Le premier obtiendra quatre sièges et le second trois. Les quatre élus conservateurs sont tous anciens, en particulier le président Joseph Aufdenblatten, reconduit à son poste. Relevons que ce dernier, s'il était élu vice-président en 1956 sous la bannière du parti des bourgeois et président en 1960 dans la liste d'entente, est cette fois affilié au parti conservateur. Les trois élus du parti chrétien-social sont, quant à eux, tous nouveaux (Gemeinderatswahlen, 1964). Aux élections de 1968, seuls le président Joseph Aufdenblatten et le vice-président Beat Perren décident de se représenter pour un nouveau mandat, les autres conseillers se retirant. Trois listes s'affrontent : celle du parti conservateur avec quatre candidats dont le président et le vice-président sortants, celle du parti chrétien-social avec deux candidats et enfin une liste des habitants, c'est-à-dire des non bourgeois, avec quatre noms (Trois listes à Zermatt, 1968). Celle-ci voit deux de ses candidats élus, chacun des autres partis perdant un siège : les conservateurs passent de quatre à trois et les chrétiens-sociaux de trois à deux. Joseph Aufdenblatten et Beat Perren sont réélus pour un nouveau mandat de président, respectivement de vice-président (Gemeinderatswahlen, 1968). En 1972, ce sont quatre listes qui sont déposées : une pour les conservateurs, une pour les chrétiens-sociaux, une pour les habitants ainsi qu'une liste des bourgeois et commerçants, qui fait son retour ici. Mais cette dernière n'obtiendra aucun élu. Les conservateurs gardent leurs trois sièges tandis que les chrétiens-sociaux en prennent un au parti des habitants pour détenir également trois sièges. Vu ce succès et puisque leur représentation est identique à celle des conservateurs, les chrétiens-sociaux revendiquent la présidence et la vice-présidence. Il faut noter que le président sortant (conservateur) Joseph Aufdenblatten ne se représente pas. Ce retrait est fatal au parti conservateur qui perd tant la présidence que la vice-présidence. Le nouveau président est le Dr. Siegfried Julen et le vice-président Adolf Schaller, tous deux chrétiens sociaux (Gemeinderatswahlen, 1972 ; Wahlen in Zermatt, 1972). Enfin, en 1976, seuls les conservateurs et les chrétiens-sociaux présentent des candidats, six chacun. Les premiers vont alors reprendre la majorité qu'ils avaient perdue en 1968 par le gain d'un quatrième siège (Gemeinderatswahlen, 1976). Ils lancent alors dans la course à la présidence et à la vice-présidence deux de leurs élus contre les sortants chrétiens-sociaux. Le nouveau rapport de force sera alors confirmé puisque Daniel Lauber est élu à la présidence contre Siegfried Julen avec 853 voix contre 612 et Stéphane Franzen à la vice-présidence contre Adolf Schaller avec 927 contre 453 (Deuxième acte des élections communales, 1976). En guise de synthèse, le tableau ci-dessous restitue la répartition des partis au sein du Conseil communal durant cette période :

Zermatt	Liste d'entente	Conservateurs ¹⁰²	Bourgeois et commerçants	Chrétiens sociaux	Habitants
1948	7				
1952		4	3		
1956		3	4		
1960	7				
1964		4		3	
1968		3		2	2
1972		3		3	1
1976		4		3	

Tableau 4 : Répartition des partis au sein du Conseil communal entre 1948 et 1980

¹⁰² Notons que le nom du parti change au cours de la période : il s'agit du Konservative Volkspartei jusqu'en 1972 puis du Christlichdemokratische Volkspartei (CVP) ensuite.

Suite aux élections de 1968, les bourgeois se trouvent pour la première fois en minorité au sein du Conseil communal car ils sont uniquement représentés par les trois élus conservateurs. Moins d'un mois plus tard, une assemblée bourgeoise est convoquée afin de savoir si un Conseil bourgeois indépendant de celui communal doit être constitué. C'est par l'affirmative que répondent les membres, refusant par là que leurs intérêts soient dorénavant gérés par un Conseil communal composé à majorité de non bourgeois. Des élections sont organisées en février 1969. Le parti conservateur dépose une liste de cinq noms, tout comme le parti chrétien-social, le nombre d'élus étant sept. Ce sont les chrétiens-sociaux qui raflent la majorité avec quatre sièges et les fonctions de président et de vice-président. Le président est Othmar Julen, qui était précédemment président de la commune entre 1945 et 1956 puis conseiller de 1956 à 1960. On remarque qu'il a changé de couleur politique puisqu'il était au Conseil communal sous celle conservatrice et qu'il est dorénavant membre du parti chrétien-social. Deux autres anciens conseillers communaux figurent également au nombre des élus du Conseil Bourgeoisial (Composition du Conseil bourgeoisial zermattois, 1969).

Durant ce forage, les **hôteliers** voient leur nombre fortement augmenter puisqu'on recense 41 établissements en 1950 et 78 en 1970, c'est-à-dire quasiment deux nouveaux hôtels par année (Office



Figure 16 : Affiche des Hôtels Seiler de 1946.
Source : Catalogue collectif suisse des affiches

fédéral de la statistique, 2012). Les trois propriétaires principaux que nous avons relevés dans le forage précédent constituent toujours les seules sociétés à posséder des hôtels, les autres propriétaires étant des particuliers. La **Société Seiler Hotels AG**, si elle comptait durant le forage précédent huit établissements (cf. section 5.2), va se séparer de plusieurs hôtels lors de la deuxième guerre mondiale. L'Hôtel Bahnhof Buffet ferme en 1939, l'Hôtel Beau-Site est vendu en 1941 à la Banque de Brig tandis que l'Hôtel des Alpes est cédé dans les années 1940. De plus, un incendie détruit totalement l'Hôtel Riffelalp en 1961 durant les travaux pour y installer le chauffage central en vue de l'ouvrir en hiver (Anthamatten, 1982 ; Attinger, 1999-2000). Dans les années 1960, la Société ne possède ainsi plus que quatre établissements : le Mont-Cervin et son annexe Seilerhaus, le Mont-Rose, le Victoria et le Schwarzsee (Kur- und Verkehrsverein Zermatt, 1963). Elle est cependant florissante : par exemple, pour l'exercice allant du 1^{er} novembre 1961 au 31 octobre 1962, les recettes brutes dépassent quatre millions de francs alors qu'elle étaient

de Fr. 3,3 millions pour l'exercice précédent. Après avoir enlevé les différentes charges, en particulier Fr 486'000.- pour l'entretien et le rééquipement et Fr. 465'000.- d'amortissement des installations, le bénéfice est ramené à Fr. 76'000.- (Un rapport éloquent, 1963). Pour l'exercice du 1^{er} novembre 1967 au 31 octobre 1968, les recettes brutes s'élèvent à environ cinq millions de francs, qui laissent un bénéfice net de Fr. 243'000.- (Société des hôtels Seiler, Zermatt, S.A., 1969). Cela ne l'empêche pas de vendre en 1968 l'Hôtel Victoria à un consortium (Anthamatten, 1982). Concernant la direction de la Société, en 1953, le directeur général des Hôtels Seiler, Albert Candrian, qui exerçait cette fonction depuis 1944 suite à la démission d'Hermann Seiler à l'âge de 67 ans, quitte son poste pour reprendre la direction d'un hôtel à St-Moritz. C'est Ernest Hofer, directeur depuis plusieurs années de l'Hôtel Mont Cervin, un des plus importants hôtels Seiler, qui est nommé à la tête de la direction générale (Du nouveau à la tête des Hôtels Seiler, 1953). En 1955, la Société fête son centenaire. La même année, Bernard Seiler, arrière-petit-fils du pionnier Alexandre Seiler et représentant la quatrième génération, prend les rênes de la Société. Il exercera cette fonction jusqu'en 1970, année où lui succède Maurice Boillat. En 1974, ce dernier se retire et c'est Joseph Steenaerts, au service de l'entreprise depuis 1948, qui est nommé à ce poste (Anthamatten, 1982). La **bourgeoisie**, de son côté, possède toujours les cinq mêmes hôtels qu'avant la deuxième guerre mondiale. Elle ne s'est séparée d'aucun de ses

établissements et n'en a pas non plus acquis ou construit de nouveau, hormis une dépendance de l'Hôtel Zermatterhof appelée Prato Borni. Johann Stöpfer est le directeur général des hôtels de la bourgeoisie, fonction qu'il exerce durant 40 ans entre 1928 et 1968 (Kur- und Verkehrsverein Zermatt, 1963 ; Perren, 2004). Notons encore que durant ce forage, la bourgeoisie diversifie son activité touristique en ouvrant plusieurs restaurants en altitude au fur et à mesure du développement des remontées mécaniques dans la région : le restaurant Sunnegga en 1947, le restaurant Riffelberg en 1954, le restaurant Blauherd en 1970 et le restaurant Glacier Theodule à Trockener Steg en 1971/1972 (Perren, 2004). Enfin, la **Société des Hôtels à Zermatt** a été rachetée par Walter Zimmermann, fils du précédent directeur, qui l'a rebaptisée **Zimmermann Hotels AG** et qui en a pris la direction. Les hôtels National-Terminus et Bellevue ont été réunis sous le nom de National Bellevue et une dépendance a été construite à l'Hôtel Schweizerhof (Kur- und Verkehrsverein Zermatt, 1963). Concernant les autres hôteliers, l'étude de leurs noms dans le rapport de la Société de Développement de 1963 montre que quelques-uns possèdent deux établissements mais la plupart n'en ont qu'un seul. De plus, il s'agit toujours majoritairement de bourgeois de la commune. En particulier, sur les 58 hôtels et hôtels garnis n'appartenant pas aux trois groupes dont nous venons de parler, quatre patronymes (Julen, Perren, Aufdenblatten et Taugwalder) en possèdent 41 (Kur- und Verkehrsverein Zermatt, 1963).

Ensuite, une **Société des hôteliers de Zermatt** est créée en 1945 (Site de la Société des hôteliers de Zermatt). Il s'agit dans les faits d'une section locale de la Société suisse des hôteliers. Depuis 1953, la présidence est assurée par Hannes Stoepfer, directeur de l'Hôtel Zermatterhof (Chronique du Haut-Valais, 1956).

En 1968 est créée une société de transports aériens nommée **Air-Zermatt** avec un capital de Fr. 520'000.-. Ses objectifs sont doubles : défendre les intérêts touristiques de la région et mettre sur pied une organisation de secours, en collaboration avec la Garde aérienne suisse de sauvetage (Fondation « Air-Zermatt », 1968). En effet, vu le nombre de personnes s'adonnant à l'alpinisme ainsi qu'au ski, les accidents en montagne ont tendance à augmenter. Or, dans bien des cas, la vie des blessés dépend du temps mis pour les secourir. Ainsi, comme le souligne le président d'Air-Zermatt Beat Perren, il semblait important pour la station de pouvoir compter sur la présence continue d'un hélicoptère susceptible d'intervenir rapidement et à moindre frais puisque le déplacement d'un appareil de Sion ou de Berne à Zermatt s'élève à plus de Fr. 1000.- (Air-Zermatt prouve ses raisons d'être, 1969). Après 10 mois d'activité, ce sont déjà plus de 100 interventions fructueuses pour l'hélicoptère de la compagnie. L'idée est également d'utiliser l'entreprise comme moyen de propagande touristique, en mettant en avant ce nouveau service (Promouvoir le tourisme alpin par l'aviation, 1969).

Au début de ce forage, la **population** de Zermatt compte 1395 habitants, soit environ 250 de plus qu'en 1941. La part des bourgeois est descendue à 63 % de la population en 1950, alors qu'elle était encore de 73 % en 1941. La part d'étrangers reste faible, avec 3,5 % de la population totale en 1950. Au niveau des emplois, la catégorie "commerce, hôtellerie, transports" représente le plus de travailleurs avec 265 personnes actives, soit 40 %, suivie par l'agriculture et la viticulture avec 133 personnes actives (20 % des personnes actives) tandis que 121 travaillent dans la catégorie "industrie et métiers" (Office fédéral de la statistique, 1946 ; 1954). En 1960, la population a quasiment doublé et compte 2731 habitants, sa structure étant à ce moment-là totalement différente de celle de 1950 : 36 % de bourgeois de Zermatt, 29 % d'étrangers, 26 % de Valaisans non Zermattois et enfin 9 % de Suisses non Valaisans. Cependant, les statistiques du recensement fédéral de 1960 sont biaisées par le fait qu'il y a durant cette période un gros chantier sur la commune, celui lié au barrage de la Grande

Dixence¹⁰³. La forte augmentation des habitants étrangers, dont notamment 670 Italiens, concerne majoritairement la main-d'œuvre de ce chantier. D'ailleurs, les emplois liés à l'industrie et à la construction bondissent entre 1950 et 1960 de 121 à 831. Notons que les personnes actives au sein de la catégorie "commerce, hôtellerie, transports et communication" doublent entre 1950 et 1960, passant de 265 à 571. Cette forte augmentation est à mettre en parallèle avec l'augmentation dans le même temps du nombre d'hôtels de 41 à 59 (Office fédéral de la statistique, 1964 ; 2012). Enfin, en 1970, 3101 habitants peuplent la commune, dont 20 % d'étrangers. Malheureusement, à partir de 1970, le recensement fédéral de la population ne distingue plus parmi le nombre de Suisses, combien sont des bourgeois et combien sont Valaisans. On peut néanmoins faire l'hypothèse que la proportion de bourgeois ayant baissé entre 1941 et 1950 de 73 à 63 %, elle continue de baisser durant les deux décennies suivantes pour passer sous la barre des 50 %. Cette supposition est étayée par le fait que, comme nous l'avons vu dans le paragraphe précédent, la population élit en 1968 un Conseil communal à majorité non bourgeoise. Au niveau des emplois, les personnes actives en 1970 se répartissent ainsi : 59 % dans le commerce, transport et hôtellerie, secteurs qui occupent donc largement la majorité des actifs avec 953 personnes alors qu'elles étaient 571 dans la même catégorie en 1960, 21 % dans l'industrie et la construction tandis que l'agriculture et la viticulture n'occupent plus que 1,5 % des personnes actives (Office fédéral de la statistique, 1974). On remarque ainsi qu'en 20 ans l'agriculture est passée de 20 % à 1,5 % et l'hôtellerie, le commerce et les transports de 40 % à 59 % durant le même temps. Autrement dit, il s'agit, à un demi pourcent près, d'une substitution parfaite.

Après la deuxième guerre mondiale, la **Compagnie Brig-Viège-Zermatt** voit son nombre de voyageurs augmenter régulièrement. Alors qu'il s'élève à 265'473 en 1945, ce chiffre dépasse le million en 1962 (Perren et al., 1991). Pendant les années 1950, cette augmentation concerne majoritairement la saison d'hiver. Par contre, même si dans les années 1960 il y a plus de nuitées en hiver qu'en été, les recettes de la Compagnie sont plus importantes en été car la durée de séjour est plus courte durant cette période. Le nombre d'arrivées est alors supérieur. Le transport de marchandises se développe également au milieu des années 1950, grâce à la construction des aménagements hydrauliques de la Grande-Dixence SA et de l'Aletsch SA dans la Vallée de St-Nicolas. La masse transportée atteint 90'000 tonnes en 1957 avant de se stabiliser dès 1960 autour de 50'000 tonnes par année. En 1952, l'Assemblée générale des actionnaires ratifie une

convention entre la Confédération, le Canton et la Compagnie concernant l'amélioration de la sécurité de la ligne, fréquemment touchée par des avalanches. Un programme est établi pour un montant de Fr. 1,35 millions, dont un tiers à la charge de la Compagnie. Cette dernière investit également pour le renouvellement de son matériel roulant, en achetant régulièrement de nouveaux wagons (Perren et al., 1991). Concernant la **Compagnie du Gornergrat**, on peut relever que, comme nous le décrirons plus loin, elle va se diversifier en se lançant dans la construction de remontées mécaniques. Enfin, au début de ce forage, un même directeur est à la tête des chemins de fer Brig-Viège-Zermatt, Gornergrat, Furka-Oberalp et des Schöllenen, quatre compagnies dont le réseau de 150 km s'étend aux vallées valaisannes, grisonnes et uranaises. Il s'agit de Paul Schneller, originaire des Grisons, nommé en 1949 à ce poste. En 1960, ce dernier fait valoir son droit à la retraite (Bonne retraite, M. Schneller, 1960). Il est alors décidé de fusionner la Compagnie des Schöllenen

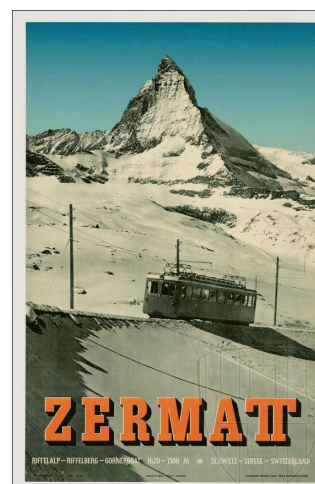


Figure 17 : Affiche Zermatt Gornergrat de 1953.
Source : Catalogue collectif suisse des affiches

¹⁰³ Une station de pompage ainsi qu'une canalisation souterraine sont construites entre le village zermattois de Z'mutt et le barrage de la Grande Dixence dans le val de Dix. Nous reviendrons sur ce sujet plus loin.

avec celle du Furka-Oberalp et de gérer la nouvelle compagnie de manière autonome (Stalder, 2011 ; Viège, 1960). Aimé Binz est nommé en 1960 pour prendre la direction du Brig-Viège-Zermatt et du Gornergrat. Notons que ces deux dernières entreprises sont indépendantes l'une de l'autre et distinctes tant juridiquement que financièrement, même si elles jouissent d'une direction commune (Les chemins de fer de montagne haut-valaisans, 1967).

Concernant la **Société de développement**, elle est dirigée dans les années 1950 par Karl Lehner (Chronique sportive, 1952), puis par Théodore Welschen (De bonnes nouvelles de Zermatt, 1955). En 1961, la centaine de membres présents lors d'une Assemblée extraordinaire décide la professionnalisation de la structure en mettant au concours un poste de directeur de tourisme à plein temps. Le choix se porte sur Constant Cachin. Originaire de Brig, il fut durant plusieurs années chef de propagande pour les Hôtels Seiler, avant de partir pour Zürich et d'exercer la même fonction au sein des restaurants Mövenpick. Il était ensuite revenu à Zermatt où il dirigeait un hôtel garni (Du nouveau à l'office du tourisme, 1961). Lors de la même séance, les membres de la société se prononcent pour la perception d'une cotisation auprès des hôteliers et des commerçants afin de pouvoir financer divers travaux d'édilité publique et d'embellissement (Zermatt, 1961). Les tâches de la Société sont la publicité (prospectus, cartes, annonces dans la presse, etc.), l'organisation d'animations (par exemple des excursions de ski) ainsi que l'entretien des pistes de ski et des infrastructures sportives (Kur- und Verkehrsverein Zermatt, 1963). Son financement provient de la taxe de séjour, de la cotisation des membres et de subsides de la commune, des sociétés de transport et de remontées mécaniques. Notons également que le président de la commune dispose d'une place au sein du comité. Durant les années 1960, ce comité est toujours présidé par Théodore Welschen, un hôtelier, tandis que le directeur du Brig-Viège-Zermatt et du Gornergrat, Aimé Binz, est le vice-président (Kur- und Verkehrsverein Zermatt, 1963 ; 1965 ; 1966).

TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS

Commençons par décrire les investissements publics de la commune. Entre 1930 et 1950, la population zermattoise a été multipliée par presque 1,5, passant de 962 à 1395 habitants (Office fédéral de la statistique, 1934 ; 1954). Pour faire face à cette augmentation, la commune investit en 1956 près de Fr. 1,8 millions pour un nouveau bâtiment d'école doté d'une halle de gymnastique (Zermatt, 1956). De même, son succès touristique grandissant fait que la population de la station peut monter en haute saison jusqu'à 15'000 âmes, ce qui cause bien évidemment un accroissement des déchets, alors que la station ne dispose pas d'usine d'incinération des ordures. Jusqu'en 1965, la commune collecte les ordures ménagères et se contente de les déposer à la décharge publique en bordure de la Viège (Vers la création d'une usine d'incinération des ordures, 1962). Consciente que cet état de fait ne peut plus durer, elle demande en novembre 1962 au Grand Conseil une subvention pour la construction de cet équipement. Par un décret¹⁰⁴, il lui est accordé un subside de Fr. 123'000.-, sur un coût total devisé à Fr. 780'000.-. L'usine est mise en service le 1^{er} mars 1964. Zermatt devient la première localité valaisanne disposant de cette infrastructure (L'usine d'incinération des ordures ménagères de Zermatt, 1970). Sa position de première station touristique du Canton en termes de nuitées fait ainsi d'elle une pionnière dans ce domaine.

Ensuite, à l'issue de la deuxième guerre mondiale, naît le projet de construire un barrage au Lac des Dix, sur la commune d'Hérémence, pour exploiter les forces hydrauliques du val de Bagnes et des

¹⁰⁴ Dekrets-entwurf betreffend die Gewährung eines Beitrages an die Gemeinde Zermatt für den Bau einer Müllverbrennungsanlage

vallées d'Arolla et de Zermatt (cf. carte ci-dessous) (Premier emprunt de la Grande Dixence S.A, 1955).

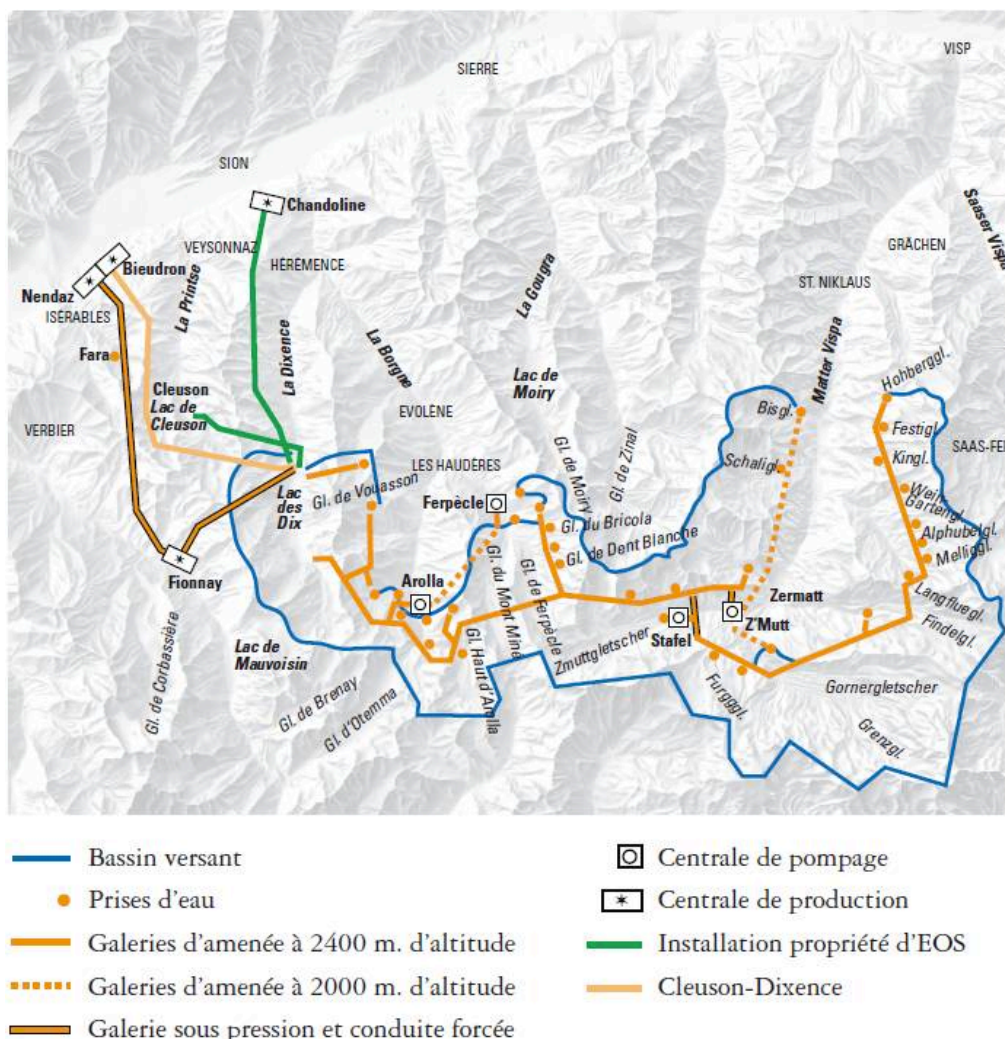


Figure 18 : Installation hydraulique de la Grande Dixence.
 Source : Site de l'Energy Forum Valais/Wallis

En décembre 1947, la société Energie de l'Ouest suisse (EOS), une société romande créée en 1919, fait parvenir un projet de contrat classique de concession à la commune de Zermatt pour l'exploitation de ses eaux (Julen, 1989). Après examen, le Conseil communal demande d'ajouter au contrat la considération suivante : « Zermatt est une station touristique de renommée mondiale et l'existence de la population repose en majeure partie sur le tourisme. La conservation du paysage est ainsi pour le lieu d'une importance extrême. C'est pourquoi, durant la saison d'été, une quantité d'eau suffisante doit être conservée dans les torrents de montagne, afin de préserver leur esthétique » (Julen, 1989, p. 15). Le nouveau contrat est accepté par l'Assemblée primaire le 8 janvier 1948 par 158 voix contre 8 et une abstention. En 1950, la Société Grande Dixence SA est fondée par Energie de l'Ouest suisse. Plusieurs partenaires rejoignent ensuite la société, dont le capital est réparti entre EOS (70 %), le Canton de Bâle-Ville (10 %), les Forces motrices bernoises (10 %) et les Forces motrices du Nord-Est de la Suisse (10 %). Cependant, une deuxième société hydro-électrique, Electro-Watt SA à Zürich, souhaite construire un bassin d'accumulation à Mattmark dans la vallée de Saas (Bonvin, 1955). Les communes des vallées de Saas et de Zermatt vont donner leur préférence à la deuxième société car « comprenant leurs intérêts, [elles] préfèrent voir leurs eaux industrialisées sur place plutôt que de les voir passer dans une autre vallée. Elles en retirent les impôts immobiliers et les impôts sur le revenu

du personnel et surtout les finances de rendement » (Canton du Valais, 1954). Deux communes vont cependant faire exception : Randa et Zermatt, cette dernière ayant vendu, comme on l'a vu, ses eaux à EOS. En 1954, un nouveau contrat est signé entre la commune de Zermatt et la société Grande Dixence SA car le projet initial a été revu à la hausse et la quantité d'eau que la société souhaite acheter à Zermatt est plus importante que prévue initialement. La convention comprend également dans l'Art. 1 la mention sur les préoccupations touchant à l'esthétique du paysage, à savoir qu'entre le 15 juin et le 15 septembre, le débit minimal dans la Viège ne doit jamais descendre au-dessous de cinq mètres cubes par seconde. En plus des redevances annuelles, la commune de Zermatt touche comme droits de concession Fr. 276'000.-, alors que le contrat de 1948 les prévoyait à hauteur de Fr. 130'000.- (Julen, 1989). L'Assemblée primaire du 10 octobre 1954 vote en faveur du nouveau contrat par 170 voix contre 24 et une abstention. Ainsi, entre 1956 et 1964, plusieurs chantiers sont ouverts sur les hauts de Zermatt, à Hohwäng, Trift puis Z'mutt et Findelnbach, afin de construire la galerie souterraine jusqu'à Arolla puis au Lac des Dix (cf. Figure ci-dessus). Notons encore qu'en 1964, l'Assemblée bourgeoisiale refuse à plus de 70 % des voix la construction d'un barrage qui aurait drainé les eaux du Triftbach et du Findelnbach. La raison avancée est que ces deux torrents coulant dans les environs de la station « *ont un aspect touristique de grande valeur. C'est surtout dans la crainte de voir disparaître deux éléments qui contribuent beaucoup à la beauté naturelle de Zermatt* » (Sierre et le Haut-Valais, 1964) que les bourgeois ont rejeté le projet. Ce refus montre que malgré les recettes attendues, le tourisme a la priorité dans l'activité de la commune, comme on a pu le voir dans les contrats de concession pour le barrage de la Grande-Dixence.

Ensuite, la question de la route entre Täsch et Zermatt va occuper les acteurs politiques durant cette période et susciter de nombreux débats à l'échelle locale mais aussi à celle cantonale. Nous traitons cette question via le cadre d'analyse du Capital Ressourciel, nécessaire pour en comprendre tous les enjeux et les implications.

CAPITAL RESSOURCIEL : LA ROUTE TÄSCH-ZERMATT

Au début de ce forage, la circulation dans la vallée en véhicules motorisés n'est possible librement que jusqu'à Stalden. En particulier, le tronçon entre Täsch et Zermatt est soumis à une autorisation de circulation de la part du Département cantonal de justice et police, délivrée seulement aux ambulances, à la gendarmerie et aux habitants de l'endroit. En effet, cette route est étroite, dangereuse par endroits et souvent inutilisable l'hiver car elle n'est pas protégée contre les avalanches (Grand Conseil valaisan, 1971). A partir des années 1950, des questions commencent à se poser concernant l'amélioration de cette route ainsi que son ouverture pour une circulation générale jusqu'à Zermatt.

Mais l'utilisation de la route jusqu'à l'entrée de Zermatt par tout un chacun nécessiterait la construction d'un immense parking d'une capacité de 5 à 6000 places. De plus, le coût de la route s'élèverait à plusieurs millions

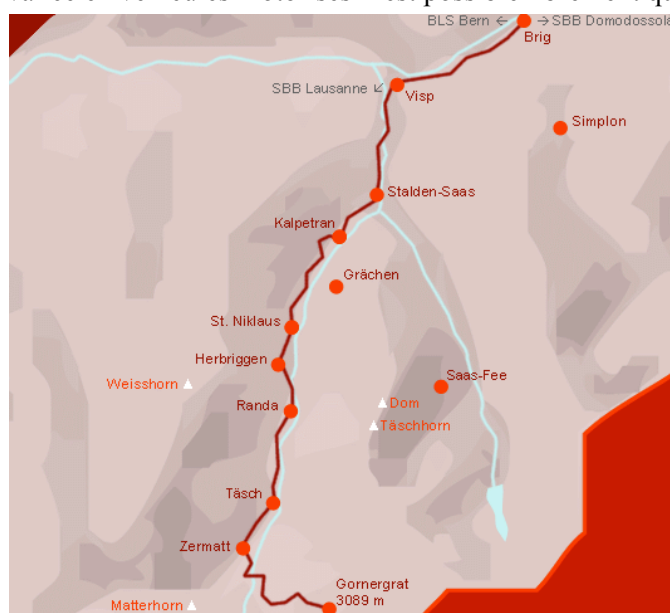


Figure 19 : Route entre Viège et Zermatt.
Source : Site du Matterhorn Gotthard Bahn

de francs car celle-ci nécessite d'importantes constructions de protection contre les avalanches. Quelles sont alors les règles du Régime Institutionnel susceptibles d'être mobilisées par les acteurs pour pouvoir atteindre leurs objectifs au sujet de cet enjeu d'accessibilité ?

ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Les droits de propriété sur les routes sont définis par le Code civil suisse qui les décrète comme faisant partie du domaine public (Art. 664). Il stipule également que c'est la législation cantonale qui en règle l'exploitation et le commun usage.

Concernant les politiques publiques, si la Constitution de 1874 assure à la Confédération « *la haute surveillance sur les routes et les ponts dont le maintien l'intéresse* » (Art. 37), il faut relever que « *la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons a, en principe, laissé à ces derniers pleine liberté en matières de ponts et chaussées, tant pour la construction que pour l'entretien et la police des routes* » (Conseil fédéral, 1935, p. 244). Ensuite, une loi¹⁰⁵ de 1969 instaure que la Confédération alloue, dans les régions menacées par les avalanches, des subventions « *pour la construction de galeries destinées à protéger les lignes de chemin de fer, les routes et les chemins* » (Art. 37bis, al. c.). En 1985 entre en vigueur une loi sur l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants¹⁰⁶. Celle-ci introduit une surtaxe de 30 centimes par litre de carburant (Art. 1). Le produit récolté est affecté au trafic routier, en particulier une participation aux frais des routes nationales et des contributions aux frais de construction des routes principales (Art. 3). Concernant ces dernières, il est noté qu'après avoir entendu les cantons, le Conseil fédéral définit le réseau des routes principales dont la construction bénéficie de contributions de la Confédération. Ces routes principales sont des voies de communication importantes pour le trafic suisse ou international mais n'appartenant pas au réseau des routes nationales. Dans les régions des Alpes et du Jura peuvent être déclarées principales des routes dont l'amélioration ou la construction revêtent une importance particulière pour le trafic de transit national ou international, le développement du tourisme et le maintien ou le renforcement de la structure économique de régions périphériques (Art. 12). La Confédération peut également allouer des contributions aux frais occasionnés notamment par les travaux de défense contre les avalanches, glissements de terrain et chutes de pierres, nécessaires pour protéger les routes ouvertes au trafic motorisé (Art. 31). Le Conseil fédéral introduit en 1987 une ordonnance sur les routes principales¹⁰⁷ pour préciser les modalités d'aménagement et de construction de celles-ci. Cette ordonnance fixe notamment pour chaque canton les taux de contribution applicables aux routes principales, fixés en fonction de l'intérêt que la route présente pour le canton, de sa capacité financière et de ses dépenses routières (Art. 3). Selon ces calculs, le Canton du Valais reçoit pour ses routes principales une contribution fédérale s'élevant à 54 % pour les routes de plaine et 74 % pour les routes de montagne (Annexe 2). Notons qu'il s'agit du taux de contribution le plus élevé après celui du Canton des Grisons. Ensuite, l'allocation de subventions pour des ouvrages est considérée comme une tâche de la Confédération par la Loi sur la protection de la nature et du paysage¹⁰⁸ (Art. 2, al. 1). De même, les décisions des autorités cantonales concernant les projets qui, selon toute vraisemblance, ne seront réalisés qu'avec des subventions fédérales, sont assimilées à l'accomplissement de tâches de la Confédération (Art. 2, al. 2). Dans la réalisation des projets concernés, les autorités, tant fédérales que

¹⁰⁵ Loi fédérale du 21 mars 1969 modifiant celle qui concerne la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts

¹⁰⁶ Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants

¹⁰⁷ Ordonnance du 8 avril 1987 sur les routes principales

¹⁰⁸ Loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage

cantonales, doivent donc prendre soin de ménager l'aspect caractéristique du paysage et des localités (Art. 3).

Au niveau cantonal, une loi sur les routes¹⁰⁹ entre en vigueur en 1965. Elle divise les voies publiques selon leur destination et leur importance. Les routes nationales sont celles déclarées comme telles par la Confédération (Art. 4). Les routes cantonales principales sont notamment les routes internationales et intercantionales, les liaisons avec la route nationale de la plaine du Rhône ainsi que les routes de la plaine et du coteau reliant entre elles plusieurs localités d'une certaine importance et présentant un intérêt majeur pour la région, tandis que les routes cantonales secondaires comprennent en particulier les routes ouvertes à la circulation générale et reliant une station hôtelière ou un lieu touristique à une route principale (Art. 5). L'Art. 84 instaure que « *lorsque le Département des travaux publics ou une ou plusieurs communes estiment nécessaire la construction, la correction ou la réfection d'une voie publique cantonale, le Conseil d'Etat peut, sur la proposition du département précité, ordonner l'établissement d'un projet et d'un devis* ». Il est également fixé, via l'Art. 87, la répartition des frais pour les routes cantonales. Les sections de route principale conduisant hors du canton, dès la sortie de la dernière localité traversée sur le territoire valaisan, celles franchissant un col intérieur et celles conduisant hors du canton par un tunnel routier ou ferroviaire, voient leurs frais de construction, de correction et de réfection supportées entièrement par le Canton. Pour les autres sections de routes principales, les routes secondaires et les chemins, les frais se répartissent à hauteur de 70 % pour l'Etat et 30 % pour la ou les communes intéressées. En application de cette loi, un décret¹¹⁰ instaure la classification des routes. La « *route de Zermatt, d'Illas à Täsch* » est classée route cantonale principale de montagne (Art. premier), tandis que le tronçon Täsch – Zermatt appartient aux routes cantonales secondaires de montagne (Art. 2). Puis, un Arrêté¹¹¹ est décrété en octobre 1978 par le Conseil d'Etat concernant les restrictions de circulation sur la route entre Täsch et Zermatt. L'Art. 2 mentionne que la compétence d'accorder les autorisations de circuler jusqu'à l'entrée de Zermatt est du ressort du Département de justice et police, par la police cantonale. Les autorisations « *renouvelables annuellement, ne sont accordées, sur requête, qu'aux seuls détenteurs de véhicules domiciliés à Zermatt* » (Art. 2). D'autres autorisations uniques ou annuelles pour des détenteurs de véhicules justifiant d'un intérêt suffisant peuvent être accordées, à savoir le transport de malades ou de blessés, les courses en relation avec une activité professionnelle exercée régulièrement à Zermatt, les bordiers du tronçon Täsch – Zermatt, le transport d'outillage ou de matériaux, le transport professionnel de personnes ou encore les courses en relation avec l'agriculture (Art. 3). Enfin, au niveau communal, un règlement de circulation¹¹² entre en vigueur le 14 juin 1966. L'Art. 13 indique que seuls les moyens de locomotion suivants sont autorisés à circuler dans les rues de la commune de Zermatt : chars à chevaux, véhicules électriques, vélos, véhicules spéciaux utilitaires (chasse-neige, ambulances, véhicules de nettoyage des rues, etc.) et véhicules agricoles. Hormis ce type de véhicules, tout trafic est interdit. Des autorisations peuvent toutefois être accordées par le président de la commune pour le transport de cadavres et les véhicules spéciaux du Canton et de la Confédération, et par le Conseil communal pour les personnes exerçant une profession médicale (médecins, sage-femmes) (Art. 32). Cependant, en automne, du début octobre à la fin novembre, la circulation avec des véhicules à moteur est autorisée pour le transport de marchandises jusqu'à un poids de cinq tonnes. Le Conseil communal choisit les jours et les heures durant lequel ce trafic est possible (Art. 34).

¹⁰⁹ Loi du 3 septembre 1965 sur les routes

¹¹⁰ Décret du 8 juillet 1966 concernant la classification des routes prévue à l'article 18 de la loi sur les routes du 3 septembre 1965

¹¹¹ Arrêté du 4 octobre 1978 concernant les restrictions de la circulation des véhicules à moteur sur la route Täsch-Zermatt

¹¹² Verkehrsreglement der Gemeinde Zermatt, 21. April 1966

Nous pouvons ainsi constater que l'étendue du régime est assez forte, puisqu'en particulier la question du financement de la route est régulée. Les conditions dans lesquelles les communes peuvent obtenir des subsides tant de la part du niveau fédéral que de celui cantonal, sont clairement fixées. Au niveau de la cohérence, nous pouvons relever une petite contradiction entre la loi cantonale sur les routes de 1965 et son décret de 1966. En effet, comme nous l'avons relevé plus haut, la loi définit les routes cantonales secondaires comme des routes ouvertes à la circulation générale et reliant une station hôtelière ou un lieu touristique à une route principale. Le décret de 1966 classe la route Täsch – Zermatt comme appartenant aux routes cantonales secondaires. Or, ce tronçon n'est pas ouvert à la circulation générale puisqu'une autorisation est nécessaire pour y circuler. Son statut n'est donc pas vraiment clair. Hormis cet élément, les différents textes sont globalement cohérents entre eux. Le Régime est ainsi plutôt de type intégré.

ARRANGEMENTS DE REGULATION LOCALISES

Le 29 novembre 1950, le Conseil d'Etat décide de lever les limitations de trafic motorisé¹¹³ entre Stalden et St-Nicolas suite à l'amélioration de ce tronçon. Durant l'année 1958, le Canton étudie un projet de construction d'une nouvelle route entre St-Nicolas et Täsch, dans l'idée plus tard de la prolonger jusqu'à Zermatt (Grand Conseil du Canton du Valais, 1987). Appelés à se prononcer sur la construction d'une route jusqu'à l'entrée de Zermatt, les citoyens de la commune la refusent pour quelques voix. Via deux décrets, le premier le 12 octobre 1961 et le second le 3 décembre 1965, le Grand Conseil octroie un crédit de Fr. 3,5 millions puis de Fr. 10,5 millions pour la construction de la route entre St-Nicolas et Täsch. En 1964, appelés à nouveau aux urnes, les habitants de Zermatt acceptent cette fois la construction d'une route entre Täsch et Zermatt par 265 oui contre 125 non (La route Täsch – Zermatt est acceptée, 1964). Autrement dit, les deux tiers de la population y sont favorables. Notons qu'il semble clair que la circulation automobile ne se fera que jusqu'à l'entrée de Zermatt et non pas dans la station. En effet, le règlement communal qui interdit la circulation des véhicules à moteur dans les rues de la commune date de 1966, soit deux ans plus tard (cf. supra). La commune de Zermatt, rejointe par celle de Täsch, demande alors au Canton l'établissement d'un projet ainsi que d'un devis pour cette route, comme le lui permet l'Art. 84 de la loi cantonale sur les routes. Le Conseil d'Etat propose en 1971 au Grand Conseil un projet s'élevant à Fr. 25 millions. Ainsi que le prévoit l'Art. 87 de la loi sur les routes, les frais sont assumés à hauteur de 70 % pour le Canton et 30 % pour les communes intéressées, ici celles de Viège, Stalden, Grächen, St-Nicolas, Randa, Täsch et Zermatt (Grand Conseil du Canton du Valais, 1971a). Il faut cependant déduire la part des frais assumée par la Confédération dans le cadre de la loi fédérale du 21 mars 1969, puisque d'importants travaux seront entrepris pour lutter contre les avalanches. Ce projet de route prévoit qu'elle soit ouverte à tout le trafic motorisé. Il est en effet hors de question que le Canton paie Fr. 15 millions pour une route seulement empruntée par quelques personnes autorisées. Comme il est également prévu que la route s'arrête à l'entrée de la station, la commune doit prendre des mesures pour la réalisation d'un parc de 5 à 6000 places. Un projet est à l'étude, financé en grande partie par la commune et les hôteliers (Grand Conseil du Canton du Valais, 1971a). Le crédit pour la route Täsch – Zermatt, sous forme de décret, est accepté par les députés à la session de mai 1971 (Grand Conseil du Canton du Valais, 1971b). Tant les autorités communales que la population zermattoise et le Canton sont donc en faveur du projet. La réalisation peut être lancée. Or, c'est là que va faire son apparition un groupe d'acteurs à qui on ne demande généralement pas l'avis pour ce type de projets : les touristes eux-mêmes.

¹¹³ Nous avons parlé dans la section 5.3 du chapitre précédent de ces limitations suite au moratoire sur la route consécutif aux subsides accordés pour la circulation hivernale du train.

En avril 1972, la télévision suisse alémanique produit et diffuse une émission intitulée « Ce soir à Zermatt », qui est suivie par de nombreux téléspectateurs. Evoquant notamment la question de la route projetée jusqu'à la station, cette émission invite les gens à faire connaître leur opinion en envoyant simplement une carte postale à l'Office du tourisme de Zermatt (La route de la station du Cervin, 1972). Les réactions dépassent toutes les prévisions puisque ce sont plus de 14'000 plis, en provenance de France, d'Allemagne, d'Italie et de Suisse qui parviennent à l'Office du tourisme. Et les 97 % des correspondants se prononcent clairement contre l'édification de la route, malgré le fait que la majorité d'entre eux sont des automobilistes. Dans la plupart des cartes, le message dit en substance :

« Sans vouloir nous immiscer dans les affaires de Zermatt, nous estimons qu'il est de notre devoir de faire appel au bon sens des autorités et responsables du tourisme de la reine des stations. Car Zermatt doit rester un centre de détente et de récréation. Elle doit donc préserver sa réputation et par là empêcher le tourisme de masse. Avez-vous songé à la pollution qu'entraînerait automatiquement la circulation automobile ? Sans oublier le bruit et ses inconvénients, plaies des grands centres urbains. Gardez précieusement ce que les autres n'ont pas ou plus, c'est-à-dire le calme et la tranquillité. [...] Ecoutez ceux qui vous ont aidés à faire de votre station ce qu'elle est aujourd'hui. Pour nous les vacances commencent déjà lorsque nous prenons place dans votre train romantique. Ne tuez donc pas ce romantisme par l'automobile qui serait un irréparable fléau pour la station du Cervin » (La route de la station du Cervin, 1972).

Face à cette avalanche de réactions, les acteurs touristiques, en premier lieu le directeur de l'Office du tourisme Constant Cachin, se rendent compte qu'ils ne peuvent ignorer les opinions émises. Une pétition communale, portée en majorité par les jeunes électeurs, est lancée pour demander une nouvelle votation populaire. En moins de deux mois, elle récolte 660 signatures, soit le tiers du corps électoral local (La route de Zermatt, 1972). La commune doit donc organiser un nouveau scrutin, fixé à la mi-décembre 1972. La veille de la votation, des centaines de touristes présents à Zermatt se réunissent spontanément pour manifester contre la route. Un cortège de protestation, muni de torches et de banderoles « Zermatt respecte la volonté de tes hôtes », « Stop à la route » ou encore « Zermatt bleibe wie du bist » (« Zermatt reste comme tu es ») et à la tête duquel se trouve un Ecosais jouant de la cornemuse, défile dans les rues de la station. Se trouvent parmi les protestataires des étrangers de toutes nationalités, des Suisses, des Valaisans, des guides et des hôteliers mais principalement des hôtes de la station (Scrutin décisif en Valais ce week-end, 1972). A la question « Voulez-vous la construction d'une route Täsch – Zermatt accessible à tout le trafic motorisé jusqu'à l'entrée de Zermatt ? », les Zermattois répondent par 937 non contre 405 oui, soit un refus à 70 % des voix pour une participation de 77 % (Grand Conseil du Canton du Valais, 1973). Comment expliquer que huit ans plus tôt la même question avait obtenu presque 70 % de oui ? Hormis le fait que les acteurs touristiques ont certainement été influencés par l'opposition manifestée par les touristes, nous pouvons avancer deux explications possibles à ce retournement. Tout d'abord, le corps électoral a quasiment doublé entre la votation de 1964 et celle de 1972 pour la simple et bonne raison que les femmes ont dorénavant voix au chapitre, ceci depuis 1970 aux niveaux communal et cantonal. Et il semble que celles-ci soient majoritairement opposées au projet « *car, disent-elles, les inconvénients apportés par la route seraient supérieurs aux avantages* » (La route de la station du Cervin, 1972). Ensuite, rappelons que la construction de la route implique celle d'un parking de 5000 places à l'entrée du village. Or, cette réalisation apparaît comme un casse-tête car comment bâtir une telle infrastructure sans abîmer le cachet du lieu ? Cette question a également refroidi les anciens partisans du projet (Zermatt : les tribulations d'un projet de route, 1972). Il convient cependant de relever que le vote n'a aucune force de loi et qu'il est purement consultatif puisque le décret a déjà été voté au Grand Conseil (Vote à Zermatt, 1972). Le Conseil d'Etat informe le Grand Conseil du résultat de la votation et

annonce, suite à celle-ci, qu'il se réserve le droit de revenir sur cette affaire (Grand Conseil du Canton du Valais, 1973).

Le projet est provisoirement gelé. Pour voir la route se réaliser et recevoir le crédit du canton, la commune doit avant tout concevoir le parking à l'entrée du village. Or, étant donné que la population s'est clairement opposée à la réalisation, le Conseil communal ne va pas pousser plus loin l'étude. Le 20 juillet 1977, vu que la route n'est toujours pas carrossable, le Conseil d'Etat confirme qu'il est interdit d'y circuler, hormis pour les habitants de Zermatt, St-Nicolas, Täsch et Randa (Droit de circuler sur la route Täsch-Zermatt, 1978). En 1978, deux habitants de la commune de Grächen travaillant à Zermatt, font recours auprès du Conseil fédéral contre cette décision du Conseil d'Etat en invoquant la violation du principe de l'égalité des droits. En effet, pour eux, rien ne justifie qu'ils n'ont pas droit à l'autorisation de circuler contrairement aux habitants des communes de St-Nicolas et de Randa, alors que ces derniers sont situés, tout comme eux, en aval de Täsch. Le Conseil fédéral leur donne raison en notant que « *le principe de l'égalité des droits n'est pas respecté si lors de l'octroi d'une autorisation illimitée on ne se base que sur le domicile du demandeur* » (Droit de circuler sur la route Täsch-Zermatt, 1978). Plus précisément, ce n'est pas l'autorisation aux Zermattois qui est remise en cause mais celle de privilégier les habitants de Täsch, de Randa et de St-Nicolas. Le Conseil fédéral demande donc au Conseil d'Etat valaisan de rédiger une nouvelle version des dispositions au sujet de cette route. Ce dernier n'a que deux possibilités de le faire : soit ouvrir la route à tous, soit introduire des restrictions plus sévères. C'est cette dernière solution qui sera choisie via l'Arrêté¹¹⁴ du 4 octobre 1978 sur les restrictions de circulation des véhicules à moteur sur la route Täsch-Zermatt, que nous avons évoqué dans l'analyse des règles du Régime institutionnel. Dorénavant, comme nous l'avons vu, les autorisations ne sont accordées, sur requête, qu'aux seuls détenteurs de véhicules domiciliés à Zermatt.

Cette question de la route Täsch – Zermatt revient brutalement sur le tapis en 1985¹¹⁵. Au début mars, une avalanche s'abat sur la route au moment où passent un minibus touristique et une automobile. Les neuf occupants du minibus (le chauffeur originaire de la vallée, deux Vaudois, un Zougois et cinq Allemands) et les deux de la voiture (un homme de 37 ans et son fils de neuf ans habitant Täsch) sont tués, faisant de cette catastrophe l'avalanche la plus meurtrière de Suisse depuis 15 ans (Onze victimes dans l'avalanche de Zermatt, 1985). Ce drame met en lumière les lacunes concernant la sécurité et la protection de la route. Un an plus tard, les électeurs zermattois sont appelés aux urnes pour se prononcer sur deux variantes (Tissonnier, 1986a) :

1. La "grande" solution : réalisation d'une grande route à partir de Täsch et s'arrêtant à un kilomètre de l'entrée de Zermatt pour un coût de Fr. 51 millions, dont deux pour la Confédération, 34 pour le Canton et 15 pour les communes intéressées. Cette route serait ouverte à tous les véhicules et couplée à la réalisation d'un parking d'au moins 4575 places pour un coût de Fr. 110 millions entièrement à la charge de la commune.
2. La "petite" solution : amélioration de l'artère actuelle par des installations de sécurité et des galeries de protection pour Fr. 15 millions, dont six millions chacun pour la Confédération et le Canton et trois millions pour les communes intéressées. La route ne serait utilisable toujours que pour les Zermattois et les travailleurs de la station recensés à l'Art. 3 de l'Arrêté de 1978.

Le résultat de la votation est claire : la petite solution recueille 1265 voix (88,9 %), la grande solution 108 voix (7,6 %) tandis que 50 voix (3,5 %) s'opposent aux deux solutions (Grand Conseil du Canton

¹¹⁴ Arrêté du 4 octobre 1978 concernant les restrictions de la circulation des véhicules à moteur sur la route Täsch-Zermatt

¹¹⁵ Même si cette partie se situe hors de notre forage d'analyse, nous l'intégrons pour terminer sur ce sujet afin de comprendre l'aboutissement de cette problématique.

du Valais, 1987). Il reste à attendre la décision du Canton, c'est-à-dire à savoir s'il est d'accord de fournir les quatre millions nécessaires, le devis total ayant été revu à la baisse pour s'élever à Fr. 11 millions au total. Le Grand Conseil l'accepte le 13 mars 1987 sous la forme d'un décret¹¹⁶. L'Art. premier décrète que la construction des galeries de protection contre les avalanches et des installations de sécurité est déclarée d'utilité publique. Les frais de l'œuvre sont répartis, après déduction des subventions fédérales entrant dans le cadre de la loi du 22 mars 1985 sur les carburants, entre l'Etat à hauteur de 70 % et des communes intéressées pour le reste. Notons encore que ce nouveau décret abroge celui voté en 1971 sur le projet de nouvelle route à Fr. 25 millions (Art. 8).

Maintenant que cette question de la route a été clarifiée, intéressons-nous au développement des remontées mécaniques, qui apparaît ici central. Nous avons vu dans le forage précédent que la bourgeoisie et la municipalité de Zermatt avaient construit ensemble un premier téléski entre Zermatt et Sunnegga en 1942. Puis, en 1946-1947, les deux collectivités avaient révoqués les droits accordés à Cervino SA pour investir dans un télésiège, remplaçant le téléski, entre Zermatt et Sunnegga ainsi qu'un téléski entre Sunnegga et Blauherd. Au début de ce forage, les deux seules remontées mécaniques sont donc en mains publiques. Cela ne durera pas. En novembre 1952, la Compagnie du Gornergrat adresse au Département fédéral des postes et chemins de fer une demande de concession pour un téléphérique en deux sections, du Gornergrat au Hohtälli tout d'abord puis du Hohtälli au Stockhorn. Ce téléphérique constitue en fait une continuation de la ligne de chemin de fer Zermatt-Gornergrat et permet aux voyageurs d'étendre leur champ d'excursions (cf. carte ci-dessous) :



Figure 20 : Carte des différentes remontées mécaniques de Zermatt.
Source : Site du Gornergratbahn

¹¹⁶ Décret du 13 mars 1987 concernant la construction des galeries de protection contre les avalanches de Wang et de Meiggern sur la route cantonale Täsch – Zermatt, sur le territoire des communes de Täsch et de Zermatt

La Compagnie du Gornergrat s'occupe de financer, de construire et d'exploiter la ligne. Il est intéressant de noter que la bourgeoisie a accepté de céder le terrain nécessaire pour les stations (Un téléphérique à cabines au Gornergrat, 1953). Il faut dire que la société est présente depuis la fin du XIX^e siècle à Zermatt et que la bourgeoisie, soucieuse comme on l'a souvent vu de conserver en mains locales le développement, la considère certainement comme une entreprise endogène. La concession est accordée le 18 août 1954 et les travaux commencent à la fin mai 1955. La première section est achevée en 1956 et la deuxième l'année suivante, pour un coût total de Fr. 3,2 millions (Wirz-Julen, 2005). En 1964, la Compagnie obtient une concession pour un télésiège entre Triftji et Hohtälli, destiné à compléter l'installation au Gornergrat (Nouvelles automotrices, 1965). Coûtant Fr. 815'000.-, il est mis en service en novembre 1964.

Au début des années 1950 naît l'idée de relier Sunnegga et Findeln. En 1951, la bourgeoisie et la commune ont la possibilité d'acheter à Milan un télésiège dans ce but pour Fr. 260'000.- mais le projet rencontre une grosse opposition dans la station. On doute en effet de sa rentabilité et on pense qu'il ne servira qu'aux quelques familles vivant à Findeln. Les deux collectivités publiques lâchent l'affaire qui est reprise par deux Zermattois, Séverin Julen et son fils Auguste. En mars 1954, un Américain nommé Dana arrive à Zermatt dans le but de trouver des stations de ski dans les Alpes adéquates pour un ski-club amateur de New York. Il rencontre les deux hommes et se montre intéressé à investir dans une liaison entre Findelbach et Sunnegga. Cependant, Séverin et Auguste Julen sont d'avis qu'il est préférable que les capitaux soient trouvés sur place. Ils lancent une souscription publique à Zermatt mais celle-ci a peu de succès car la rentabilité du projet est mise en doute : un acteur privé achète quelques actions et la bourgeoisie deux. Séverin Julen et ses fils, qui sont, précisons-le, bourgeois de la commune (Wirz-Julen & Biner, 1991), décident d'engager la fortune familiale pour réaliser l'installation. La société créée, *Sessellift Findeln-Sunnegga AG*, leur appartient alors exclusivement. En automne 1956, la bourgeoisie leur accorde le sol nécessaire et les travaux, d'un montant de Fr. 260'000.-, commencent dans la foulée. Le télésiège est mis en service en février 1957 et rencontre d'emblée un grand succès (Wirz-Julen, 2005).

Toujours au début des années 1950, la bourgeoisie décide de développer la région du Schwarzsee, qui constituera le troisième domaine skiable avec celui du Gornergrat et de Sunnegga-Blauherd. A l'Assemblée bourgeoise du 1^{er} juin 1952 est acceptée par 216 oui contre 18 non la construction d'un téléphérique de Zermatt à Schwarzsee. La bourgeoisie dépose le même mois la demande de concession auprès du Département fédéral des postes et des chemins de fer. Cette requête est en concurrence avec une autre, déposée par une société dont le capital est majoritairement étranger. Cette société avait d'abord envisagé la construction d'un téléphérique Zermatt – Schwarzsee – Cabane du Cervin – Furggrat, mais s'était limitée au Schwarzsee suite à une forte opposition (Le téléphérique Zermatt – Lac Noire, 1952). Le Département des postes et chemins de fer accorde la concession à la bourgeoisie de Zermatt, en particulier parce qu'il ne veut pas que le téléphérique soit prolongé au-delà de Schwarzsee, afin de ne pas toucher le massif du Cervin ainsi que la forêt au-dessus de Zermatt. La bourgeoisie s'était en effet prononcée catégoriquement contre toute extension au-delà du Schwarzsee. La société concurrente, défendue par un avocat zermattois Emil Taugwalder, fait cependant recours contre cette décision auprès du Conseil fédéral, qui le rejette en 1953. Emil Taugwalder demande encore un réexamen du dossier mais sans succès. Le recours est à nouveau écarté et, le 19 juillet 1955, la bourgeoisie reçoit définitivement la concession (Wirz-Julen, 2005). Les travaux débutent durant l'été et la première section entre Zermatt et Furi, coûtant Fr. 2,8 millions, est inaugurée en août 1956. Le 27 décembre 1956 est fondée la société *Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG*, dont le capital-actions d'un million n'est apporté par des acteurs privés, tous domiciliés à Zermatt, qu'à hauteur de 14,2 %. Le reste est détenu par la commune et la bourgeoisie (Julen, 1971). C'est cette dernière qui en

est l'actionnaire majoritaire, en détenant plus de 50 % des actions (Feu vert pour le téléphérique du Petit-Cervin, 1974). La création de cette société est certainement liée au financement de la seconde section du téléphérique, entre Furi et Schwarzsee, coûtant également Fr. 2,8 millions et qui est mise en service en juillet 1957. *Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG* va en peu de temps massivement développer les remontées mécaniques de la région du Schwarzsee : télésiège Garten en 1960, téléphérique Furgg-Schwarzsee en 1962, télésiège Hörnli en 1962-1963, télésiège Théodule en 1964 et enfin téléphérique entre Zermatt et Trockener Steg en 1964-1965 au prix de Fr. 11,8 millions. Notons que chacune de ces installations fait l'objet d'une votation aux Assemblées primaire et bourgeoise, qui se solde à chaque fois par une acceptation (Wirz-Julen, 2005). Dans les années 1960, le Conseil d'administration de la *Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG* est présidé par Joseph Aufdenblatten, le président de la commune et de la bourgeoisie tandis que le vice-président est Beat Perren, vice-président de la commune (Peb., 1966).

Une troisième société de remontées mécaniques va naître durant cette période. En 1961 se forme un comité d'initiative local¹¹⁷ en faveur d'un téléphérique entre Sunnegga, Blauherd et Unterrothorn (Wirz-Julen, 2005). Il s'agit d'une réaction à la nouvelle qu'un groupe extra-local, soutenu par trois conseillers communaux, s'intéressait à développer cette même partie du domaine skiable. En juin, le comité local dépose auprès du Département fédéral concerné une demande de concession pour le téléphérique susmentionné, tout comme le fait l'autre groupe. Le Conseil communal, qui est, rappelons-le, toujours identique au Conseil bourgeois, décide de s'opposer aux deux demandes, en particulier car la commune et la bourgeoisie sont elles-mêmes propriétaires d'un télésiège entre Sunnegga et Blauherd construit en 1947 (cf. supra) et qu'elles veulent se prémunir contre de futurs concurrents. En septembre 1961, le comité d'initiative local revient à la charge en adressant au Conseil une demande de cession du sol bourgeois ainsi que des droits de passage pour la construction du téléphérique Sunnegga-Rothorn. Or, celui-ci ne réagissant pas, le comité lance une pétition auprès des bourgeois demandant :

1. la convocation d'une Assemblée bourgeoise en vue d'un vote, dans l'objectif de la construction d'un téléphérique Sunnegga-Blauherd-Unterrothorn, concernant la cession des terrains bourgeois nécessaires pour les stations intermédiaires, l'octroi de droits de passage et la permission d'utiliser le sol bourgeois durant la période des travaux,
2. la participation à hauteur de 40 % dans la nouvelle société à créer de la part de la bourgeoisie et de la municipalité (ensemble),
3. la construction par la bourgeoisie en même temps d'un restaurant à Unterrothorn, c'est-à-dire à la station terminus.

La pétition récoltant 152 signatures auprès des bourgeois, le Conseil bourgeois est contraint de convoquer l'Assemblée bourgeoise, mais va proposer un contre-projet dans lequel la commune et la bourgeoisie détiendraient 51 % des actions de la société au lieu de 40 %. Ce contre-projet sera cependant rejeté par l'Assemblée bourgeoise par 180 voix contre 142 tandis que la proposition du comité d'initiative est, quant à elle, acceptée par 177 voix contre 117. Le Conseil communal exige au début 1962 de la part du comité d'initiative qu'une installation supplémentaire entre Patrullarve et Sunnegga ou Blauherd soit construite et qu'un dédommagement soit versé pour la perte de fréquentation à laquelle le télésiège de la commune et de la bourgeoisie entre Sunnegga et Blauherd doit s'attendre. Pour Wirz-Julen (2005), ces deux conditions avaient pour but de rendre impossible le financement du projet total. Il faut ensuite attendre deux ans pour que le Département fédéral des postes et chemins de fer délivre la concession, en accord avec l'administration cantonale, pour un

¹¹⁷ Celui-ci est composé de 12 membres : Erwin Aufdenblatten, Yvo Biner, Ambros Julen, August Julen, Meinrad Julen, Othmar Julen, Dr. Siegfried Julen, Alex Perren, Leander Perren, Edmund Petrig, Adolf Schaller et Josef Schnidrig (Wirz-Julen, 2005).

téléphérique entre Sunnegga et Unterrothorn à la condition, comme le demandait la commune, qu'une autre remontée mécanique soit construite entre Patrullarve et Sunnegga ou Blauherd. Le comité d'initiative se décide pour un télésiège entre Patrullarve et Sunnegga. La Société *Zermatter Rothorn-Bahn AG* est créée le 9 octobre 1964. Le capital-actions d'un million de francs est détenu en importante majorité par des privés, dont les 12 initiants locaux. Il semble que la commune et la



Figure 21 : Affiche de 1971 vantant le ski d'été.
Source : Catalogue collectif suisse des affiches

bourgeoisie aient investi dans beaucoup moins d'actions que les 40 % votés (Wirz-Julen, 2005). En particulier, la commune possède à la création de la société 50 actions sur les 4000 (*Zermatter Rothornbahn AG*, 1968). En 2002, la commune et la bourgeoisie possèdent ensemble tout juste 22 % du capital. La création de cette société ainsi que les événements qui l'ont précédée montrent des premiers désaccords entre les deux entités publiques que sont la commune et la bourgeoisie de Zermatt. On le constate notamment lorsque le Conseil communal propose un contre-projet pour l'aménagement du domaine du Rothorn, qui est refusé par l'Assemblée bourgeoise. Toute cette affaire a également des répercussions directes au niveau de la politique locale. Comme nous l'avons vu au début de ce chapitre, si les élections communales de 1960 se faisaient selon le principe d'une liste d'entente, celles de 1964 voyaient le retour d'une lutte politique autour de deux listes de candidats, l'une du parti conservateur et l'autre du parti chrétien-social, qui faisait ici son apparition. Ces élections se soldaient par l'entrée au sein du Conseil du parti chrétien-social qui décrochait trois sièges. Or, on remarque que les trois nouveaux conseillers de ce parti, soit Erwin Aufdenblatten, Yvo Biner et le Dr. Siegfried Julen, appartiennent en fait au comité d'initiative local formé en 1961 et font partie des actionnaires principaux de *Zermatter Rothorn-Bahn AG*. Leur candidature aux élections communales de décembre 1964, soit deux mois après la création de la société, n'est certainement pas une coïncidence. Vu l'opposition rencontrée par leur initiative auprès du Conseil, une place en son sein leur assure désormais de pouvoir mener à bien leur projet avec le soutien politique communal. Autrement dit, on peut avancer qu'il s'agit d'une instrumentalisation du pouvoir public pour permettre le développement de ces remontées mécaniques privées. Sous l'égide de la société sont construits le télésiège National en 1965, une télécabine entre Sunnegga et Blauherd en 1966-1967 et, pour un coût de six millions, un téléphérique entre Blauherd et Rothorn en 1967. Le télésiège Kumme complète en 1968 les installations de la société (Wirz-Julen, 2005). Il est intéressant de constater qu'en 1968, c'est-à-dire une fois ces remontées mécaniques construites, les trois conseillers chrétiens-sociaux ne se représentent pas aux nouvelles élections communales. Ceci tendrait à confirmer notre hypothèse que leur candidature de 1964 était pour une grande part liée à cette question du développement des remontées mécaniques dans cette région. Grâce à ces différents investissements, la station peut dès 1967 capter une nouvelle pratique : celle du ski d'été (cf. affiche ci-dessus) (Roy, Guex & Sauthier, 2012).

Un autre projet de remontées mécaniques aura également des implications directes sur la politique locale. Il nécessite cependant une analyse selon le cadre des Régimes Institutionnels des Ressources pour en comprendre tous les enjeux. Nous faisons ainsi une digression au sein de notre Capital Gouvernance afin d'insérer ici cette question dans ce contexte du développement des remontées mécaniques.

CAPITAL RESSOURCIEL : A QUI APPARTIENT LE CERVIN ?

En 1965, la *Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG* décide de continuer le développement des remontées mécaniques dans la région du Schwarzsee par l'édification d'un téléphérique entre Trockener Steg, situé à 2950 mètres, et le Petit Cervin, à 3820 mètres. Une assemblée bourgeoise cette année-là accorde à la société, dont la majorité des actions est en mains de la bourgeoisie, les terrains nécessaires pour la construction des installations (Wem gehört das Matterhorn, 1982). Entre en scène un habitant de Zermatt, ancien conseiller communal et non bourgeois. Walter Zimmermann, juriste de formation et directeur de la société d'hôtels qui porte son nom (cf. supra), attire l'attention du Conseil communal sur le fait que la bourgeoisie s'est arrogée des droits qu'elle ne possédait pas sur ces terrains et leurs environs destinés à l'édification de la nouvelle remontée mécanique, alors que ces terres, situées sur le glacier du Petit-Cervin, appartiennent à la commune (Tissonnier, 1982). Il ne trouve pas normal que cette dernière doit elle seule s'endetter fortement pour de nouvelles infrastructures de service public (comme nous l'avons mentionné au début de cette partie) alors que dans le même temps la bourgeoisie la prive de recettes auxquelles elle a légitimement droit (Tissonnier, 1984). Suivant cette dénonciation, la municipalité de Zermatt dépose le 30 mars 1967 une plainte auprès du Conseil d'Etat contre la bourgeoisie pour appropriation de terrains lui appartenant (Kantons-Gericht, 1982). Elle demande qu'il soit reconnu que « *tous les terrains impropres à la culture situés sur le territoire de la Commune de Zermatt sont propriété de la Commune Municipale de Zermatt* » (Kantons-Gericht, 1982, p. 2). Etudions donc le Régime Institutionnel autour de ce conflit concernant ces terrains incultes.

ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Au sujet de la question des droits de propriété, notons que le Code civil valaisan (C.C.V.), dont le Deuxième Livre, concerné par notre problématique, est entré en vigueur le 1^{er} juin 1846, stipule que « *Les routes et chemins publics autres que ceux des communes, le Rhône, le lac Léman, ses rivages et ses ports, et généralement toutes les portions du territoire cantonal qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme dépendances du domaine public* » (Art. 376) tandis que l'Art. 377 énonce que « *Les biens vacans et sans maître sont dévolus à la commune sur le territoire de laquelle ils se trouvent* ». Les terrains impropres à la culture ne sont ainsi pas nommément cités, même s'ils pourraient rentrer dans la catégorie des portions du territoire cantonal non susceptibles d'être une propriété privée. Le Code civil suisse (C.C.S.), entré en vigueur en 1912, corrige cette lacune en notant que « *1. Les choses sans maître et les biens du domaine public sont soumis à la haute police de l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent. 2. Sauf preuve du contraire, les eaux publiques, de même que les régions impropres à la culture, rochers, éboulis, névés, glaciers et les sources en jaillissant, ne rentrent pas dans le domaine privé* » (Art. 664). Selon ce texte, les terres incultes appartiennent donc clairement au domaine public.

Si l'on s'intéresse à présent aux politiques publiques intervenant dans la gestion de notre ressource, on peut tout d'abord mentionner l'Art. 664 alinéa 3 du Code civil suisse qui attribue au Canton la compétence de régler l'occupation des choses sans maître ainsi que « *l'exploitation et le commun usage des biens du domaine public, tels que routes, places, cours d'eau et lits de rivières* ». Etant donné que l'alinéa précédent attribuait les régions impropres à la culture au domaine public (cf. paragraphe précédent), celles-ci sont donc concernées par ce troisième alinéa. La loi valaisanne d'application du Code civil suisse¹¹⁸ se montre plus précise à ce sujet en notant que l'usage des biens du domaine public « *est réglé par le droit public cantonal, ainsi que par les usages établis et les règlements du canton et des communes* » (Art. 220).

¹¹⁸ Loi d'application du Code civil suisse du 15 mai 1912 et dispositions d'exécution

Il demeure cependant une question non clarifiée, sur laquelle l'attention du Grand Conseil valaisan va être attirée en mai 1930. Une pétition de la commune de Saas-Fee demande en effet aux autorités de se prononcer sur la question « *de savoir si les terrains incultes, les terrains impropres à la culture sont la propriété de l'Etat ou celle des Communes* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1930, p. 293). Comme nous venons de le voir, le Code civil suisse dit clairement qu'ils font partie du domaine public mais ne précise pas si c'est celui communal ou cantonal. L'Art. 220 de la loi d'application cantonale du Code civil suisse renvoie la compétence à la législation cantonale, c'est-à-dire plus précisément aux Art. 376 et 377 du Code civil valaisan. Or, aucun de ces deux articles ne parlent de terrains impropres à la culture, contrairement au Code civil suisse. Il s'agit donc de trancher s'il faut les inclure avec les éléments de l'Art. 376, et en faire des propriétés du Canton, ou avec les biens sans maître de l'Art. 377, qui reviennent aux communes. La commission du Grand Conseil chargée d'étudier cette question commence par différencier :

« les biens sans maître du C.C.V. et les biens impropres à la culture du C.C.S. La définition du C.C.S. comprend dans cette catégorie les roches, les éboulis, les névés, les glaciers, etc. ; ce sont, en d'autres termes, des territoires sur lesquels il ne peut tenir aucune végétation, et c'est ainsi que nous devons les considérer comme impropres à la culture. Par contre, les biens vacants et sans maître du C.C.V. sont des terrains susceptibles de culture, mais qui ont été abandonnés, délaissés par leurs propriétaires. » (Grand Conseil du Canton du Valais, 1932, p. 283-284).

Elle propose ensuite une nouvelle loi destinée à modifier les dispositions des Art. 376 et 377 du Code civil valaisan. Cette loi concernant l'attribution de la propriété des biens du domaine public et des choses sans maître entre en vigueur le 17 janvier 1933. L'Art. 3 stipule que « *les routes et chemins publics autres que les routes cantonales, les rivières, les torrents, les canaux publics, les régions impropres à la culture, tels que rochers, éboulis, névés et glaciers rentrent dans le domaine public des communes* ». De plus, les Art. 376 et 377 du Code civil valaisan sont abrogés (Art. 7).

On peut alors souligner que la loi valaisanne de 1933 peut être vue comme une volonté d'augmenter tant l'étendue du régime institutionnel, en précisant la propriété des terrains impropres à la culture, que la cohérence entre les législations fédérale et cantonale. Nous voyons cependant encore une incohérence subsister au sein du régime. Cette loi de 1933 considère les glaciers comme des terres impropres à la culture car il ne peut y pousser aucune végétation. Cette définition fait sens dans le contexte de 1930 où près de la moitié des personnes actives travaillent dans l'agriculture et la viticulture (Office fédéral de la statistique, 1934). Or, dans les années 1970, alors que cette loi est toujours en vigueur, avec le développement des sports d'hiver et des remontées mécaniques il n'est plus très pertinent de considérer les glaciers comme des terres incultes. C'est d'ailleurs l'un des arguments de la bourgeoisie de Zermatt qui relève que grâce à ses investissements, elle a rendu productives ces terres originellement incultes : « *les remontées mécaniques rapportent certainement plus que la culture des tomates, à Zermatt du moins. Il n'est donc pas juste de considérer ces glaciers comme zone inculte* » (Zermatt, 1983). Ainsi, alors que l'étendue du régime est plutôt élevée, sa cohérence n'est pas très bonne. Il s'agit d'un régime de type complexe.

ARRANGEMENTS DE REGULATION LOCALISES

Nous allons, dans cette partie, nous pencher plus précisément sur la gestion de ce conflit par les acteurs locaux. Suite à la plainte déposée le 30 mars 1967 par la Municipalité zermattoise requérant que tous les terrains impropres à la culture situés sur le territoire communal soient reconnus comme sa propriété, la bourgeoisie demande des précisions au sujet des terrains concernés. Le Conseil

communal lui transmet une carte topographique avec indications par des dessins des terres en question et accompagnée de la mention suivante : « *il est précisé que cette carte a un caractère d'orientation et que le procès ne porte pas sur un territoire déterminé, chaque partie des territoires de la commune pouvant éventuellement faire l'objet d'une contestation séparée* » (Kantons-Gericht, 1982, p. 2). Après examen, la bourgeoisie rejette en janvier 1968 la requête de la Municipalité et décide de revendiquer de plus :

1. sur la base de la carte fournie par la Municipalité montrant la frontière entre les régions propres à la culture et celles impropres, il est établi que les terres propres à la culture sont propriétés de la bourgeoisie,
2. la propriété des constructions ainsi que du sol de même que les droits d'accès concernant l'ensemble des ouvrages construits par la bourgeoisie jusqu'à aujourd'hui sur les terrains revendiqués par la Municipalité sont cédés à la bourgeoisie gratuitement, ou éventuellement contre un dédommagement raisonnable,
3. la cession du sol ainsi que les droits de passage et d'utilisation accordés par l'Assemblée bourgeoise de 1965 (pour le téléphérique entre Trockener Steg et le Petit-Cervin, cf. supra) restent acquis.

Comme l'autorise l'Art. 85 du Code de procédure civile¹¹⁹, la Municipalité réclame que la revendication n°1 ci-dessus soit traitée dans un autre procès que celui en cours, qui concernera donc uniquement les terrains impropres à la culture, et, en invoquant l'Art. 79 du Code de procédure civile, que ce deuxième procès séparé soit suspendu tant que le premier jugement n'a pas été rendu (Kantons-Gericht, 1982). Ces deux requêtes sont acceptées par la Cour cantonale en avril 1969. Mais, quatre mois auparavant, en décembre 1968, alors que l'affaire est toujours pendante, ont lieu les élections communales. Comme nous l'avons relevé dans le Capital Gouvernance, celles-ci voient l'apparition d'une liste des habitants, c'est-à-dire de non bourgeois du lieu. Vu ce que nous venons de décrire, il semble que la dénonciation de cette affaire, qui peut être vue comme un accaparement de terres municipales par la bourgeoisie, a amené de la part des habitants non bourgeois une volonté de fournir un contre-pouvoir à cette « *dictature de la bourgeoisie* » (Rougier, 2002, p. 178) en présentant leur propre liste. Plus encore, l'élection, pour la première fois, d'un Conseil communal à majorité non bourgeoise peut également être vue comme un désir de limiter l'important pouvoir de la bourgeoisie. Comme nous l'avons vu dans la description de la configuration des acteurs, un Conseil bourgeois sera constitué dans la foulée en février 1969. Othmar Julen est élu comme président de ce Conseil bourgeois et prend en même temps la présidence du Conseil d'administration de la *Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG*, qui s'occupe du projet de téléphérique sur le Petit-Cervin. Alors que ce poste était auparavant tenu par Joseph Aufdenblatten, président de la commune et de la bourgeoisie, on constate qu'il est lié dorénavant à la présidence de la bourgeoisie et non pas à celle de la commune, ce qui est logique puisque c'est la bourgeoisie qui possède la majorité des actions.

Bien que la procédure sur la propriété des terrains concernés ne soit toujours pas réglée par le Tribunal cantonal, la *Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG* dépose en août 1969 une demande de concession pour un téléphérique sur le Petit-Cervin (Wirz-Julen, 2005). Le Département fédéral la lui accorde en décembre 1970 mais la Fondation suisse pour la protection du paysage fait recours. Défendant le projet dans la presse, Othmar Julen, président du Conseil d'administration de la Société, avance les arguments que, d'une part, la région concernée, celle du Plateau Rosa, est déjà aménagée et que d'autre part, elle l'est uniquement par une société italienne¹²⁰, qui exploite cinq téléskis ainsi qu'un téléphérique reliant le Plateau Rosa à la station italienne de Breuil-Cervinia. Autrement dit, malgré le

¹¹⁹ Code de procédure civile de la République et Canton du Valais du 22 novembre 1919

¹²⁰ Il s'agit en fait de la société Cervino SA dont nous avons parlé dans le forage précédent.

fait que cette région se trouve sur le territoire suisse, elle ne profite qu'à la station de Breuil-Cervinia puisqu'elle n'est pas reliée à Zermatt et les retombées financières de son exploitation tombent en premier lieu dans les poches de Cervino SA, à qui la commune de Zermatt a accordé les différentes concessions de remontées mécaniques (Julen, 1971). Othmar Julen met bien en avant le fait que la Société *Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG* « dont le capital-actions est entièrement dans les mains de la commune de Zermatt, de la bourgeoisie et de personnes domiciliées à Zermatt, veut permettre l'accès à la magnifique région de ski d'été Théodule – Plateau Rosa – Petit Cervin, depuis Zermatt » (Julen, 1971). En décembre 1973, le Conseil fédéral confirme la concession accordée, notamment suite au retrait du recours par la Fondation suisse pour la protection du paysage. En effet, celle-ci s'est rendue compte « qu'il était inopportun de s'opposer au développement d'une région partiellement aménagée et en concurrence sérieuse avec les installations italiennes voisines » (Le Conseil fédéral donne le feu vert, 1973). Après plusieurs années de travaux, le téléphérique entre Trockener Steg et le Petit Cervin, dont le coût s'élève à 33 millions de francs, est mis en service en décembre 1979 (Une réalisation en superlatifs, 1980). Mais pendant tout ce temps, la plainte auprès du Tribunal cantonal sur la propriété des terrains n'a toujours pas été jugée. Les deux parties vont en effet solliciter à de nombreuses reprises le Tribunal cantonal pour de nouveaux délais avant le jugement car elles espèrent conclure un accord. Les négociations n'aboutissant finalement à aucun consensus, c'est le 22 octobre 1982 que la Cour cantonale rend son verdict, soit 15 ans après le dépôt de la plainte et presque trois ans après l'ouverture du téléphérique incriminé. Sur la base de l'Art. 664 du Code civil suisse et de la loi cantonale du 17 janvier 1933 concernant l'attribution des biens du domaine public et des choses sans maître, c'est la commune municipale de Zermatt qui possède seule sur les terrains impropres à la culture les droits découlant de ces textes légaux. La bourgeoisie de Zermatt ne détient aucun droit sur ces terres, à l'exception de l'Hôtel du Gornergrat et de l'Hôtel du Belvédère au Hörnli, avec leurs accessoires (Kantons-Gericht, 1982). Pour prouver ses droits, la bourgeoisie avait fourni au Tribunal des preuves du rachat, dans les années 1550, des terrains concernés auprès des familles féodales de la vallée. Or, même si la description des limites mentionnait "jusqu'à la Crête", pour les experts du Tribunal :

« les actes de rachat de droit n'étaient pas des actes de vente au sens actuel du terme, avec simple transfert de la propriété du fonds. Ces actes étaient plutôt, en premier lieu, des événements décisifs d'ordre social et politique, par lesquels les « sujets » se libéraient de leurs seigneurs féodaux et de leurs prétentions à des redevances »
(Kantons-Gericht, 1982, p. 18).

Face à ce verdict, la bourgeoisie décide de recourir auprès du Tribunal fédéral. Le 23 février 1984, ce dernier confirme sur toute la ligne le premier jugement du Tribunal cantonal (Schweizerischen Bundesgericht, 1984). La requête posée par la bourgeoisie concernant la limite entre les terres cultivables et celles non cultivables ainsi que la question de la propriété des terres cultivables ne sont cependant pas résolues. Nous y reviendrons dans le forage suivant lorsque cette question se posera à nouveau au début des années 1990.

Enfin, une dernière société de remontées mécaniques voit le jour en 1977. On se souvient que la commune et la bourgeoisie avaient investi ensemble dans les années 1940 dans un premier télésiège, transformé par la suite en télésiège, entre Zermatt et Sunnegga, puis dans un deuxième entre Sunnegga et Blauherd. Au début des années 1970, constatant que la capacité des installations est insuffisante pour juguler l'affluence sur ce domaine skiable, le président de la commune, le Dr. Siegfried Julen, émet l'idée de construire un funiculaire entre Zermatt et Sunnegga à 2200 mètres d'altitude (Wirz-Julen, 2005). Un premier projet, dont le prix se situe entre Fr. 9 et 11 millions et dans lequel la bourgeoisie et la commune seraient à parts égales les maîtres de l'œuvre, est présenté en 1975. Il sera rejeté de justesse par le corps électoral zermattois par 375 non contre 352 oui. Les opposants

dénonçaient son coût trop onéreux ainsi que l'atteinte au paysage car il nécessiterait la construction de ponts s'élevant à une quinzaine de mètres (Un funiculaire à Zermatt ?, 1975). Un projet modifié est présenté à nouveau quelques mois plus tard, prévoyant, pour un coût de Fr. 11,5 millions, un funiculaire totalement souterrain au lieu d'un funiculaire en surface. En décembre 1975, le Conseil communal propose aux électeurs de choisir entre une télécabine et ce nouveau projet de funiculaire. C'est ce dernier qui va être accepté avec 605 oui contre 510 non (Tissonnier, 1975). Il semble que la variante souterraine ait ainsi rallié plus de soutien. En juin 1976, le Conseil fédéral accorde la concession et les travaux débutent rapidement en novembre, soit quelques jours à peine avant les élections communales. Or à partir de là, les choses vont se compliquer. Tout d'abord, les élections aboutissent à un changement de majorité (qui revient au parti démocrate-chrétien), à la non-réélection du Dr. Siegfried Julen, chrétien-social, au poste de président, alors que ce dernier était le porteur du projet, ainsi qu'à l'arrivée de quatre nouveaux conseillers. Sachant que « *les adversaires de ce projet se recrutent justement parmi les vainqueurs des dernières élections communales* » (Le résultat des élections zermattoises, 1976), la construction du funiculaire semble compromise. De plus, la bourgeoisie, pourtant partenaire à hauteur de 50 % en tant que copropriétaire du télésiège destiné à être remplacé et propriétaire des terrains à Sunnegga, n'a pas donné son accord car elle estime le financement non clairement établi. Appelés aux urnes en février 1977, les bourgeois refusent la vente du terrain nécessaire par 294 non contre 266 oui, de même que la participation financière de la communauté à l'ouvrage avec 301 non contre 258 oui (Funiculaire de Zermatt/Sunnegga, 1977). Face à ce double refus des bourgeois, le Conseil communal est contraint d'interrompre immédiatement les travaux pour une durée provisoire et convoque une Assemblée primaire pour savoir s'il y a lieu de poursuivre les travaux avec une augmentation du montant de la participation municipale pour compenser la défection des bourgeois (Funiculaire Zermatt-Sunnegga, 1977). La population confirme son vote de décembre 1975 et soutenant massivement le projet par 71 % des voix (Funiculaire de Sunnegga, 1977). Les travaux reprennent donc et en mai 1977 est constituée officiellement la Société *Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG*, dont la commune détient le 60 % des actions. Le Conseil d'administration est présidé par le président de la Municipalité Daniel Lauber (Constitution officielle de la société du « métro » zermattois, 1977). Outre la réalisation du funiculaire, cette société exploite les installations construites précédemment par la commune et la bourgeoisie, à savoir le télésiège Zermatt-Sunnegga (1948), le télésiège Sunnegga-Blauherd (1948) et le télésiège Eisfluh (1967) (Wirz-Julen, 2005).

Cette analyse du développement des remontées mécaniques tant par la commune et la bourgeoisie que par des acteurs privés s'étant révélée assez compliquée, nous insérons ici, en guise de conclusion sur ce sujet, un tableau récapitulatif des différentes sociétés ainsi que de leurs caractéristiques et un schéma du domaine skiable avec les installations de chacune des entreprises :

Nom de la société	Année de création	Parties prenantes	Réalisations
Compagnie du Gornergrat	1898	Actionnaires extra-cantonaux	Chemin de fer du Gornergrat (1898) Téléphérique Gornergrat-Hohtälli-Stockhorn (1956-1958) Téléski Triftji-Rote Nase (1964)
Sessellift Findeln-Sunnegga AG	1956-1957	Famille Séverin Julien	Télésiège Findelbach-Sunnegga (1957)
Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG	1956	Bourgeoisie (52 %) Commune (28 %)	Téléphérique Zermatt-Schwarzsee (1956-1957) Téléski Garten (1960) Téléphérique Furgg-Schwarzsee (1962) Téléski Hörnli (1962-1963) Téléski Théodule (1964) Téléphérique Zermatt-Trockener Steg (1964-1965) Téléphérique Trockener Steg-Petit Cervin (1979)
Zermatter Rothorn-Bahn AG	1964	Acteurs privés locaux détiennent la grande majorité des actions	Téléski National (1965) Télécabine Sunnegga-Blauherd (1966-1967) Téléphérique Blauherd-Unterrothorn (1967) Téléski Kumme (1968) Téléski Gant-Platte (1971) Télécabine Gant-Blauherd (1971)
Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG	1977	Commune (60 %)	Funiculaire Zermatt-Sunnegga (1980) La société exploite aussi le télésiège Zermatt-Sunnegga (1948), le téléski Sunnegga-Blauherd (1948), le téléski Eisfluh (1967)

Tableau 5 : Récapitulatif des sociétés de remontées mécaniques à Zermatt. Elaboration propre.

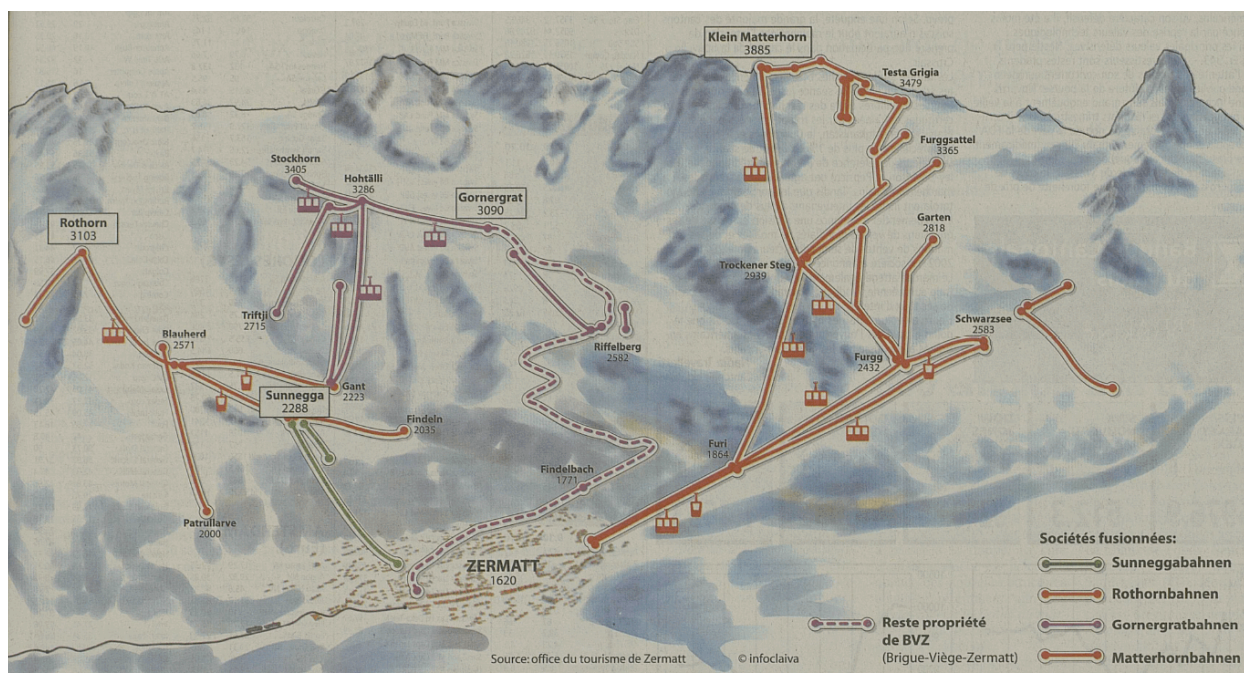


Figure 22 : Domaine skiable de Zermatt. Source : (Claivaz, 2001a)

Sur la Figure ci-dessus sont représentées de gauche à droite : en orange, les installations de la Zermatter Rothorn-Bahn AG, en vert celles de la Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG, en violet celles de la Compagnie du Gornergrat, en violet pointillé la ligne du chemin de fer Brig-Viège-Zermatt et en rouge les installations de la Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG.

Dans les années 1960, la Société de développement émet l'idée de construire un grand centre sportif et culturel, dont Zermatt est dépourvu. Ce centre comprendrait notamment un stade avec une patinoire artificielle en hiver transformable en piscine chauffée en été, un centre de curling, un palais des congrès pouvant accueillir 1500 personnes et une école de guides (Zermatt a des projets, 1962). Cette infrastructure aurait notamment pour objectif de dynamiser le tourisme d'été car durant cette saison, on constate que le taux d'occupation des hôtels a tendance à stagner voire à diminuer depuis les vingt dernières années (50 % en 1946 et 49 % en 1966) (Kur- und Verkehrsverein, 1966). La commune s'intéresse bien évidemment au projet et collabore avec la Société (Les projets de Zermatt, 1967). Le problème est que la commune ne dispose pas de terrain situé dans la station et suffisamment grand pour ce type de construction. Elle doit donc se porter acquéreuse d'une surface de 20'000 m², possédée par plusieurs privés, notamment la Société des Hôtels Seiler. Pour cela, elle lance une procédure d'expropriation pour acheter le terrain utile à moindre coût, mais elle n'arrive pas à se mettre d'accord avec l'un des propriétaires. Celui-ci fait recours auprès du Tribunal fédéral pour contester le prix proposé, ce qui va faire traîner la procédure durant plusieurs années, et obtient finalement gain de cause (Le centre sportif de Zermatt, 1982). L'autorité judiciaire estime le prix de ce terrain à Fr. 1425.- le mètre carré, alors que la commune en offrait Fr. 1000.-. Pour acquérir les 7700 m² concernés pour ce premier achat, la commune doit avoir le consentement du corps électoral car le montant s'élève à près de Fr. 10 millions. Les citoyens Zermattois donnent leur aval en 1977 par 510 voix pour et 309 contre, soit 62 % des voix. Cependant, l'étendue en question ne suffit pas pour l'établissement projeté. La commune s'approche de la Société des Hôtels Seiler, propriétaire d'une surface de 10'000 m² attenante au terrain acquis (Le centre sportif de Zermatt, 1982). En 1985, les électeurs zermattois sont appelés aux urnes pour se prononcer sur un crédit de Fr. 15 millions pour l'achat de la parcelle de terrain de 7600 m² appartenant à la Société Seiler, pour un prix de Fr. 1860.-¹²¹ le m². Comme en 1977, le corps électoral accepte ce crédit, avec un taux cette fois de 83 % (Zermatt : crédit accepté, 1985). Cependant, la réalisation va tarder. A la fin des années 1980, la commune n'en est encore qu'au stade de l'élaboration du projet, malgré les plus de Fr. 20 millions déjà investis dans l'achat des terrains (Zermatt, 1987). Nous verrons donc dans le prochain forage la suite donnée à ce centre sportif.

En 1963, la commune de Zermatt et ses acteurs touristiques affrontent une crise majeure, à savoir une épidémie de fièvre typhoïde au sein de la station. Le bilan sera extrêmement lourd : plus de 400 malades, trois décès, 120 militaires du détachement sanitaire de l'armée sur place, la fermeture de la totalité des hôtels de la station pendant trois mois, une image écornée ainsi que des coûts totaux pour la commune à hauteur de plus de Fr. 430'000.- (Vouilloz Burnier, 2010). Pour comprendre cet épisode, remontons quelques années auparavant.

En 1955 et 1956, un contrôle systématique des canalisations de la commune est réalisé et montre que celle-ci doit moderniser son réseau. En 1959, elle mandate un bureau d'ingénieurs pour analyser la situation et proposer un projet d'extension et de rénovation. Or, en 1961, l'Assemblée primaire refuse par 139 voix contre 21 un crédit de Fr. 1'400'000.- pour le projet présenté, notamment parce qu'elle ne l'estime pas suffisamment clairement défini. La station de traitement des eaux est tout de même agrandie en automne 1962 afin d'augmenter la quantité d'eau potable disponible. La chloration débute en janvier de l'année suivante. L'eau à la sortie du processus est déclarée potable par le Laboratoire cantonal mais ce dernier, suite à la découverte d'un indice élevé de matières fécales en amont de la station – probablement liées au chantier de la Grande Dixence – demande à la commune de ne pas faire usage de cette eau et de la séparer des autres sources d'approvisionnement. Les travaux vont

¹²¹ Notons d'une part le prix élevé du terrain ainsi que les moyens importants dont jouit la commune pour pouvoir se permettre cet achat.

durer plusieurs semaines. De plus, à cette époque, Zermatt ne dispose pas de station d'épuration des eaux. En 1957, les services cantonaux attirent l'attention des autorités locales sur le fait qu'aucun relevé précis du réseau d'égouts n'existe. Les eaux usées, les égouts de quelques hôtels, de restaurants des stations de téléphériques, des cantines et des fosses d'aisance des baraquements ouvriers atterrissent directement dans les torrents en amont de la station de chloration pour les eaux destinées à la consommation. Et au niveau des ordures ménagères, les habitants ont pris l'habitude de jeter directement leurs déchets dans le Triftbach ou dans la Viège. Il faut attendre 1962 pour que les autorités de Zermatt obtiennent des subsides cantonaux pour construire une usine d'incinération des ordures (cf. supra). De plus, il n'existe encore aucun règlement communal sur l'hygiène publique. D'ailleurs,

« avant que l'épidémie de fièvre typhoïde ne se déclare, l'hygiène publique ressemble à s'y méprendre à celle des communes rurales du XIX^e siècle. [...] Malgré le développement touristique, la survivance d'exploitations agricoles dirigées selon le système ancestral provoque un important déséquilibre entre les attentes des hôtes et celles des paysans locaux. Une certaine insalubrité s'est installée à proximité immédiate des appartements loués, le bétail traverse le village en laissant des traces malodorantes et les écuries pour les chevaux des hôtels ne rehaussent pas la propreté de la station. [...] En outre, un désordre indescriptible règne dans les ruelles non touristiques de cette localité où aucune action de nettoyage général des rues n'est entreprise » (Vouilloz Burnier, 2010, p. 63-64).

Au début du mois de mars 1963, le Dr Léo Gentinetta, médecin à Zermatt, transmet au Service cantonal de l'hygiène publique la présence de cas de fièvre typhoïde dans la commune. Aussitôt ces cas confirmés, le chef de ce Service, le Dr Calpini, demande de l'aide à l'Institut d'hygiène et de microbiologie de l'Université de Genève, qui met à disposition un médecin de son laboratoire. Après quelques jours, les cliniques des deux médecins locaux ne suffisent plus pour prendre en charge le grand nombre de patients. Un hôpital de secours ouvre le 16 mars dans les locaux de l'école primaire afin d'isoler les malades, leur apporter les premiers traitements et organiser leur évacuation. Une réunion est rapidement organisée avec la Société des hôteliers locale pour les aviser des mesures essentielles à prendre pour les touristes en séjour. Le 20 mars, on se rend compte que le nombre de malades augmente encore, qu'il faut examiner l'ensemble du personnel des hôtels ainsi que de la population zermattoise et désinfecter tous les lieux fréquentés par les personnes infectées. Il devient indispensable de bénéficier de l'armée, en particulier des connaissances des médecins et des responsables des laboratoires de bactériologie qui la composent. Entre son arrivée le 21 mars et le 17 avril, date de la fermeture de l'hôpital d'urgence mis en place, 135 patients seront hospitalisés. Suite à la décision de désinfecter tous les lieux où ont séjourné les malades, les hôteliers se réunissent et, le 25 mars, soit 15 jours après la déclaration des premiers cas, décident de fermer leurs établissements. Deux jours plus tard, les pensions, chalets de vacances et cafés ferment à leur tour. Le bataillon sanitaire de l'armée peut commencer son travail : il faut nettoyer et purifier le linge, les matelas ainsi que l'ensemble du mobilier. Toutes les chambres d'hôtels et les appartements à louer sont passés aux vapeurs de formol. Les cuisines des hôtels nécessitent la désinfection des ustensiles, le repolissage des tables en bois et le blanchissage à neuf des murs. Le 23 avril, leur tâche terminée, les militaires quittent Zermatt. La station va cependant être fermée au public jusqu'au 31 mai, période durant laquelle la commune va procéder au contrôle systématique de l'ensemble des installations sanitaires des établissements publics et privés.

Intéressons-nous aux conséquences touristiques de cette épidémie et à la manière dont elles vont être gérées. Les Sociétés de développement des stations valaisannes de Saas-Fee, Loèche-les-Bains,

Montana, Crans et Verbier se plaignent auprès du Conseil d'Etat que le Service cantonal de l'hygiène publique n'a pas communiqué avec suffisamment de précisions sur la localisation de l'épidémie à Zermatt. En effet, victimes de nombreuses annulations, ces stations demandent que dans les communiqués ultérieurs il soit clairement distingué la région contaminée et le reste du canton. Les répercussions de cette épidémie sur le tourisme valaisan et suisse risquent d'être désastreuses. Plusieurs instances officielles vont se mobiliser pour rétablir l'image du tourisme suisse. Max Troesch, le président du Tribunal fédéral, propose de mettre sur pied une campagne de réparation pour les personnes contaminées par la fièvre typhoïde comprenant les excuses officielles de la Suisse, l'offre d'un séjour de trois semaines gratuit quelque part en Suisse ainsi que la création d'une Commission indépendante pour défendre les intérêts des victimes et les indemniser pour leurs frais médicaux et leur perte de salaire. Cette proposition est appuyée par le Conseil fédéral ainsi que par les milieux touristiques. L'Office national suisse du tourisme, la Société suisse des hôteliers ainsi que la Société des hôteliers de Zermatt participent au financement du programme. Mais c'est plus généralement l'ensemble de l'économie touristique suisse qui collabore à cette action. Plusieurs stations offrent d'accueillir gratuitement les hôtes invités pour trois semaines tandis que Swissair, les CFF, les PTT, l'Union des entreprises suisses du transport, l'Association suisse des directeurs d'office du tourisme et l'Union valaisanne du tourisme s'acquittent des frais de transport. En revanche, ce sont les acteurs publics qui vont financer le fonds de médiation, à hauteur de Fr. 300'000.- pour la commune de Zermatt, Fr. 277'000.- pour le Canton du Valais et Fr. 308'000.- pour la Confédération. Ce plan de médiation indemnise les touristes, les habitants de Zermatt et les employés des établissements publics, et rembourse également les examens médicaux effectués par les touristes à leur retour dans leurs foyers. Par contre, la commission chargée de sa gestion n'entre pas en matière sur des indemnités aux hôtels ou aux restaurants qui auraient perdu des clients. Plus de 400 personnes seront indemnisées et, sur les 458 malades de la typhoïde annoncés, 287 venant de 12 pays différents profitent de l'offre de vacances gratuites tandis que 95 employés et habitants de Zermatt reçoivent une somme équivalente au prix du séjour. En plus de sa participation au fonds de médiation, la commune de Zermatt doit également prendre à sa charge Fr. 47'000.- pour la mise en place de l'hôpital d'urgence, Fr. 48'000.- pour les expertises du réseau ainsi que tous les honoraires des ingénieurs et hydrogéologues sollicités, les frais de formation du personnel pour la surveillance du réseau d'eau potable, les nouveaux appareils de traitement ou encore la création du réseau d'évacuation des eaux usées (Vouilloz Burnier, 2010). De plus, le président de la section locale des hôteliers relève que l'épidémie a fait perdre à la station environ 15'000 nuitées (A Champex, 1963).

Il est très intéressant de constater l'important mouvement de solidarité, venant tant des acteurs privés que de ceux publics et aux échelles tant cantonale que fédérale, qui se met en place. Il faut dire que Zermatt fait alors partie des stations touristiques leaders du pays. Par exemple, elle se situe en 1961 au septième rang suisse du point de vue des nuitées avec 500'074 nuitées, derrière Lugano (1'483'478), Lucerne (856'484), Montreux (763'600), Davos (681'870), St-Moritz (613'369) et Interlaken (538'019) (Kur- und Verkehrsverein, 1963). Pourtant, selon Vouilloz Burnier (2010), la cause de cette crise sanitaire majeure est clairement de la responsabilité de la commune : il s'avère que l'installation d'assainissement en travaux fonctionnait mal au début de l'année 1963 en ajoutant trop peu de chlore à l'eau, ceci à cause de contrôles insuffisamment rigoureux et à un manque de qualification du personnel en charge de l'installation. De plus, il est également établi que des captages ni autorisés ni contrôlés par le Laboratoire cantonal étaient effectués dans certains torrents afin de couvrir les pics de consommation durant l'hiver. Cependant, les acteurs touristiques suisses n'ont d'autre choix que de s'impliquer, notamment financièrement, pour rétablir une image positive du pays, leurs propres intérêts étant en jeu. On peut également mettre en avant le fait que, comme c'était déjà le cas dans les forages précédents, la station peut compter sur un réseau d'acteurs influents tant au niveau cantonal

que fédéral. Autrement dit, le moyen d'action organisation est présent de manière importante au sein des acteurs locaux ainsi que nous le verrons plus bas. Relevons en particulier que le président de la Société suisse des hôteliers à cette période n'est autre que Franz Seiler, petit-fils du pionnier Alexandre Seiler, à la tête du Conseil d'administration des Hotels Seiler à Zermatt (Truffer, 2011e). De plus, le président de l'Office national suisse du tourisme est Werner Kämpfen, de Brig, qui travailla sur Zermatt pour sa thèse de doctorat. Et Bernard Seiler, directeur des Hôtels Seiler, occupe depuis 1959 le poste de vice-président de l'Union valaisanne du tourisme (L'UVT a siégé à Loèche-les-Bains, 1959).

MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISES

Du point de vue du **personnel** et de l'**organisation**, commençons par étudier les acteurs politiques. Nous allons cerner les professions représentées au sein du Conseil communal durant les différentes législatures. Entre 1948 et 1956, le président de la commune et de la bourgeoisie est Othmar Julen, que Biner (1982, p. 321) décrit comme étant « *instituteur puis hôtelier* », sans préciser le moment de sa reconversion. Durant ces deux périodes législatives, le Conseil communal est majoritairement composé de personnes dépendant directement du tourisme, par exemple deux guides, un autre hôtelier, un gardien de cabane ou encore un employé de la Compagnie Brig-Viège-Zermatt. Comme nous l'avons vu en début de chapitre, les élections de 1956 voient un important changement au sein du Conseil communal, avec quatre nouveaux élus, la majorité en mains du parti des bourgeois et des commerçants ainsi qu'un nouveau président. Ce dernier, Théodore Biner, est médecin, alors que le vice-président, Joseph Aufdenblatten possède un cabinet d'avocat et notaire à Zermatt. Hormis un conseiller qui est employé de la poste, les quatre autres exercent des professions en lien avec le tourisme. En 1960, le nouveau président est Joseph Aufdenblatten qui, comme nous venons de le mentionner, est avocat et notaire. Le reste du Conseil se compose notamment du Dr. Walter Zimmermann, juriste de formation et directeur de la Société Zimmermann Hotels AG à Zermatt, de Karl Franzen, hôtelier ainsi que de deux guides, d'un employé de la Compagnie Brig-Viège-Zermatt et d'un pharmacien. Les professions sont ainsi toujours majoritairement liées au tourisme. Ce sera encore le cas en 1964. Enfin, si les élections de 1968 aboutissent à un bouleversement majeur avec les bourgeois désormais en minorité, on assiste également à une diversification des professions (Gemeinderatswahlen, 1968). En effet, le président est toujours l'avocat Joseph Aufdenblatten, tandis que le vice-président Beat Perren est pharmacien. Un seul conseiller exerce un métier lié directement au tourisme, soit Joseph Steenaerts (parti des habitants), fondé de pouvoir à la Société des Hôtels Seiler. On peut nuancer cette constatation en avançant que les autres conseillers exercent des métiers dépendant en grande partie de la bonne santé de l'économie locale (directeur de la succursale de la Société de Banque Suisse à Zermatt, entrepreneur en bâtiment, chef d'entreprise et boulanger). Or, celle-ci étant basée sur le tourisme, ils doivent certainement lui être favorables. Notons que si dès 1968 un seul représentant de l'hôtellerie est actif au sein du Conseil communal, les hôteliers sont par contre massivement présents dans le tout nouveau Conseil bourgeois élu en février 1969 puisqu'on en compte cinq sur les sept membres (En vrac du Haut-Pays, 1969). La situation du Conseil communal pour 1972 est assez similaire avec la présidence du Dr. Siegfried Julen, médecin et uniquement Joseph Steenaerts comme représentant d'une profession liée directement au tourisme. Enfin, en 1976, le président Daniel Lauber est ingénieur en génie civil tandis que le Conseil communal compte deux hôteliers et un commerçant. Au niveau des liens familiaux, relevons que le père de Joseph Aufdenblatten (qui s'appelle aussi Joseph Aufdenblatten) fut également président de la commune entre 1924 et 1945 (cf. forage précédent), son fils exerçant cette tâche entre 1960 et 1972. On peut également noter qu'au moment où la Société de développement décide la création d'un poste de directeur à plein temps en 1961, c'est le beau-frère du président Joseph Aufdenblatten, Constant

Cachin, qui est choisi pour le poste (Zermatt, 1986). Ensuite, tant Othmar Julen que Joseph Aufdenblatten seront députés au Grand Conseil valaisan durant cette période, le premier entre 1950 et 1957 pour le parti conservateur (Katholische-konservative Volkspartei) puis entre 1961 et 1969 pour le parti chrétien social¹²², et le second entre 1965 et 1973 pour le parti conservateur (Biner, 1982a ; 1982b). Walter Zimmermann, directeur de la Société Zimmermann Hotels AG à Zermatt et conseiller communal entre 1960 et 1964, est également député entre 1949 et 1953 pour le parti démocratique¹²³ et entre 1957 et 1961 pour le parti conservateur¹²⁴. Il est également président de la Société valaisanne des Hôteliers (Biner, 1982a ; 1982b). Relevons que les sociétés valaisanne et suisse des guides sont présidées par des Zermattois : Félix Julen est le président des guides valaisans et Gottlieb Perren, également conseiller communal entre 1956 et 1964, celui des guides suisses (Assemblée générale des guides valaisans, 1966). Au niveau de la Société de Développement, si dans les années 1960 le président, Théodore Welschen est un hôtelier, le vice-président est le directeur des Compagnies de chemin de fer Brig-Viège-Zermatt et Gornergrat. Le président de la commune Joseph Aufdenblatten appartient également au comité. Celui-ci comprend en outre six hôteliers, un guide de montagne ainsi que le Dr. Siegfried Julen, médecin de la localité. Les hôteliers sont donc en grande majorité, alors même que la Société compte comme membres des restaurateurs, des commerçants et des propriétaires d'appartements de vacances (Kur- und Verkehrsverein Zermatt, 1963). Notons encore que sur les 11 membres du comité et les deux membres suppléants, six ont été ou seront conseillers communaux entre 1952 et 1976. Ensuite, concernant les Seiler, comme pour les forages précédents, leurs positions dans des organisations cantonales et fédérales et les réseaux qu'ils peuvent mobiliser constituent leur grande force. Notons tout d'abord qu'au tout début de ce forage, deux directeurs n'appartenant pas à la famille Seiler vont se succéder à la tête de la Société des Hôtels Seiler. Après Hermann Seiler qui avait pris la succession de son frère Alexandre en 1920 sont nommés Albert Candrian en 1944 puis Ernest Hofer en 1953. Bernard Seiler, représentant de la quatrième génération, prend la direction de la Société en 1955 alors qu'il est tout juste âgé de 24 ans. Il a suivi ses études à l'Ecole hôtelière de Lausanne et vient d'effectuer un stage d'une année dans un hôtel aux Etats-Unis puis au Ritz à Paris lorsque son oncle Franz Seiler lui demande avec insistance de reprendre la direction de l'entreprise familiale (Schweitzer, 2004). Deux ans plus tard, Bernard Seiler entre au comité de l'Union valaisanne du tourisme, en remplacement d'Hermann Seiler et est nommé vice-président en 1959 (L'UVT a siégé à Loèche-les-Bains, 1959). A la tête du Conseil d'administration de la Société se trouve, entre 1942 et 1966, Franz Seiler, avocat et notaire, fils du deuxième Alexandre Seiler. Il devient en 1945 le premier président à plein temps de la Société suisse des Hôteliers, fonction qu'il exercera jusqu'en 1965. Il succède à ce poste à son oncle Hermann qui était en poste depuis 1928 (cf. forage précédent). A la mort de Franz Seiler en 1966 lui succède à la direction du Conseil d'administration de la Société des Hôtels Seiler son frère Théodore (Anthamatten, 1982). Ce dernier suit des études commerciales à

¹²² Ce changement de parti à la députation correspond à celui que nous avons pu observer au niveau communal. En effet, Othmar Julen était président de la commune pour le parti conservateur entre 1945 et 1956. En 1956, il échouait à être réélu président et était simple conseiller avant de se retirer en 1960. Il semble que ce soit à partir de là qu'il ait intégré le parti chrétien-social, à la députation en 1961 puis comme président de la bourgeoisie en 1969.

¹²³ Le parti démocratique apparut dans plusieurs cantons dès la seconde moitié du XIX^e siècle. D'esprit national et favorable à la démocratie directe ainsi qu'à l'interventionnisme étatique, il réclamait l'extension des droits populaires et des monopoles d'Etat, tout en exigeant des réformes sociales. Suite à des oppositions internes, ce parti fut dissous en 1971 (Bürgi, 2010).

¹²⁴ Comme pour Othmar Julen, on constate un changement de parti entre les deux mandats. En étudiant les députés élus durant ces années-là, on constate qu'en 1953, le parti démocratique perd l'un de ses deux sièges du district de Viège et Walter Zimmermann n'est pas réélu, contrairement à son colistier. C'est alors qu'en 1957 il est à nouveau député, sous les couleurs du parti conservateur, qui détient six sièges (Biner, 1982a). Il est permis donc de faire l'hypothèse qu'il a changé de parti car il estimait (à raison) avoir plus de chances d'être élu avec le parti conservateur.

Neuchâtel avant de partir pour le Brésil en 1928 où il travailla pour la City Bank of New York de Rio de Janeiro, avant d'être nommé directeur de la Société de Banque Suisse (SBS) à New York. En 1961, il revint en Suisse suite à sa nomination comme directeur général de la SBS à Zürich, dont il s'occupe en particulier des relations internationales. Il est également membre de nombreux conseils d'administration, dont ceux de Motor-Colombus et Swissair (Théodore E. Seiler, 1968 ; Truffer, 2011g). En ce qui concerne les trois nouvelles sociétés de remontées mécaniques, la *Sessellift Findeln-Sunnegga AG* appartient, comme nous l'avons mentionné, exclusivement à la famille Julen, bourgeoise de Zermatt. Le capital de la *Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG* est possédé en majorité par la bourgeoisie, à hauteur d'environ 52 % et par la commune pour 28 %. Le reste appartient à des privés, tous domiciliés à Zermatt. Le Conseil d'administration est dirigé par le président de la commune et de la bourgeoisie, Joseph Aufdenblatten, tandis que le vice-président est Beat Perren, vice-président de la commune et que le secrétariat est assuré par German Biner, le boursier communal (Peb., 1966). Ainsi que nous l'avons vu, lors de la constitution d'un Conseil bourgeoisial séparé en 1969, le nouveau président de ce Conseil, Othmar Julen, prend en même temps la présidence de la Société. Enfin, la *Zermatter Rothorn-Bahn AG* est possédée en majorité par des acteurs privés locaux, en particulier ses initiateurs. Le Conseil d'administration est ainsi surtout composé par ces derniers, mais compte également un représentant de la Municipalité et un représentant de la bourgeoisie (*Zermatter Rothornbahn AG*, 1969). Enfin, le Conseil d'administration de la *Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG* est composé en majorité, soit cinq membres sur neuf, par des conseillers communaux, ce qui est logique puisque la commune en est l'actionnaire majoritaire. Son président est Daniel Lauber, aussi président de la commune, tandis que le vice-président de la bourgeoisie, Erwin Aufdenblatten, en fait également partie (Constitution officielle de la société du « métro » zermattois, 1977). En rassemblant ces différents éléments, on constate que les rôles importants au sein des sociétés de remontées mécaniques ainsi que de la Société de développement vont toujours de pair avec un rôle politique :

	Profession	Rôles politiques			Rôles intérêts privés			
		Conseil communal	Conseil bourgeoisial	Grand Conseil VS	Société de dével.	Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG	Zermatter Rothorn	Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG
Joseph Aufdenblatten	avocat-notaire	vice-président (1956-1960) président (1960-1972)		député (1965-1973)	membre du comité	président du CA (1956-1968)		
Erwin Aufdenblatten	guide	conseiller (1964-1968)	vice-président				membre du CA	membre du CA
Yvo Biner	hôtelier et prof de ski	conseiller (1964-1968)			membre du comité		président du CA	membre du CA
Dr. Theo Biner	médecin	président (1956-1960)						
Othmar Julen	enseignant puis hôtelier	président (1945-1956) conseiller (1956-1960)	président (1969-1984)	député (1950-1957; 1961-1969)		président du CA dès 1969	membre du CA	
Dr. Siegfried Julen	médecin	conseiller (1964-1968) président (1972-1976)			membre du comité		vice-président du CA	membre du CA
Daniel Lauber	Ingénieur en génie civil	conseiller (1972-1976) président (1976-1990)		député (1973-1985)	membre du comité	membre du CA		président du CA
Beat Perren	pharmacien	conseiller (1960-1964) vice-président (1964-1972)				vice-président du CA		
Theodore Welschen	hôtelier	conseiller (1952-1956)	conseiller dès 1969		président			
Walter Zimmermann	directeur de la Société Zimmermann Hotels AG	conseiller (1960-1964)		député (1949-1953; 1957-1961)	membre du comité			

Tableau 6 : Représentation des positions des acteurs principaux entre 1950 et 1980. Elaboration propre.

Ce tableau montre également l'absence de la famille Seiler. Bernard Seiler, le directeur de la Société des Hôtels Seiler, est membre du comité de la Société de développement mais n'exerce aucun rôle politique et n'est pas non plus impliqué dans l'une ou l'autre des sociétés de remontées mécaniques. Alors que durant les deux voire les trois premiers forages, les Seiler étaient réellement les acteurs clés du tourisme local, ils apparaissent ici beaucoup plus en retrait.

Comme pour les périodes précédentes, le **consensus** est traité parallèlement au **soutien politique**. Nous pouvons commencer par relever que si un sujet réunit bien un consensus au sein de la population, en particulier celle bourgeoise, c'est celui du développement des remontées mécaniques. En 1952, l'Assemblée bourgeoisiale accepte de céder un terrain à la Compagnie du Gornergrat pour la construction d'un téléphérique et approuve un crédit pour un téléphérique de Zermatt à Schwarzsee. De même en 1956 elle accorde un terrain à la société *Sessellift Findeln-Sunnegga AG*. A plusieurs reprises dans les années 1960, les Assemblées primaire et bourgeoisiale vont accepter les projets

successifs au nom de la société *Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG*. L'infrastructure touristique que constitue le centre sportif se voit également accorder deux crédits successifs pour l'achat de terrain par l'Assemblée primaire en 1977 et en 1985. Les autres projets ne jouissent pas de la même unanimité et du soutien politique des habitants. Par exemple, les citoyens refusent en 1961 la modernisation et l'extension du réseau d'eau potable dans certains quartiers de la station, trouvant le projet pas assez abouti (cf. supra). Au sujet de la route entre Täsch et Zermatt, nous avons relevé un premier refus de sa construction en 1958 pour quelques voix puis son acceptation en 1964 par les deux tiers des votants avant un nouveau refus en 1972 dans la même proportion. Le corps électoral se prononce ensuite en 1986 pour une solution comprenant seulement une amélioration et une meilleure protection de la route existante, qui demeure ouverte uniquement aux ayants droit. Nous avons aussi relevé le refus en 1964 par l'Assemblée primaire d'un barrage drainant les eaux de deux torrents de Zermatt. Ce manque de consensus et de soutien politique à plusieurs reprises lors des votations communales se reflète également pendant les élections. En 1952, deux conseillers ne sont pas réélus tandis qu'en 1956 et en 1976, le président lui-même n'est pas reconduit au poste suprême et sera simple conseiller. De plus, alors que jusque-là les candidats se présentaient sur une même liste d'entente, ce n'est plus le cas dès 1952 avec l'apparition du parti des bourgeois et commerçants face au parti conservateur, puis en 1964 avec une liste chrétienne-sociale. Le consensus qui permettait d'aboutir à une liste d'entente n'existe plus. On peut encore noter qu'en 1956, 1960 et 1968, plus de la moitié du Conseil communal est renouvelé. Ces dissensions dans la vie politique locale touchent également les relations entre la commune et la bourgeoisie. On assiste durant ce forage à un processus d'autonomisation des membres du Conseil communal par rapport à la bourgeoisie, entamé en 1945 avec l'élection du premier conseiller non bourgeois. En 1961, l'Assemblée bourgeoise soutient le projet de remontées mécaniques d'un comité local, formé il est vrai en majorité de bourgeois, plutôt qu'un contre-projet proposé par le Conseil communal. La scission se précisera à la fin des années 1960 avec la plainte en 1967 de la Municipalité contre la bourgeoisie pour accaparement des terres du glacier du Petit-Cervin puis constitution en 1969 d'un Conseil bourgeois séparé. Cette plainte en 1967 de la Municipalité contre la bourgeoisie peut être vue comme étant assez schizophrénique puisque à ce moment-là, le Conseil communal est toujours identique à celui bourgeois. Il semble ainsi y avoir des conflits à l'intérieur de ces deux Conseils sur la propriété des terres du glacier. Ces dissensions laisseront des traces puisqu'aux élections de 1968, seuls le président et le vice-président se représentent, les cinq autres conseillers se retirant.

Pour le **droit**, nous pouvons relever, comme pour le forage précédent, la capacité des acteurs locaux à le mobiliser pour obtenir des subsides en faveur de ses infrastructures, que ce soit en 1962 de la part du Canton pour son usine d'incinération des ordures ou en 1971 de subsides fédéraux et cantonaux pour la route entre Täsch et Zermatt. Ce moyen d'action va également être mobilisé par le comité d'initiative local formé dans le but de construire un téléphérique entre Sunnegga et Unterrothorn. Le Conseil refusant de convoquer une Assemblée bourgeoise pour que celle-ci lui cède les terrains nécessaires, il utilise le droit de pétition pour en obtenir la convocation. Le Conseil communal utilise aussi de son côté le droit contre la bourgeoisie pour s'assurer, via le Code civil et la loi cantonale de 1933 concernant l'attribution de la propriété des biens du domaine public et des choses dans maître, la propriété du glacier du Petit-Cervin et donc les futures recettes de son aménagement.

Enfin, concernant le moyen d'action **connaissances**, nous pouvons relever en 1975 l'ouverture à Zermatt d'un hôtel-école de la Société suisse des hôteliers. Il s'agit d'un établissement qui reçoit des apprentis de l'hôtellerie au printemps et en automne pour leur donner, durant 10 semaines, un enseignement théorique et pratique. L'hôtel-école de Zermatt sera réservé à la formation des jeunes filles se destinant au métier d'assistante d'hôtel (Un hôtel-école à Zermatt, 1975). Cet établissement

est le neuvième ouvert par la Société suisse des hôteliers, après ceux notamment d'Interlaken, Lenk, Ascona, Arosa et Glion. Il prend place dans l'Hôtel Schweizerhof, appartenant aux Zimmermann Hotel.

6.2 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire

Dans cette partie, nous reprenons les éléments les plus significatifs du Régime Politique local et les relierons à la trajectoire de développement entre 1950 et 1980. Nous avons tout d'abord constaté une plus forte instabilité au niveau politique que durant les forages précédents, avec notamment des dépôts de plusieurs listes concurrentes lors des élections, qui entraînaient des luttes politiques. Un événement marquant a été la constitution en 1969 d'un Conseil bourgeois séparé de celui communal. De plus, nous avons noté que jusqu'en 1968 la majorité des conseillers communaux exerçaient une profession en lien direct avec l'activité touristique. C'était ensuite moins le cas jusqu'en 1976. En ce qui concerne les hôteliers, ce forage voit une forte augmentation de leur nombre et nous avons constaté qu'il s'agit surtout de particuliers qui possèdent un seul établissement et en grande majorité des bourgeois de la commune. Au niveau touristique apparaissent ici la Société des hôteliers locale, Air Zermatt ainsi que trois sociétés de remontées mécaniques. De plus, la Société de Développement décide de professionnaliser sa structure en créant un Office du Tourisme à proprement parler et en engageant un directeur à plein temps. Nous avons noté que le Conseil communal s'occupe d'autre part de gérer les conséquences du succès touristique, qui a entraîné une augmentation de la population et qui nécessite une adaptation des infrastructures publiques : nouveau bâtiment d'école avec halle de gymnastique, agrandissement du réseau d'eau potable et construction d'une usine d'incinération des ordures. Nous avons également noté que tant la population que le Conseil communal mettent un frein au



Figure 23 : Affiche de 1978.
Source : Catalogue collectif suisse des affiches

développement de l'hydro-électricité, jugé peu compatible avec celui touristique considéré comme prioritaire. Au sujet de la route Täsch – Zermatt, nous avons pu voir qu'au début des années 1970 tant le Conseil communal que la population et le Canton sont en faveur d'une augmentation de l'accessibilité via l'ouverture générale du tronçon. Mais, notamment suite à l'intervention des touristes contre ce projet, les Zermattois vont changer d'avis. Il est très intéressant de relever que les acteurs locaux étaient parvenus à obtenir un crédit de Fr. 15 millions de la part du Canton mais qu'ils vont ensuite se payer le luxe de ne pas l'utiliser. L'impossibilité d'arriver à Zermatt en voiture, qui est en fait à la base une conséquence du moratoire de 1931 donnant les crédits nécessaires au chemin de fer et interdisant la continuation des travaux de la route après St-Nicolas pour éviter la concurrence modale (cf. forage précédent), devient ici quelque chose de souhaité et non plus de subi. Elle devient un atout touristique, valorisé comme tel (cf. affiche ci-contre). Concernant le développement des remontées mécaniques, nous avons pu voir qu'il s'agissait exclusivement d'acteurs locaux qui l'initiaient, soit la commune, la bourgeoisie et des acteurs privés. La population soutenait à chaque fois les différents projets. Le fait que les parties prenantes soient uniquement locales n'empêche pas les luttes internes, entre la commune et la bourgeoisie d'une part, mais également entre la commune et le comité local pour le développement du domaine du Rothorn d'autre part. Nous avons, de plus, constaté que les réseaux organisationnels étaient très importants, premièrement par le rôle qu'exercent aux échelons cantonal et fédéral les acteurs zermattois, mais

également via le fait que l'on retrouve souvent les mêmes acteurs au sein du Conseil communal, du Conseil bourgeoisial, de la Société de Développement et dans les Conseils d'administration des sociétés de remontées mécaniques. Nous pouvons d'ailleurs interpréter l'entrée au sein du Conseil communal de trois des initiateurs des remontées mécaniques du Rothorn comme une instrumentalisation du pouvoir politique en faveur du développement de ces infrastructures touristiques. En rassemblant l'ensemble de ces éléments, nous pouvons conclure à l'existence d'un *régime de développement à orientation touristique*. Dans ce cas, en voyant les importants phénomènes de multipositionnalité politique et touristique, nous pouvons avancer que nous nous trouvons même dans le cas d'une coalition de croissance (Logan & Molotch, 1987), avec un petit noyau d'acteurs exclusivement endogènes réunis autour d'un but commun de croissance, orientée ici vers le développement touristique, et disposant des moyens d'action nécessaires pour l'atteindre. Malgré les quelques dissensions au sein de la coalition que nous avons mises en lumière, celle-ci est suffisamment efficace pour permettre, durant cette période, le succès grandissant de l'activité touristique et le succès du tourisme d'hiver, désormais dominant. Pour ce forage entre 1950 et 1980, une forte adéquation peut ainsi être constatée entre le type de Régime Politique local et la trajectoire de développement.

En guise de conclusion de ce chapitre, nous pouvons noter que la trajectoire de relais ne se fait pas sans petits "ratés". C'est le cas du centre sportif, projeté dès le début des années 1960 et qui, 25 ans plus tard, n'est toujours qu'au stade de l'élaboration. L'épidémie de fièvre typhoïde en 1963 apparaît également comme un "accident" dans la trajectoire, conséquence d'une lacune au sein des infrastructures communales qui n'ont pas été adaptées à l'augmentation du nombre de touristes. En particulier grâce à leurs réseaux, les acteurs locaux ont pu s'assurer un soutien et une aide massive pour sortir de cette crise. L'efficacité des mesures prises est directement visible sur la trajectoire : si les nuitées hôtelières sont en pleine croissance les années précédentes la crise (460'000 en 1960, 500'000 en 1961 et 550'000 en 1962), elles vont redescendre à 370'000 en 1963, l'année du typhus. Dès l'année suivante, elles s'élèvent à 485'000 puis 540'000 en 1965. En 1966, soit tout juste trois ans après la crise, elles ont dépassé le niveau de 1962, avec 583'000 unités.

7. Forage 5 (1990 -2010)

7.1 Rappel de la trajectoire et éléments contextuels

Finalement, ce dernier forage a pour objectif d'expliquer la fin de la trajectoire de développement de Zermatt. Le succès de l'activité touristique constaté dans le forage précédent entre 1950 et 1980 se poursuit de manière accrue ici. Le nombre de lits hôteliers continue à augmenter, passant de 5965 en 1990 à 6537 en 2000 puis 7166 en 2010 (Office fédéral de la statistique, 2012). Les nuitées prennent également l'ascenseur :

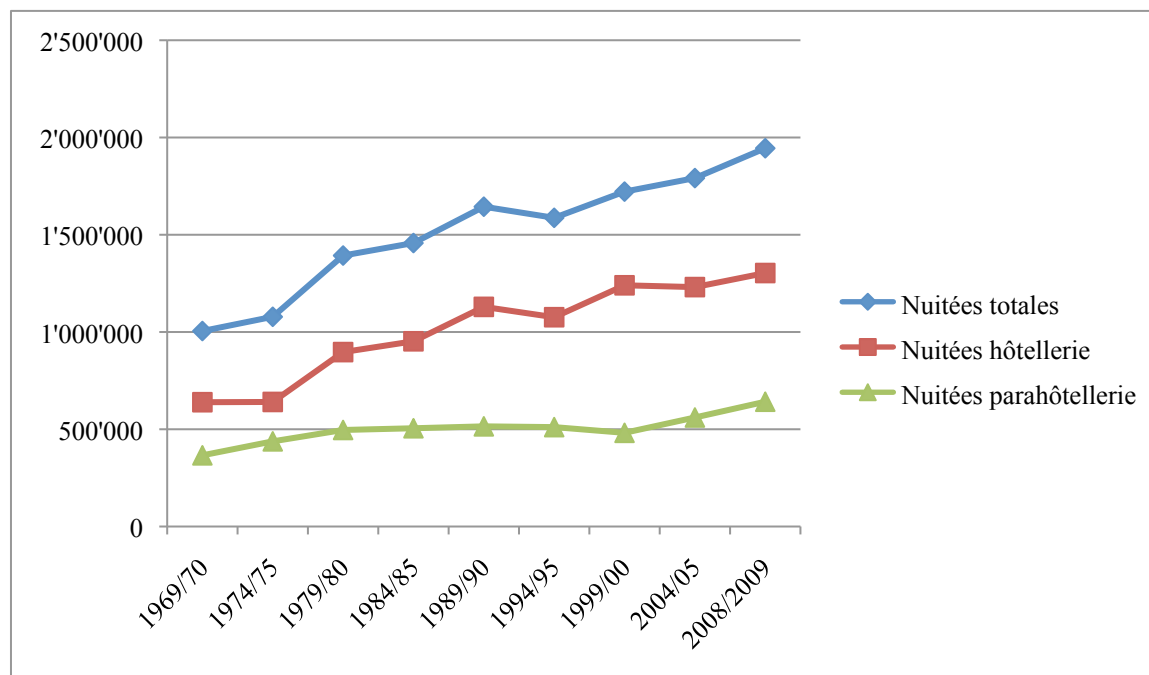


Figure 24 : Evolution des nuitées en hôtellerie et en parahôtellerie à Zermatt entre 1969/70 et 2008/09
Source : (Zermatt Tourismus, 2009)

On constate sur la Figure ci-dessus que l'hôtellerie reste extrêmement compétitive et dans une dynamique quasiment constante d'augmentation, hormis une petite baisse au début des années 1990. Les nuitées en parahôtellerie (appartements de vacances) connaissent une croissance depuis la décennie 2000. Elles représentent entre 1990 et 2010 à peine 30 % des nuitées totales, l'hôtellerie se taillant la part du lion. Voyons alors durant cette dernière période l'évolution du Régime Politique local et la manière dont il permet la continuation de la trajectoire de relais, synonyme de succès de l'activité touristique.

Au niveau de la politique fédérale du tourisme, alors que la Conception suisse du tourisme a été adoptée en 1981, année record pour le secteur, la crise du tourisme du début des années 90, en particulier le recul de la demande, exige de nouvelles mesures. En effet, si la Conception s'attachait à maîtriser les impacts sociaux et écologiques de la croissance touristique, la détérioration de la situation appelle une nouvelle série de mesures, destinées prioritairement à redonner au tourisme suisse sa compétitivité (Conseil Fédéral, 1996). Les stratégies mises en œuvre doivent alors être de trois ordres : créer des conditions générales propices à une exploitation fructueuse, renforcer la présence sur le marché et améliorer l'attrait de la destination. En d'autres mots et en lien avec notre concept de Capital Touristique, le but de ces stratégies est clairement de renforcer le Capital Touristique des

destinations, c'est-à-dire les avantages concurrentiels qui les distinguent des autres au sein du champ touristique mondial. Afin de concrétiser ces différentes stratégies, le Conseil fédéral proclame le 10 octobre 1997 un Arrêté¹²⁵ encourageant l'innovation et la coopération dans le domaine du tourisme (Innotour). L'adoption d'Innotour constitue en elle-même une innovation puisque, jusque-là, « *la politique suisse du tourisme s'était fondée uniquement sur les instruments de la réclame, du financement de l'hôtellerie et des concessions pour les entreprises de transports touristiques* » (Conseil Fédéral, 2010, p. 37). Quatre ans plus tard, dans un nouveau message, le Conseil fédéral prévoit quatre types de mesures en faveur du tourisme : mesures d'encouragement de l'innovation et de la coopération (programme Innotour), mesures d'encouragement de l'hôtellerie (crédit hôtelier), mesures d'accompagnement dans le domaine des remontées mécaniques et mesures dans le domaine du marché de l'emploi (Conseil Fédéral, 2002). Ensuite, en 2007, dans le cadre du message sur la promotion économique pour les années 2008 à 2011, la politique du tourisme est intégrée à la politique générale de promotion économique (Conseil Fédéral, 2010). Enfin est publié en 2010 un rapport intitulé *Stratégie de croissance pour la place touristique suisse*, dans lequel le Conseil fédéral définit les axes stratégiques de développement du tourisme suisse (Conseil Fédéral, 2010). Quatre objectifs principaux sont mentionnés :

- Améliorer les conditions faites aux entreprises touristiques,
- Augmenter l'attrait de l'offre touristique, en encourageant l'innovation, la coopération et l'investissement,
- Renforcer l'image de la Suisse sur les marchés,
- Respecter les principes du développement durable.

En conclusion, nous pouvons relever le fait que la politique fédérale du tourisme est actuellement intégrée dans la promotion économique de la Confédération, du fait que le tourisme n'est pas organisé en secteurs mais en sites. Son unité de base est la destination, à laquelle se réfère la clientèle et où sont fournies les prestations touristiques. Le tourisme n'est pas un secteur économique au sens traditionnel, mais plutôt la somme des biens et services produits et vendus aux touristes dans un lieu donné. La politique du tourisme peut donc être définie comme étant de la promotion économique dans le domaine du tourisme, avec l'objectif d'aménager aussi favorablement que possible les conditions-cadres du tourisme (Conseil Fédéral, 2010, p. 37). Ainsi, nous pouvons affirmer que la politique fédérale en matière de tourisme ne joue qu'un rôle restreint pour expliquer les divergences entre les trajectoires de développement des stations touristiques, puisqu'elle se contente de fixer un cadre et des objectifs généraux. Les mises en œuvre à travers des mesures cantonales ont alors des impacts plus importants sur l'échelle locale.

A l'échelle cantonale, le Conseil d'Etat valaisan publie en 1984 une conception directrice qui a pour objectif d'exposer les considérations des autorités sur le développement futur du canton (Conseil d'Etat du Canton du Valais, 1984). Le volet tourisme met en exergue plusieurs problèmes identifiés concernant ce secteur : un développement accéléré qui a entraîné une dispersion des constructions touristiques, une trop forte orientation vers la construction, un déséquilibre des lits entre l'hôtellerie et les chalets et appartements, un taux d'occupation insuffisant, un manque chronique de personnel ainsi qu'une formation insuffisante. L'objectif principal se situe dans l'amélioration de la qualité, en particulier sous les aspects suivants :

- *« amélioration et renouvellement de l'offre existante*
- *meilleure intégration du tourisme dans la nature et dans l'environnement*
- *plus grand complémentarité avec les autres secteurs de l'économie valaisanne*

¹²⁵ Arrêté fédéral du 10 octobre 1997 encourageant l'innovation et la coopération dans le domaine du tourisme

- *éducation et formation de notre jeunesse en vue d'une utilisation accrue des possibilités d'emplois dans le tourisme* » (Conseil d'Etat du Canton du Valais, 1984, p. 90)

L'amélioration des voies de communications, en particulier du réseau routier, constitue la deuxième priorité des autorités valaisannes. Le début de la décennie 1990 voit un net recul de la demande touristique en Suisse, qui affecte le Valais. Ce passage à vide entraîne un certain nombre de réflexions qui aboutissent à la mise en évidence des quatre piliers du tourisme valaisan qu'il convient de renforcer et rééquilibrer : *« l'habitant dont il s'agit de mieux prendre en compte les besoins et les aspirations, l'hôte dont il faut améliorer la qualité de séjour, l'environnement qu'il convient de respecter, d'entretenir et de mettre en valeur, et la croissance qui est nécessaire au maintien de la population dans les régions de montagne »* (Clivaz, 2001, p. 239-240). Cette réflexion aboutit sur le plan législatif en 1996 à la promulgation d'une loi sur le tourisme¹²⁶, qui a pour but *« de favoriser le développement d'un tourisme de qualité dans le canton »* (Art. 1). L'une des principales conséquences de cette loi est la création d'une nouvelle association faîtière du tourisme nommée Valais Tourisme, qui remplace l'Union valaisanne du tourisme. Ses tâches sont plus étendues que son prédécesseur puisque, outre la promotion du tourisme, elle est notamment chargée de participer à l'élaboration de la politique cantonale du tourisme, de collaborer avec les autres secteurs économiques pour la promotion de l'économie valaisanne et est l'organe consultatif de l'Etat en matière touristique (Art. 4). En plus de la taxe de séjour perçue auprès des hôtes et de la taxe d'hébergement collectée auprès des loueurs, cette loi introduit la possibilité pour les communes de percevoir en lieu et place de la taxe d'hébergement une taxe de promotion touristique touchant *« toute personne morale ainsi que toute personne physique ayant une activité lucrative indépendante et domiciliée en Valais, dans la mesure où l'activité qu'elles exercent a un lien avec le tourisme local »* (Art. 29). En 2004, le Conseil d'Etat instaure une commission extraparlamentaire afin de présenter un avant-projet pour la révision de cette loi. Ses travaux aboutissent en avril 2006 et l'avant-projet est mis en consultation auprès des milieux intéressés. Si la réorganisation des structures, le regroupement des forces et le renforcement de la collaboration avec les autres branches économiques font l'unanimité, certains éléments sont jugés controversés : l'introduction à l'échelle du canton de la taxe de promotion touristique, la création de neuf régions touristiques, la suppression de la taxe de séjour, la suppression des offices de tourisme ou structures touristiques locales, la répartition envisagée des moyens entre l'association faîtière et les régions touristiques ou encore les bases de calcul de l'impôt sur les résidences secondaires qu'introduirait la nouvelle loi (Conseil d'Etat du Canton du Valais, 2007). Acceptée par le Grand Conseil le 13 novembre 2008, cette nouvelle loi voit un référendum être lancé et aboutir à une votation populaire en novembre 2009. Près de 75 % des citoyens valaisans refusent le projet, en grande partie pour les raisons que nous avons relevées ci-dessus. La loi sur le tourisme de 1996 reste donc toujours la loi de référence pour la branche touristique (Site internet du Canton du Valais).

7.2 Capital Gouvernance

CONFIGURATION DES ACTEURS

Concernant les **autorités publiques de Zermatt**, rappelons que le Conseil bourgeoisial est désormais séparé du Conseil communal, ceci depuis 1969. Aux élections communales de 1988, tant pour le Conseil communal que pour le Conseil bourgeoisial, deux partis sont en lice : le Parti Démocrate

¹²⁶ Loi du 9 février 1996 sur le tourisme

Chrétien (PDC) et le Parti Chrétien-Social (PCS)¹²⁷. Comme lors de la législature précédente, c'est le premier qui obtient la majorité au Conseil communal avec quatre sièges contre trois pour le PCS. A l'élection du président, c'est le démocrate chrétien Daniel Lauber qui est nommé pour un quatrième mandat à ce poste avec 1305 voix sur 1311 bulletins valables. Le vice-président, Robert Guntern, appartient également au PDC (Gemeinderatswahlen, 1988 ; Präsidentenwahlen in Zermatt, 1988). Le Conseil bourgeois, de son côté, est quasiment réélu en bloc puisqu'il n'y a qu'un seul nouvel élu. La répartition des sièges est identique à 1984, soit cinq du PCS et deux du PDC (Zermatter Burgerratswahlen, 1988). Le président (depuis 1984) Erwin Aufdenblatten appartient ainsi au PCS. On constate alors que le parti majoritaire au Conseil communal est minoritaire au Conseil bourgeois et inversement. En 1990, soit au milieu de la législature, Daniel Lauber annonce qu'il se retire de sa fonction de président de la commune, notamment pour mieux se consacrer à son mandat de conseiller aux Etats à Berne. Chacun des deux partis lance un candidat pour lui succéder : le vice-président Robert Guntern pour les PDC et le député et conseiller Thomas Julen pour le PCS. Le premier est largement élu avec 1161 voix contre 463 pour son adversaire. Le nouveau président « *avait toutefois un lourd handicap à surmonter : celui de ne pas être originaire de la localité, mais en revanche d'origine concharde, comme les Seiler* » (Présidence de Zermatt, 1990). Deux ans plus tard, les rapports de force restent identiques tant au Conseil communal qu'à celui bourgeois. Robert Guntern est réélu président. Par contre, la vice-présidence passe en mains du PCS, le candidat de ce parti remportant le duel face à celui PDC. Aucun changement n'est à signaler pour le Conseil bourgeois au niveau de la répartition des sièges et de la présidence (Gemeinderatswahlen, 1992 ; Zermatt : CSP übernimmt Vizeamt, 1992). Pour l'élection du Conseil communal en 1996, tant le PDC que le PCS présentent une liste de cinq noms. Les citoyens montreront leur volonté de continuité puisque seuls deux nouveaux conseillers font leur entrée pour cinq anciens, que la répartition des sièges reste à quatre pour le PDC et trois pour le PCS et que le président et le vice-président sortants sont réélus (Gemeinderatswahlen, 1996 ; Präsidentenwahlen, 1996). Pour le Conseil bourgeois, une nouvelle liste, "Ensemble pour Zermatt", fait son apparition au côté des deux listes traditionnelles PDC et PCS. Les deux conseillers bourgeois sortants PDC figurent sur cette liste, avec deux nouveaux candidats. Cette frange est une opposition à la politique pratiquée par le Conseil bourgeois, en particulier à la luxueuse rénovation de l'hôtel Zermatterhof pour Fr. 35 millions de francs (Les enjeux du Haut, 1996). Le PDC présente également deux nouveaux candidats et le PCS deux sortants et trois nouveaux. Le résultat du scrutin amène une reconfiguration des forces : la liste "Ensemble pour Zermatt" obtient trois sièges, tout comme le PCS tandis que le PDC décroche le dernier (Gemeinderatswahlen, 1996). Deux conseillers sortants ne sont pas réélus, l'un du PCS et l'autre du PDC qui se présentait sur la liste Ensemble pour Zermatt. Cette dernière décide de présenter un candidat pour la présidence ainsi que pour la vice-présidence. Le premier échouera face à Erwin Aufdenblatten (PCS), réélu pour un quatrième mandat. Par contre, Alex Taugwalder (Ensemble pour Zermatt) sera élu face à la candidate du PCS (Präsidentenwahlen, 1996). Quatre ans plus tard, la répartition des sièges reste une fois de plus identique au Conseil communal avec quatre pour le PDC et trois pour le PCS. Le président sortant Robert Guntern, seul candidat à ce poste, obtient 1032 voix sur 1073 bulletins valables. Au niveau de la vice-présidence, on assiste au retour de ce mandat entre les mains PDC. En effet, suite au retrait du vice-président PCS sortant, chacun des deux partis présente un candidat et c'est Christoph Bürgin, le candidat PDC, qui est élu avec 733 voix contre 498 pour son adversaire (Gemeinderatswahlen, 2000 ; Präsidentenwahlen, 2000). Pour le Conseil bourgeois, les partis décident de présenter une unique liste commune de sept noms pour les sept sièges (Burgerratswahlen, 2000). De plus, les importants problèmes, notamment financiers, qu'a connus la

¹²⁷ Plus précisément, il s'agit des fractions haut-valaisannes, c'est-à-dire en allemand le CVPO (Christlichdemokratische Volkspartei Oberwallis – PDC du Haut-Valais) et le CSPO (Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis – PCS du Haut-Valais).

bourgeoisie durant la législature précédente (et sur lesquels nous reviendrons) ont mené à la démission de la quasi-totalité des conseillers sortants, en particulier le président depuis 15 ans Erwin Aufdenblatten. Seuls deux anciens figurent sur la nouvelle liste. Le nouveau président élu est Andreas Biner, l'un des cinq arrivants au sein du Conseil. Peu de changements sont à signaler au niveau de la bourgeoisie pour les élections de 2004 : c'est à nouveau une liste fermée qui est proposée, avec cinq anciens et deux nouveaux, et le président Andreas Biner est réélu à son poste (Gemeinderatswahlen, 2004). Pour le Conseil communal, par contre, une liste indépendante fait son apparition aux côtés de celles PDC et PCS. Un unique candidat en fait partie : Thomas Abgottspon, un ancien membre du PCS. Il dénonce la politique du Conseil communal, en particulier l'absence de bilan des quatre années précédentes ainsi que le fait que la politique pratiquée profite beaucoup à quelques personnes mais que la plupart des habitants n'en retirent aucun bénéfice (Unabhängige Liste Zermatt, 2004). Thomas Abgottspon s'est également illustré quelques mois avant les élections en lançant une pétition, qui recueillera 700 signatures, demandant de créer un quota de logements réservés aux indigènes de manière à ce que les prix restent abordables pour ceux-ci (nous y reviendrons). Ce candidat parvient à convaincre puisqu'il est élu, le PDC perdant sa majorité. Ce dernier ne détient plus que trois sièges, tout comme le PCS tandis que le parti indépendant occupe le septième (Gemeinderatswahlen, 2004). Face à cette nouvelle répartition des forces ainsi qu'au retrait de Robert Guntern après 14 ans de présidence, trois conseillers se lancent dans la course pour la fonction suprême : le PDC Christoph Bürgin, vice-président depuis 2000, le PCS Stefan Anthamatten, ancien vice-président de la commune entre 1992 et 2000 qui ne s'était pas représenté comme conseiller en 2000 et Thomas Abgottspon de la liste indépendante. Le premier tour de l'élection ne permet pas de désigner le président, aucun des trois candidats n'obtenant la majorité absolue de 826 voix : Christoph Bürgin est le mieux placé avec 613 voix, suivi de Thomas Abgottspon avec 514 voix puis Stefan Anthamatten avec 509 voix (Keine Entscheidung in Zermatt, 2004). Ce dernier décide de se retirer et dans le duel entre les deux restants, c'est le PDC Christoph Bürgin qui remporte la palme, avec 838 voix contre 787 à son adversaire. En 2008, ce ne sont pas moins de 14 candidats sur quatre listes qui se présentent à l'élection du Conseil communal : le PDC présente quatre candidats, le PCS cinq, le Parti indépendant quatre et enfin le Parti radical un candidat. Le PDC voit tous ses candidats élus, ce qui lui permet de récupérer son siège perdu en 2004, ceci au détriment du PCS qui n'a que deux élus. Le Parti indépendant, comme en 2004, obtient un siège. Or, le premier de cette liste, et donc élu conseiller, n'est pas le sortant Thomas Abgottspon mais Daniel Biner, un nouveau venu. Thomas Abgottspon obtient tout juste 356 voix, alors qu'il en avait fait plus du double en 2004, ce qui est insuffisant pour être réélu. Christoph Bürgin étant le mieux élu de tous les conseillers, aucun d'entre eux ne se présente pour le poste et il est reconduit tacitement à la présidence (Gemeinderatswahlen, 2008). A la bourgeoisie, après deux élections avec liste d'entente, on assiste au retour de deux listes, mais celles-ci ne sont pas liées à des partis : une "liste des bourgeois" avec trois noms et une "liste pour une bourgeoisie forte" avec sept noms. La première remporte deux sièges et la deuxième cinq, le président sortant Andreas Biner, membre de cette deuxième liste, est réélu à cette fonction (Burgerratswahlen in Zermatt, 2008). Enfin, en 2012, c'est à nouveau une liste d'entente fermée de sept noms qui est proposée pour la bourgeoisie et qui aboutit à la réélection de l'ensemble des membres du Conseil de 2008 (Gemeinderatswahlen, 2012). Pour le Conseil communal, aux côtés des listes PDC et PCS, une nouvelle liste nommée "Alliance pour Zermatt" fait son apparition. Le terme "Alliance" n'est pas anodin, la liste regroupant en particulier l'ancienne candidate radicale de 2008 ainsi qu'un ancien candidat de 2008 du parti indépendant (Gemeinderatswahlen, 2012). Le résultat donnera trois sièges pour les PDC, soit un de moins qu'en 2008, deux pour les PCS et deux pour l'Alliance pour Zermatt. En particulier, le président Christoph Bürgin est le dernier élu de la liste PDC avec 775 voix, loin des 1153 obtenues en 2008. L'Alliance pour Zermatt lance l'un de ses conseillers face à lui pour la présidence, mais

Christoph Bürgin sera tout de même réélu avec 981 contre 704 pour son contradicteur (Bürgin bleibt Präsident, 2012). Voici deux tableaux résumant l'évolution des rapports de force depuis 1988 :

Conseil communal	PDC	PCS	Indépendants	Alliance pour Zermatt
1988	4	3		
1992	4	3		
1996	4	3		
2000	4	3		
2004	3	3	1	
2008	4	2	1	
2012	3	2		2

Conseil bourgeoisial	PDC	PCS	Ensemble pour Zermatt	Liste d'entente	Liste des bourgeois	Liste pour une bourgeoisie forte
1988	2	5				
1992	2	5				
1996	1	3	3			
2000				7		
2004				7		
2008					2	5
2012				7		

Tableau 7 : Répartition des rapports de force au Conseil communal et au Conseil bourgeoisial de Zermatt entre 1988 et 2012. Source : élaboration propre.

Il est intéressant de constater, à la lecture de ces deux tableaux, qu' hormis les deux partis traditionnels PDC et PCS, aucune des autres listes ne se retrouve dans les deux Conseils. Par exemple, l'apparition aux élections bourgeoisiales de la liste "Ensemble pour Zermatt" en 1996 ne concerne pas le Conseil communal. De même, les élections de 2004 voient la présentation d'une liste indépendante pour le Conseil communal alors que le Conseil bourgeoisial est élu via une liste d'entente fermée. Il semble donc que les enjeux de pouvoir menant à la constitution de listes "dissidentes" ne soient pas transversaux aux deux entités publiques. Nous y reviendrons dans l'analyse des moyens d'action consensus et soutien politique.

Au niveau des **hôteliers**, le schéma ci-dessous nous montre qu'après l'augmentation régulière du nombre d'établissements depuis 1950, ceux-ci vont stagner entre 1990 et 2000¹²⁸. Puis, neuf nouveaux hôtels ouvrent entre 2000 et 2010 (Office fédéral de la statistique, 2012). Les groupes hôteliers dont nous avons parlé durant les forages précédents ont bien changé depuis les années 1970. En 1979, les Hôtels Zimmermann changent de mains et sont acquis par un groupe à la tête duquel se trouve Bernard Seiler, de la quatrième génération de la famille du pionnier Alexandre Seiler (Zermatt : les Hôtels

¹²⁸ Nous constatons durant ce forage à plusieurs reprises une stagnation de l'activité au début des années 1990, que ce soit au niveau de la construction d'hôtels ici ou des investissements moindres que dans la décennie précédente du côté des remontées mécaniques. Les raisons nous semblent plutôt structurelles car il s'agit de garder à l'esprit que 1991 coïncide avec le début d'une récession économique mondiale, tenant à une multitude de problèmes dans divers endroits de la planète : difficultés des caisses d'épargne et de crédit aux Etats-Unis, crise bancaire dans plusieurs pays scandinaves, effets négatifs d'une crise de change sur un grand nombre de pays européens, problème des pays en transition d'Europe de l'Est et incertitude due à la guerre du Golfe et à la hausse consécutive du prix du pétrole (Kose, Loungani & Terrones, 2009). De plus, comme nous l'avons vu dans la section précédente, le tourisme suisse est touché par un recul de la demande au début des années 1990.

Zimmermann, 1979). Concernant la société des hôtels Seiler, en 1982, Christian Seiler reprend la fonction d'administrateur-délégué du Conseil d'administration et son cousin Roberto celle de président du Groupe (Schweitzer, 2004). Sous l'impulsion de ces deux hommes de la quatrième génération Seiler, la société se tourne vers une diversification sous la forme d'activités immobilières. L'objectif, d'une part, est d'être moins dépendant des fluctuations économiques de la branche hôtelière, très sensible à la conjoncture et, d'autre part, de dégager des excédents pour être en mesure d'investir continuellement dans les hôtels (Schweitzer, 2004 ; Guex, 2005). Un parc immobilier important voit ainsi le jour, notamment l'immeuble d'appartements de luxe Haus zur Matte en 1987, le

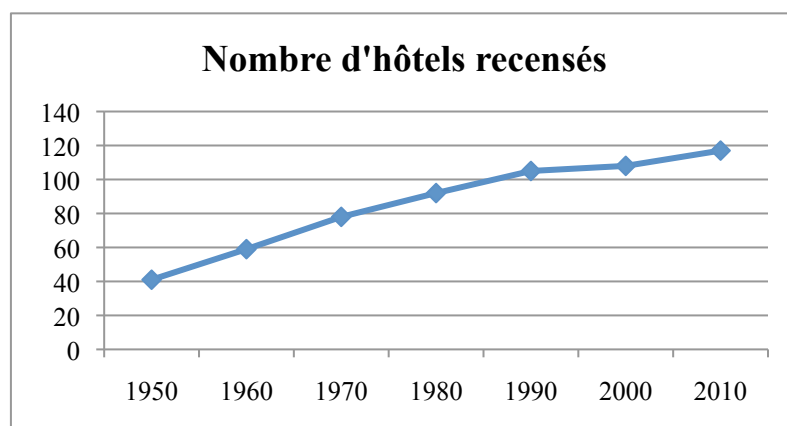


Figure 25 : Evolution du nombre d'hôtels à Zermatt entre 1950 et 2010.
Source : (Office fédéral de la statistique, 2012)

complexe du Tempel Areal abritant les PTT, la Banque Cantonale du Valais ainsi que de nombreux appartements et bureaux en 1993-1994 ou encore la Haus Annyvonne, comprenant des appartements, en 1999. Grâce à ces réalisations immobilières, de nombreuses rénovations et améliorations peuvent être réalisées dans les hôtels du Groupe. En 2000, près de 40 ans après sa destruction par un

incendie, le nouvel Hôtel Riffelalp ouvre, financé en grande partie par la Fondation de Famille Sandoz. La propriété de l'établissement passe par la suite presque entièrement à la Fondation Sandoz, tandis qu'un partenariat la lie avec le Groupe Seiler pour les questions d'exploitation et de marketing (Schweitzer, 2004). Les Hôtels Seiler fêtent en 2005 les 150 ans de leur entreprise. Dans leur quatre établissements (Mont-Cervin Palace et Residence, Monte Rosa, Schweizerhof et Nicoletta), ils réalisent le 10 % des nuitées annuelles zermattoises (Guex, 2005). Afin d'éviter la dispersion de l'actionnariat, détenu par des cousins Seiler dont les enfants sont disséminés de par le monde, l'entreprise vend en 2007 le 80 % de ses actions au groupe zurichois Jelmoli. Christian et Roberto Seiler restent cependant à la tête de l'entreprise (Claivaz, 2007b). En effet, la vente se fait selon le système « sale et leaserback », c'est-à-dire que les murs sont vendus mais que l'exploitation hôtelière est conservée en s'acquittant d'un loyer (Claivaz, 2012). Moins de quatre ans plus tard, les murs des hôtels Seiler passent aux mains de la société Real Estate Fund Hospitality du Crédit Suisse, qui rachète le paquet d'actions de Jelmoli pour un peu plus de Fr. 178 millions (Fleuron touristique, 2011). Le nom Seiler Hotels Zermatt ainsi que le président du Conseil d'administration en la personne de Christian Seiler demeurent car la société Seiler Hotels S.A. conserve l'exploitation des établissements. De son côté, la **bourgeoisie** possède trois hôtels : l'Hotel du Gornergrat, celui du Riffelberg ainsi que son fleuron, le cinq-étoiles Zermatterhof. Entre 1985 et 1996, la bourgeoisie va investir quelques 38 millions pour le rénover. Onze restaurants ainsi que deux cabanes de montagne sont également sa propriété. La bourgeoisie décide en 1996 de créer une organisation nouvelle et moderne et fonde le **Matterhorn Group**, corporation de droit public qui possède et exploite désormais les établissements bourgeoisiaux (Perren, 2004). Dirigé par Fernando Clemenzen, le Matterhorn Group occupe entre 200 et 300 employés selon la saison. Enfin, en ce qui concerne la **Société des hôteliers**, elle est présidée jusqu'en 2000 par Sepp Julen, puis par Pierre-André Pannatier. En 2009, celui-ci se retire et c'est le vice-président Silvo Perren qui lui succède. La Société a notamment pour charge de défendre les intérêts de ses membres et plus généralement de la station. Par exemple, alors que la firme McDonald's souhaite s'installer sur la rue centrale de Zermatt, l'association des hôteliers fait

opposition à la soumission publique du permis de construire. En particulier, le président Sepp Julen monte au créneau : « *le McDonald's ne sera pas une dangereuse concurrence pour nos restaurateurs, mais il nuit à l'image de la station* » (cité par Claivaz, 1992b). Pour les hôteliers zermattois, la station se veut un lieu de repos où l'on prend son temps, c'est-à-dire tout le contraire de McDonald's dont la philosophie est basée sur la vitesse. Malgré l'opposition des hôteliers, le restaurant remplissant toutes les conditions de la législation en vigueur, il a été impossible de l'interdire. Le McDonald's ouvre ainsi en décembre 1992 (Claivaz, 1992b). La Société des hôteliers s'occupe également de l'animation de Zermatt, en collaboration avec les autres associations touristiques. C'est le cas notamment en 1996 pour la mise sur pied d'un festival de musique et de snowboard, organisé en partenariat avec la bourgeoisie, l'Office du Tourisme et les remontées mécaniques (Sports et musique, 1996). Durant la décennie 2000, les efforts des hôteliers portent sur la maintenance de leurs infrastructures. En effet, l'entretien d'un lit chaud a un coût annuel d'environ Fr. 5'000.-. Comme le souligne le président de la société Pierre-André Pannatier, de tels investissements doivent être impérativement réalisés pour rester concurrentiels. Cette politique est clairement suivie par les membres puisque ce ne sont pas moins de Fr. 35 millions de francs qui sont investis chaque année par les hôteliers zermattois pour la maintenance de leurs infrastructures (Investitionsfreudige Hoteliers, 2007). Grâce à cela, l'hôtellerie zermattoise surfe sur le succès : en 2006, sa part dans les nuitées hôtelières valaisannes s'élève à 30 %.

Concernant la **population**, on constate un doublement du nombre d'habitants entre 1970 et 2000, avant une relative stagnation. Cette croissance est dopée en grande partie par les étrangers, de 610 en 1970 (soit 19 % de la population totale) à 2161 en 2010 (38 % de la population) (Office fédéral de la statistique, 1974 ; 1985 ; 1993 ; 2002 ; 2010) :

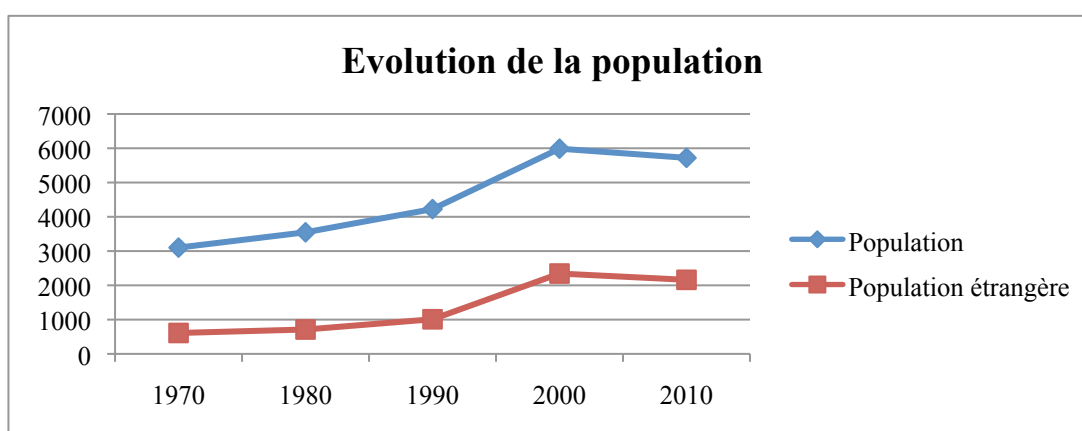


Figure 26 : Population et population étrangère à Zermatt entre 1970 et 2010

Au niveau des bourgeois de la commune, leur part dans la population entre 1990 et 2010 reste stable autour de 25 % (Pichon, 1996 ; Einwohnergemeinde Zermatt & Zermatt Tourismus, 2012). En 2010, la population permanente se répartit ainsi pour les cinq premières nationalités : 3559 Suisses (62 %), 1003 Portugais (17,5 %), 291 Allemands (5 %), 203 Italiens (3,5 %) et 131 Croates (2,5 %). La forte proportion de Portugais au sein de la population pose la question de leur intégration. Le premier facteur d'intégration est la langue mais la plupart ne voient pas l'intérêt d'apprendre l'allemand puisque, en tant que casseroles, femme de chambre ou employé de back office, ils n'en ont pas besoin dans leur travail. La commune propose des cours pour Fr. 5.- de l'heure mais ceux-ci ne rencontrent qu'un succès mitigé (Filliez, 2014). Zermatt compte également 1389 résidents non permanents, constitués de la main-d'œuvre saisonnière. Les Portugais sont à nouveau les plus nombreux (32 %), suivis des Allemands (30 %) puis des Anglais (12 %) (Office fédéral de la statistique, 2010). Un phénomène est également à mettre en évidence, soit une forte augmentation, à

partir des années 1960, des pendulaires immigrants, c'est-à-dire des personnes venant travailler à Zermatt sans y vivre. S'ils s'élevaient à seulement 95 en 1960, ils sont 284 en 1970, 398 en 1980, 513 en 1990 et 683 en 2000 (Office fédéral de la statistique, 1964 ; 1974 ; 1985 ; 1993 ; 2002). En 2000, cela représente le 20 % des personnes actives dans la commune.

En ce qui concerne l'**Office du tourisme de Zermatt**, de nouveaux locaux sont inaugurés en 1992 et situés dorénavant directement sur la place de la gare. De plus, ils permettent de réunir dans un même bâtiment l'ensemble des départements : le secrétariat sportif, chargé de l'organisation et de la coordination des manifestations et activités de la station, la direction, le secrétariat général, le marketing, les services de renseignements par téléphone et fax, l'office d'enregistrement des taxes de séjour ainsi que la réception (Claivaz, 1992a). Le marketing et la promotion se font de manière extrêmement intensive. Par exemple, pour la seule année 1995, l'Office du tourisme participe à un voyage promotionnel aux Etats-Unis, passant notamment par Atlanta, Houston et Los Angeles, organise des actions à Stuttgart et Munich pour toucher le marché allemand, prend part au "Swiss Travel Experience" à Birmingham auprès des plus importants voyagistes anglais, met sur pied une action hivernale "Paris" dans le cadre de laquelle 150 représentants de la branche des voyages sont contactés et visite Milan, Turin et Bologne. Il coordonne également une grande action publicitaire en collaboration avec Berghaus, leader de l'équipement de montagne en Allemagne, dans 240 magasins de sports allemands, 15 autrichiens et 5 suisses (Claivaz, 1995). A côté de ces marchés "traditionnels", les dirigeants de l'Office du tourisme commencent au milieu des années 1990 à lorgner du côté de l'Asie. C'est tout d'abord le cas de la Corée du Sud, qui, comme le constate le directeur de l'Office du tourisme zermattois Amadé Perrig, est « *un marché à la croissance économique de 9 %, des revenus qui ont doublé en six ans, 3,5 millions de vacanciers potentiels, une croissance annuelle des vacances à l'étranger de près de 30 %* » (cité par Claivaz, 1996). En collaboration avec Suisse Tourisme, Swissair et l'ambassade de Suisse en Corée sont mises sur pied des actions de rapprochement. En 1996, une délégation de Corée visite la station tandis qu'un groupe composé notamment de 12 professeurs de ski zermattois se rend dans quatre stations coréennes pour faire des démonstrations sur les pistes et que des réceptions, conférences de presse et présentations de Zermatt sont organisées dans la foulée, le tout relayé par les télévisions et médias coréens. La Corée du Sud étant l'un des pays où le ski connaît un développement considérable, l'objectif est d'inciter les habitants à venir pratiquer ce nouveau sport à Zermatt (Claivaz, 1996). Ensuite, un jumelage est signé avec la station de Myoko, l'une des stations les plus grandes et les plus connues du Japon. Ainsi que le souligne Amadé Perrig, « *une des meilleures publicités est de nous adresser directement aux skieurs de la station [...] Par la suite, de grandes actions de relations publiques sont prévues au Japon, à l'occasion du jumelage. Nous allons également intensifier les échanges de personnes, entre Zermatt et Myoko* » (cité par Claivaz, 1997). Des voyages promotionnels sont également organisés à Taïwan, en Thaïlande, à Hong-Kong, en Indonésie, en Inde ainsi que dans le « *prometteur marché chinois* » (Claivaz, 1998a). En octobre 1998, Amadé Perrig annonce qu'il quitte la direction de l'Office du tourisme à la fin avril 1999. Précédemment directeur de l'Office du tourisme de Saas-Fee durant 10 ans, il avait pris la tête de celui de Zermatt en 1984 (Claivaz, 1998b). Il souhaite prendre pied dans l'économie privée, ce qu'il fera en étant nommé chef du marketing de la Compagnie du chemin de fer Furka-Oberalp. C'est François Hutter qui lui succède le 1^{er} mai 1999. Le nouveau directeur vient de la branche des produits de grande consommation en dirigeant auparavant le département « Ovomaltine Suisse » à Berne (Claivaz, 1999). Après neuf mois d'activité, le comité de l'Office du tourisme décide son licenciement immédiat. Les reproches portent sur le fait que dans le marketing industriel, d'où vient François Hutter, la préparation stratégique prime sur la communication, alors que, pour le président de l'Office Gabriel Taugwalder, cette approche n'est guère compatible avec la direction d'un Office du tourisme et ses multiples tâches, soit locales, soit sur le front (Claivaz, 2000b). Suite à cette mise à pied, une

assemblée générale est convoquée en avril 2000 et vote la refonte de la direction. Au lieu d'un comité de 11 personnes, les 120 membres présents décident la constitution d'un Conseil élargi de 17 membres et un comité de six membres, choisis au sein du Conseil. Un nouveau président est nommé en la personne de Jürg Biner, hôtelier et guide de montagne (Claivaz, 2000c). De plus, le "Kur- und Verkehrsverein" est rebaptisé "Zermatt Tourismus" (Zermatt Tourismus, 2000). Il faut ensuite atteindre la mi-juin 2000 pour la nomination d'un nouveau directeur en la personne de Roland Imboden. Issu du sérail, celui-ci est entré à l'Office du tourisme de Zermatt en 1991 comme assistant du chef de la section de sports et de la culture avant de passer lui-même chef de cette section en 1993. Depuis 1996, il officiait comme responsable du marketing (Claivaz, 2000d). En 2007, Roland Imboden annonce son retrait pour la fin octobre afin de relever un nouveau défi dans l'industrie automobile. Son successeur est Daniel Luggen, jusque-là responsable marketing au sein de la structure (Zermatt Tourismus, 2007). Enfin, relevons en 2006 la fusion des offices du tourisme de Zermatt, Täsch et Randa. Des synergies existaient déjà, comme par exemple depuis 2000 le partage du système de réservations hôtelières (Claivaz, 2000e). Avec le regroupement des trois structures, la communication est désormais chapeautée par la marque "Zermatt Cervin". Randa devient "Randa vers Zermatt" et Täsch "Täsch vers Zermatt". Si les avantages pour les deux petites communes sont indéniables, ceux pour Zermatt sont liés à la complémentarité, c'est-à-dire la mise en avant du ski de fond, du golf (situé à Täsch) et de la randonnée, qui pourront être intégrés à la communication générale (Claivaz, 2006a).

En 1991, le chemin de fer **Brig-Viège-Zermatt** fête son centenaire. Cette année-là, le siège social est déplacé de Lausanne à Zermatt et Daniel Lauber, ancien président de la commune de Zermatt et conseiller aux Etats, est nommé à la tête du Conseil d'administration (Tissonnier, 1991). En 1999, le Conseil d'administration et la direction décident la transformation de la société en une holding, afin de séparer les activités ferroviaires de celles non ferroviaires, comme les restaurants, le bureau de voyage, le trafic d'excursions et l'exploitation immobilière. En effet, la loi sur les chemins de fer de 1957 est modifiée en 1998¹²⁹ et instaure en particulier que l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire doit être séparée des autres activités dans les comptes de l'entreprise (Art. 62), dans le but d'augmenter la transparence pour l'octroi des subventions cantonale et fédérale. BVZ Holding SA chapeaute ainsi deux sociétés : BVZ Zermatt-Bahn AG, qui gère l'activité ferroviaire, et BVZ Asset Management AG, qui s'occupe des autres secteurs. La holding boucle sa première année d'activité sur un bénéfice de Fr. 2,2 millions de francs. En 2002, le Conseil d'administration de BVZ et celui du FO (Furka-Oberalp) décident de fusionner les deux sociétés. Ce mariage permet d'économiser une quarantaine de millions de francs sur les investissements, d'obtenir des rabais sur l'achat du matériel roulant, de récupérer du matériel roulant à l'état neuf au Furka-Oberalp et d'économiser sur le matériel de maintenance ainsi que sur les coûts d'exploitation annuels. En particulier, 56 emplois sont supprimés, ce qui représente plus du 10 % de l'ensemble du personnel des deux compagnies fusionnées, ceci par des mises à la retraite anticipées et des fluctuations naturelles (Claivaz, 2003). La nouvelle société créée au 1^{er} janvier 2003 s'appelle le **Matterhorn Gotthard Bahn**. La fusion est un succès puisque le chiffre d'affaires pour la première année 2003 dépasse les Fr. 100 millions pour un bénéfice net de Fr. 1,4 million (Claivaz, 2004a). En juillet 2005, la BVZ Holding, qui possède déjà 44,3 % du capital de la **Gornergratbahn**, propose aux actionnaires de cette compagnie de reprendre leurs actions et, de ce fait, l'intègre au groupe (Claivaz, 2006b). Rappelons que depuis 1921 les deux compagnies jouissent d'une direction opérationnelle commune.

¹²⁹ Loi fédérale sur les chemins de fer, Modification du 20 mars 1998

Au sujet des **sociétés de remontées mécaniques**, quatre compagnies principales se partagent l'exploitation des domaines skiables zermattois. La **Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee AG** avait été fondée en 1956 et était (et demeure) majoritairement en mains de la bourgeoisie (cf. chapitre précédent). En 1979, la société est rebaptisée Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee-Klein Matterhorn AG, puis **Matterhornbahnen AG** en 1993 (Wirz-Julen, 2005). Ensuite, la **Zermatter Rothorn-Bahn AG**, avait été créée, rappelons-le, en 1964 par un comité d'initiative local pour le développement de la région du Rothorn et de Blauherd. La **Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG**, dont la commune est l'actionnaire majoritaire, date de 1977 et avait pour objectif la construction du funiculaire souterrain entre Zermatt et Sunnegga. La Compagnie du **Gornergratbahn**, comme nous l'avons vu ci-dessus, est rachetée en 2005 par le Matterhorn Gotthard Bahn. Toutes ces sociétés continuent d'investir et de développer les remontées mécaniques. Plus de Fr. 100 millions sont investis durant la décennie 1980, avec notamment Fr. 27 millions pour le funiculaire souterrain Zermatt-Sunnegga en 1980, Fr. 18 millions pour une télécabine entre Zermatt et Furi et Fr. 20 millions pour un téléphérique de Furi à Trockener Steg en 1982, Fr. 9 millions en 1986 pour un téléphérique Hohtälli – Rote Nase et Fr. 9 millions également pour un télésiège à Patrullarve en 1989. Durant les années 1990, les investissements seront moindres. On compte cependant trois grandes réalisations : la liaison entre Furgg et Schwarzsee en 1991 pour Fr. 15 millions, un téléphérique entre Blauherd et Rothorn en 1996 pour Fr. 20 millions et un téléphérique entre Gant et Hohtälli pour Fr. 20 millions en 1998 (Wirz-Julen, 2005). En 2002, les trois premières sociétés décident de fusionner pour créer une nouvelle entité nommée Zermatt Bergbahnen AG, qui devient la plus grande compagnie de remontées mécaniques de Suisse. Nous décrirons dans la partie suivante de manière détaillée les différentes raisons et négociations qui ont mené à cette fusion. Enfin, mentionnons que la petite société **Sessellift Findeln-Sunnegga AG**, qui appartient à la famille Julen, sera rachetée en 2003 par cette nouvelle société Zermatt Bergbahnen AG (Wirz-Julen, 2005).

TACHES ET OBJECTIFS DES ACTEURS

Pour cette partie, commençons par nous intéresser à la politique d'investissements de la commune. En 1989, les comptes communaux font état de Fr. 13 millions de rentrées, Fr. 8 millions de dépenses et Fr. 3,4 millions d'auto-financement. Mais au niveau du bilan, le constat est un peu moins réjouissant : l'endettement de la commune se monte à Fr. 39 millions, soit Fr. 8'175.- par habitant. En comparaison, l'endettement moyen par habitant en Valais se monte à Fr. 2700.-. Mais à Zermatt ces chiffres sont à relativiser puisque la station ne crée pas une infrastructure uniquement pour les habitants permanents mais pour un potentiel de 28'000 personnes présentes au même moment (Commune de Zermatt, 1990). Au début des années 1990, l'objectif de l'administration concernant le budget est le suivant : pratiquer une politique d'investissements avec les moyens à disposition et, si possible, ne pas créer de nouvelles dettes (Zermatt, 1991). Ces investissements concernent par exemple la construction d'une nouvelle maison d'école pour Fr. 7,5 millions ou encore une patinoire artificielle intégrée au Centre sportif Obere Matten, dont un crédit complémentaire de Fr. 2,1 millions est accepté en 1993 par l'Assemblée primaire (Le budget de Zermatt, 1993). L'année suivante, même si le budget 1994 est déficitaire (avec 33 millions de dépenses pour 31 millions de recettes), le président de la commune Robert Guntern souligne que « *malgré cette situation précaire, il n'est pas question de renoncer aux investissements prévus. Car notre station s'est fortement développée ces dernières années et certaines infrastructures doivent suivre* ». On prévoit donc Fr. 42 millions d'investissements pour les quatre prochaines années, dont Fr. 20 millions pour l'amélioration de l'usine d'incinération des ordures (Zermatt connaît le déficit, 1994). Malgré le déficit prévu, la commune n'envisage pas d'augmenter son coefficient fiscal de 1,1. Elle reste ainsi parmi les 17 communes valaisannes (sur 163) dont le coefficient est entre 1 et 1,1. La situation s'améliore dans la

deuxième moitié de la décennie 1990, les comptes 1996 présentant pour la première fois depuis 1989 un surplus de financement. De 1992 à 1995, les déficits du financement des investissements avaient pris l'ascenseur. La dette à moyen et long terme s'élève dorénavant à Fr. 79 millions. Mais la commune ne s'inquiète pas et estime qu'elle en a les moyens : ses recettes se montent à Fr. 36 millions, presque l'équivalent de Brigue qui compte pourtant le double d'habitants (Un cash-flow record, 1997). Pourtant, elle ne réussit pas à diminuer son endettement : à la fin 2000, la commune est encore grevée de Fr. 72 millions d'endettement à long terme. Le Conseil communal se voit donc contraint de prendre des mesures pour augmenter les recettes : rehaussement du coefficient fiscal de 1,1 à 1,3 pour l'année 2001, augmentation des taxes d'eau potable au taux maximum et augmentation de la taxe sur les eaux usées. Ces deux dernières mesures sont d'ailleurs acceptées à une très large majorité par l'Assemblée primaire en 2001. Est également décidée l'adaptation à la hausse des contributions de raccordement par mètre cube d'eau pour les bâtiments neufs et les agrandissements d'immeubles. Enfin, le Conseil communal, contrairement à ce qui était prévu en 1994, choisit de ne pas investir dans l'amélioration de l'usine d'incinération des ordures mais de privatiser dorénavant la gestion des déchets. Ainsi, au lieu de la quinzaine de millions de francs prévus, cette privatisation, acceptée également par les citoyens, leur rapporte Fr. 420'000.- annuels pour la location de la place de dépôt d'ordures (Claivaz, 2001b). La décennie 2000 permettra à la commune de redresser ses finances par une forte hausse des produits, celle-ci étant dopée par le produit des impôts qui passe de Fr. 15,72 millions en 1998 à Fr. 36,32 millions en 2010. Sa part dans les produits totaux évolue ainsi de 47 % à 62 %, Zermatt devenant donc extrêmement dépendant des rentrées fiscales (Einwohnergemeinde Zermatt, 2001 ; 2011). Grâce à cela, la commune peut diminuer sa dette :

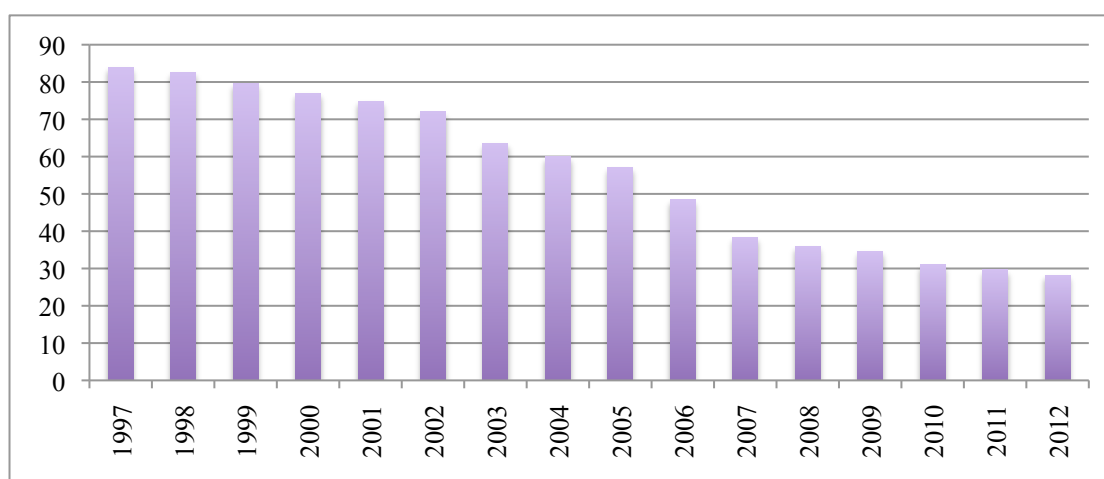


Figure 27 : Evolution (en millions) de l'endettement à moyen et long terme pour la commune de Zermatt
Source : (Einwohnergemeinde Zermatt, 2013)

Au sujet de la route entre Täsch et Zermatt à laquelle nous nous étions intéressés dans le forage précédent, nous pouvons noter qu'un projet de terminal de voitures couvert à Täsch est élaboré au début des années 2000, afin de remplacer le parking à ciel ouvert. Une nouvelle gare ferroviaire est également prévue ainsi que le remplacement d'une partie du matériel roulant. L'objectif est en particulier d'améliorer le confort du voyageur en lui permettant d'accéder directement du parking couvert à la gare, à la manière des arrivées sous-gare des aéroports de Kloten et de Cointrin (Claivaz, 2002c). Le coût total du projet est de Fr. 76,5 millions, financé en grande partie par la Compagnie Matterhorn Gotthard Bahn (Fr. 40 millions) tandis que la Confédération et le Canton fournissent Fr. 30 millions. De plus, une société coopérative du parking, nommée Matterhorn Terminal AG et réunissant les anciens propriétaires des places de l'ancien parking, est créée et consacre Fr. 2 millions à l'amélioration des voies d'accès (Nicolet, 2004). A peine quelques mois après le début des travaux, une nouvelle votation consultative a lieu à Zermatt concernant l'ouverture pour tout un chacun de la

route jusqu'à la station. Quelques jours avant le scrutin, le directeur des Matterhorn Gotthard Bahn et le président de la coopérative du parking organisent une conférence de presse. Tout en précisant n'avoir « *rien contre la votation consultative de Zermatt* », ils avancent que le coût de l'amélioration et de l'élargissement de la route à Fr. 20 millions est clairement sous-estimé et qu'il s'élèverait plutôt à une septantaine de millions. De plus, ils avertissent également qu'en cas d'ouverture de cette route, c'est-à-dire si le client peut loger à Täsch et ensuite monter tranquillement en voiture jusqu'à Zermatt, les tarifs hôteliers de Zermatt seront tirés vers le bas (Claivaz, 2005a). Les citoyens se montreront peu sensibles à ces arguments puisque c'est le oui qui l'emporte avec 53 % des voix (Claivaz, 2005b). Pourtant, rien ne va bouger. D'ailleurs, en 2008, lors d'une discussion concernant des subsides à octroyer pour l'amélioration de la sécurité du tronçon Täsch-Zermatt, le chef du Département cantonal des transports, de l'équipement et de l'environnement Jean-Jacques Rey-Bellet affirme que « *nous n'avons pas changé de philosophie par rapport à cette route. [...] je le dis à ceux qui font des projets de construction d'une route nouvelle pour Zermatt, si une décision devait intervenir, elle devrait passer ici devant le Parlement. Il faudrait changer le statut de cette route, tel qu'il est actuellement défini* » (Grand Conseil du Canton du Valais, 2008, p. 140). En 2011, le Conseil communal de Zermatt demande un avis de droit au sujet d'un contrat passé entre la Confédération, le Canton et la Compagnie du Matterhorn Gotthard Bahn à l'époque de la construction du terminal de Täsch. Une des clauses de la convention consistait à garder la route Täsch-Zermatt dans un état de praticabilité minimale en interdisant de développer ce tronçon durant au moins 25 ans, ceci sans en parler ni à la commune de Zermatt, ni à celle de Täsch. De plus, le Canton s'engageait à réduire le nombre de taxis circulant entre Täsch et Zermatt¹³⁰. Selon le Prof. en droit consulté Martin Lendi, ce contrat est nul et illégal car on ne peut s'entendre à propos du territoire de tiers sans les consulter (Lendi, 2011). L'Assemblée primaire du 10 décembre 2013 décide de rendre public ce rapport en le mettant en ligne. En janvier 2014, le président de Zermatt Christoph Bürgin tempère la situation en considérant cet avis de droit comme un premier pas mais en avançant l'hypothèse que la Confédération ou le Canton pourrait demander un nouvel avis qui arriverait à des conclusions différentes (Claivaz, 2014).

Une autre question va énormément préoccuper les acteurs, en particulier ceux politiques, durant ce forage, celle liée à l'aménagement du territoire et à la limitation de la construction de résidences secondaires. Nous la traitons via le cadre d'analyse des Régimes Institutionnels des Ressources afin d'en saisir tous les enjeux.

CAPITAL RESSOURCIEL : LA PROBLEMATIQUE DES RESIDENCES SECONDAIRES

A partir des années 1970, une grande partie des stations de sports d'hiver suisses ont connu une explosion du nombre de résidences secondaires (Clivaz, 2014). Les avantages principaux se situent dans le fait que les propriétaires fonciers, les promoteurs immobiliers, les entreprises liées au secteur de la construction ainsi que les notaires voient leurs revenus augmenter tout comme les communes en matière de rentrées fiscales sur le court terme. Cependant, de nombreux inconvénients sont de plus en plus dénoncés, notamment le mitage du paysage, une urbanisation mal maîtrisée, une diminution de l'attractivité de la station ainsi que le fait que la très grande majorité des résidences secondaires ne sont pas louées et donc très peu occupées, ce qui rapporte peu aux entreprises touristiques. A Zermatt, plusieurs problèmes se posent en particulier à partir des années 2000. Alors que les touristes viennent dans cette station rechercher le calme et un paysage intact, certains se plaignent à cause du bruit et de la poussière provoqués par l'intense activité de construction (Braucht es Massnahmen ?, 2003). Des

¹³⁰ Rappelons que selon l'Arrêté cantonal de 1978, c'est le Canton qui est chargé de délivrer les autorisations de circuler sur ce tronçon.

habitants de la commune vont également monter au créneau pour dénoncer le fait que la station devient trop cher pour qu'ils puissent s'y loger (Claivaz, 2004b). Enfin, on s'inquiète aussi que les terrains constructibles fondent comme neige au soleil, les résidences secondaires étant de grosses consommatrices de terrain (Fragnière, 2007b). Comment les acteurs politiques vont-ils réguler ce problème ?

ANALYSE DU REGIME INSTITUTIONNEL DE RESSOURCE

Au niveau des droits de propriété, si le Code Civil suisse de 1912 garantit la propriété ainsi que son libre usage (« *le propriétaire d'une chose a le droit d'en disposer librement, dans les limites de la loi* » (Art. 641)), l'article 702 réserve cependant le droit à la Confédération, aux Cantons et aux communes d'apporter, dans l'intérêt public, des restrictions à la propriété foncière, notamment en ce qui concerne la police des constructions et les mesures destinées à la protection des sites. De plus, depuis 1969, la garantie de la propriété est ancrée dans la Constitution via l'article 22^{ter} (Nahrath, 2000). Le droit de propriété devient garanti par le droit public mais ce dernier n'a pas développé de définition propre de la propriété, qui est uniquement définie par le droit privé selon l'Art. 641 du Code Civil. La Loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT) (RS 700) a trois buts principaux : assurer une utilisation mesurée du sol, coordonner les activités de la Confédération, des cantons et des communes qui ont des effets sur l'aménagement du territoire, et s'employer à réaliser une occupation du territoire propre à garantir un développement harmonieux de l'ensemble du pays (Art. 1, alinéa 1). Pour atteindre ces objectifs, cette loi repose sur deux principes de base (Nahrath, 2000) :

- le principe de concentration : il s'agit selon ce principe, de concentrer, dans les limites de l'acceptable, les biens et les services nécessitant la construction de bâtiments ou d'autres infrastructures dans la zone à bâtir, afin de préserver le paysage, les lieux de détente pour la population ainsi que les terres agricoles ;
- le principe de séparation stricte entre zones constructibles et zones non-constructibles, de même que, au sein de ces dernières, entre zones agricoles et zones protégées : l'idée ici est de limiter et de localiser certains types d'usages dans certaines zones, afin d'aboutir à une différenciation spatiale des usages censée permettre de lutter contre les phénomènes de mitage du territoire et du paysage.

Ce sont les plans d'affectation qui découpent le territoire en trois types de zones : les zones à bâtir (Art. 15), les zones agricoles (Art. 16) et les zones à protéger (Art. 17). On assiste ainsi à des restrictions en matière de droits d'usages du sol, en particulier le droit de construire sur des parcelles en-dehors de la zone à bâtir est supprimé (Nahrath, 2000). L'acceptation de la propriété privée comme étant illimitée (Art. 641 du Code Civil) n'est plus pensable, le droit public étant désormais habilité à restreindre les droits d'usages sur elle.

Au niveau des politiques publiques fédérales, la LAT de 1979, dont nous venons de présenter les principes de base, constitue un exemple de « *législation limitée aux principes* » (Nahrath, 2000, p. 91). La Confédération légifère sur les principes de la politique d'aménagement du territoire, alors que les Cantons définissent le reste de la matière via l'établissement de plans directeurs. Et ce sont les communes qui concrétisent ces plans, sous le contrôle du Canton et sous la forme de plans d'affectation. Concernant la question particulière des résidences secondaires, l'acquisition d'immeubles en Suisse par des personnes à l'étranger s'est développée après la deuxième guerre mondiale de manière si importante qu'elle a été réglementée par un Arrêté fédéral¹³¹ le 23 mars 1961 (Lex von Moos). Initialement limité à cinq ans, celui-ci fut prolongé en 1965 puis à nouveau en 1970.

¹³¹ Arrêté fédéral du 23 mars 1961 instituant le régime d'autorisation pour l'acquisition d'immeubles par des personnes domiciliées à l'étranger

Malgré cette réglementation, le nombre d'autorisations d'acquisition par des personnes à l'étranger a continué à augmenter. Le Conseil fédéral a alors proposé une révision, adoptée par le Parlement en 1973. Cet Arrêté fédéral modifié (Lex Furgler) est entré en vigueur le 1^{er} février 1974. Les apports de ce texte sont « *une saisie plus stricte des actes tendant à éluder la loi, des conditions plus sévères pour l'acquisition de logements de vacances et d'appartements dans des appartôtels [...] et le renforcement de la surveillance fédérale* » (Administration fédérale, 2005). Cet Arrêté fut prolongé deux fois pour une durée de cinq puis de deux ans. En décembre 1983, le Parlement décida de transformer cet Arrêté en une loi fédérale à durée illimitée. Cette loi (LFAIE)¹³², entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1985 et partiellement révisée en 1997, a pour but de limiter l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger dans le but de prévenir l'emprise étrangère sur le sol suisse (Art. 1). Elle soumet ce type d'acquisition à une autorisation de l'autorité cantonale compétente (Art. 2). Cette loi laisse une marge de manœuvre au canton, dans la mesure où elle prescrit une série de motifs et « *les cantons peuvent, pour sauvegarder les intérêts qui leur sont propres, prévoir des motifs supplémentaires d'octroi de l'autorisation et des restrictions plus sévères* » (Art. 3). Quatre motifs généraux d'autorisation sont prévus (Art. 8), soit lorsque l'immeuble doit :

- servir à l'acquéreur d'établissement stable pour une activité professionnelle ;
- servir au placement de capitaux provenant de l'activité d'une institution d'assurance étrangère ;
- être affecté à un but de prévoyance en faveur du personnel d'établissements stables en Suisse ou exclusivement à des buts d'intérêt public ;
- être affecté à la couverture de créances de banques ou d'institutions d'assurance étrangères.

Le premier motif sera supprimé dans la révision de 1997, devenant un cas dans lequel l'autorisation n'est plus nécessaire. A côté de ces motifs généraux, deux cas sont prévus permettant l'autorisation de la part des Cantons (Art. 9) : si l'immeuble est destiné à la construction, sans aide fédérale, de logements à caractère sociale dans les lieux où il y a une pénurie de logements, ou si l'immeuble « *sert de résidence secondaire à une personne physique dans un lieu avec lequel elle entretient des relations extrêmement étroites et dignes d'être protégées, tant que celles-ci subsistent* » (Art. 9, alinéa c). Cette deuxième condition apparaît difficilement vérifiable et sujette à interprétation. Avant la révision de 1997, un troisième cas nécessitait une autorisation, celui où l'immeuble servait de résidence principale. Dès la nouvelle mouture de la loi et afin de libéraliser les investissements étrangers en cette période de crise économique en Suisse, un étranger voulant acquérir un immeuble pour en faire sa résidence principale n'a plus besoin de demander une autorisation (Conseil fédéral, 1997). De plus, il est également prévu que les Cantons peuvent accorder une autorisation « *dans les limites de leur contingent, à une personne physique qui acquiert un immeuble en tant que logement de vacances ou appartement dans un appartôtel* » (Art. 9, al. 2). L'al. 3 de cet Article précise que c'est aux Cantons de déterminer les lieux où l'acquisition de logements de vacances ou d'appartements dans des appartôtels par des personnes à l'étranger est nécessaire au développement du tourisme. Enfin, cette loi instaure la mise en place de contingents d'autorisations, fixés par le Conseil fédéral tous les deux ans. Après consultation des gouvernements cantonaux, il détermine, dans les limites d'un nombre maximum prévu pour l'ensemble du pays, les contingents cantonaux annuels d'autorisations portant sur l'acquisition de logements de vacances et d'appartements dans des appartôtels (Art. 11, al. 1). Le Conseil fédéral fixe les contingents des Cantons compte tenu de leur vocation touristique, de leur programme de développement touristique et de la part de propriété foncière qui, sur leur territoire est en mains étrangères (Art. 11, al. 3). Ce sont finalement les Cantons qui établissent les règles relatives à la répartition de leur contingent (Art. 11, al. 4).

¹³² Loi fédérale du 16 décembre 1983 sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger (RS 211.412.41)

A l'échelle du Canton du Valais, un décret¹³³ réglant provisoirement l'application de cette loi fédérale sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger est adopté en 1985. Il instaure que l'autorisation est accordée pour les motifs généraux de l'Art. 8 de la LFAIE, pour les trois motifs spécifiques de l'Art. 9 de la LFAIE ainsi que pour les cas où l'immeuble est acquis « *par une personne physique, dans les lieux où son acquisition est nécessaire au développement du tourisme, en tant que logement de vacances ou appartement dans un apparthôtel dans les limites du contingent* » (Art. 1, al. d). Dans ce dernier cas, le Conseil d'Etat détermine tous les deux ans la liste de ces lieux (Art. 2). De plus, les Art. 3, 4 et 5 concernent l'attribution du contingent, comme le stipule l'Art. 11, al. 4 de la loi fédérale. La répartition du contingent attribué par le Conseil fédéral pour le Canton se fait par une commission nommée par le Conseil d'Etat (Art. 3). L'Art. 4 recense ensuite les conditions pour qu'une personne se voie attribuer une unité de contingent, par exemple les constructeurs d'un ensemble d'au moins trois unités de logements de vacances ou d'appartements dans un apparthôtel projeté, en cours de construction ou construit depuis moins de cinq ans, ou les acquéreurs d'une place à bâtir qui s'engagent à édifier un logement de vacances individuel. Notons encore que l'Art. 7 donne la possibilité aux communes de soumettre les acquisitions de logements de vacances et d'appartements dans les apparthôtels à des restrictions plus sévères par le biais de règlements communaux. Dans la foulée de ce décret et selon son Art. 9, une Ordonnance¹³⁴ est promulguée le 27 mars 1985 et détermine la liste des lieux où l'acquisition de logements de vacances ou d'appartements dans un apparthôtel par des personnes à l'étranger est autorisée. Notons que Zermatt n'en fait pas partie. Cela ne signifie pas qu'une personne à l'étranger ne peut pas acquérir d'immeubles à Zermatt, mais uniquement qu'elle ne peut pas y prétendre sous le motif de l'Art. 9, al. 2 de la LFAIE, c'est-à-dire pour en faire un logement de vacances. On peut donc relever que Zermatt n'a pas été considéré comme un lieu où l'acquisition de logements de vacances par des personnes à l'étranger était nécessaire au développement de son tourisme. On peut faire l'hypothèse que vu l'essor que connaît à cette période son hôtellerie (78 hôtels en 1970 et 100 en 1985), le Conseil d'Etat a estimé que la station n'avait pas besoin de la parahôtellerie pour se développer. Une première loi d'application cantonale sera rejetée par le peuple en décembre 1987, à la surprise générale car elle avait été acceptée par le Grand Conseil en mai sans opposition par 93 voix et trois abstentions (Rudaz, 1987). Il s'agit d'une division claire entre le Haut et le Bas-Valais puisque tous les districts haut-valaisans l'ont refusée et tous les districts francophones, à l'exception de Monthey, l'ont acceptée (Les votations de dimanche divisent le Valais, 1987). Le motif avancé pour ce refus est que le projet de loi était trop permissif et que la majorité de la population a montré par son rejet que dorénavant elle ne voyait plus d'un bon œil les activités juteuses de certains promoteurs (Rudaz, 1987). Une mouture révisée¹³⁵ et plus stricte est adoptée par le Grand Conseil en 1991. Elle instaure par exemple que les autorisations de principe accordées aux constructeurs ne peuvent pas dépasser le nombre d'unités correspondant à 1000 m² de surface habitable pour un même projet de logement (Art. 9), alors qu'une telle limitation n'existait pas dans la version de 1987. Selon cette loi, conformément aux législations fédérale et cantonale, c'est le Conseil fédéral qui octroie chaque année les unités de contingents permettant la vente de quelques centaines de logements de vacances à des étrangers. Dans les faits, l'acheteur étranger doit attendre l'inscription de l'acte au Registre foncier pour devenir propriétaire du bien, inscription qui dépend du contingent disponible. Jusqu'en 2004, ce temps d'attente était d'environ un an, ce qui était considéré comme raisonnable. Or, dès 2004, on assiste à une explosion du nombre d'actes en suspens à cause de la surchauffe de l'immobilier et du boom de la demande en résidences secondaires. Comme le contingent

¹³³ Décret du 1^{er} février 1985 réglant provisoirement l'application de la loi fédérale du 16 décembre 1983 sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger

¹³⁴ Ordonnance du 27 mars 1985 sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger

¹³⁵ Loi du 31 janvier 1991 réglant l'application de la loi fédérale du 16 décembre 1983 sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger

attribué par la Confédération n'augmente pas, les délais d'attente s'allongent dans la partie francophone du Canton du Valais, il est par exemple de six ans et demi à Nendaz (Guex, 2006). En 2006, il y a 57 actes en suspens dans le Haut-Valais (pour un contingent annuel de 74 unités) et 927 dans le Valais francophone (pour un contingent de 176 unités). En décembre 2006, vue la situation, le Conseil d'Etat décide d'interdire dès le 1^{er} janvier 2007 et pour une année toute vente de résidences secondaires à des étrangers pour les communes dont les délais d'attente dépassent les trois ans, soit Nendaz, Bagnes, Riddes, Val-d'Illiez, Grimentz, Veysonnaz et Hérémence. L'objectif des autorités cantonales est de permettre à ces communes de mieux maîtriser le développement des logements de vacances et des résidences secondaires (Guex, 2006). En mars 2007, le Canton modifie sa fiche du Plan directeur D.1/2 en D.1/3, notamment dans le but de « *prendre des mesures d'aménagement du territoire pour maîtriser la construction de résidences secondaires lorsqu'il existe une part trop élevée de résidences secondaires, une part élevée de résidences secondaires non louées, et une croissance importante de résidences secondaires* » (p. 3). Cette fiche a ainsi pour but de fournir aux communes des outils pour faire face à ce problème, par exemple l'adaptation de la zone à bâtir, la maîtrise de la construction de résidences secondaires ainsi que la promotion de la construction hôtelière et d'appartements de vacances mis en location. En novembre 2007, le Conseil d'Etat décide la levée de l'interdiction de vente aux étrangers pour les sept communes concernées et son remplacement par un nouveau système de gestion des contingents. Celui-ci interdit à un promoteur immobilier de vendre un bien immobilier à une personne étrangère sans s'être vu au préalable attribué une unité du contingent, alors que précédemment l'attribution se faisait après la vente (Fragnière, 2007a).

En 2012, on assiste à un renforcement de la compétence fédérale dans la question des résidences secondaires avec l'acceptation par les citoyens suisses de l'initiative « Pour en finir avec les constructions envahissantes des résidences secondaires » lancée par l'écologiste Franz Weber. Ce texte demandait à inscrire dans la Constitution un nouvel article stipulant que « *les résidences secondaires constituent au maximum 20 pour cent du parc de logements et de la surface brute au sol habitable de chaque commune* » (Art. 75a, al. 1)¹³⁶. Suite à cette acceptation, le Conseil fédéral adopte le 22 août 2012 une ordonnance¹³⁷ sur les résidences secondaires, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013 et destinée à être appliquée jusqu'à l'entrée en vigueur de la législation d'exécution relative à l'article de la Constitution modifié. L'annexe de cette ordonnance dresse la liste des communes dont il est présumé qu'elles présentent une proportion de résidences secondaires supérieure à 20 %. Si une commune peut prouver que son taux se situe en réalité en dessous de 20 %, elle sera retirée de l'annexe (Art. 1, al. 2 et 3). Par l'acceptation de cette initiative, « *la Confédération dispose désormais d'une compétence forte dans le traitement de la problématique des résidences secondaires* » (Clivaz, 2014).

Au moment d'analyser le type de Régime Institutionnel, nous pouvons relever plusieurs incohérences dans les différents textes légaux. Toute d'abord, on remarque que la loi fédérale de 1983 qui limite l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger ne concerne pas les personnes domiciliées en Suisse alors qu'ils forment la majeure partie des propriétaires de résidences secondaires (Clivaz, 2014). Ensuite, l'application cantonale en Valais se fait jusqu'en 2007 de façon incohérente puisqu'on permet la vente de résidences secondaires aux étrangers avant l'attribution d'une unité de contingent. Cela crée un vide juridique car l'acheteur n'est pas officiellement inscrit comme propriétaire du bien immobilier auprès du registre foncier, la procédure prenant plusieurs années (Guex, 2006). Dans ce cas, si durant ce délai le vendeur fait faillite, le bien peut être liquidé dans le cadre de la faillite

¹³⁶ Initiative populaire fédérale «pour en finir avec les constructions envahissantes de résidences secondaires»

¹³⁷ Ordonnance du 22 août 2012 sur les résidences secondaires

puisqu'il en est, auprès du registre foncier, toujours propriétaire. Enfin, le problème majeur que nous voyons dans ce Régime institutionnel a trait à la définition même de la résidence secondaire, qui détermine le calcul de leur proportion pour chaque commune. L'Office fédéral du développement territorial définit en 2010 une résidence secondaire de la manière suivante : « *Sont considérés comme résidences secondaires les logements utilisés par la population non locale* » (ARE, 2010, p. 43), en opposition aux résidences principales qui sont celles utilisées par la population locale. Il fait alors une sous-catégorie qui est celle des *Résidences secondaires touristiques commercialisées*, soit « *les logements mis à disposition exclusivement et sur le long terme, en vue d'une utilisation touristique lucrative, d'une organisation de distribution commerciale reconnue ou d'un système de réservation d'une organisation touristique. Les lits doivent être occupés au moins 120 jours par an* » (ARE, 2010, p. 43). Le Service de l'aménagement du territoire valaisan définit de manière assez similaire cette notion dans une étude de base du plan directeur cantonal sur les résidences secondaires en 2007 :

« Par « résidences secondaires » ou « logements de vacances », il faut comprendre les logements situés dans les chalets et les appartements situés dans les complexes résidentiels qui sont uniquement utilisés de manière temporaire. Pour l'utilisation temporaire, la distinction peut être faite, notamment, entre les résidences secondaires :

- qui sont utilisées en tant que logements de vacances uniquement par leurs propriétaires,
- qui sont louées aux hôtes en tant que logements de vacances ou qui sont louées aux employés saisonniers » (Service de l'aménagement du territoire, 2007, p. 3)

Les logements mis en location aux touristes et aux employés saisonniers sont donc considérés par ces deux entités comme faisant partie des résidences secondaires. Or, l'Office fédéral de la statistique range ce type de logements dans la parahôtellerie, celle-ci comprenant notamment les « *hébergements dans des maisons ou appartements de vacances, des chalets, des cabanes, des chambres privées, des appartements et bungalows à louer* » (Site de l'Office fédéral de la statistique). Ensuite, l'Ordonnance fédérale de 2012 définit la résidence secondaire comme « *une résidence qui n'est pas utilisée toute l'année : a. par une personne domiciliée dans la commune ; b. pour les besoins d'une activité lucrative ou d'une formation* » (Art. 2). Selon le rapport explicatif accompagnant l'Ordonnance, cet alinéa b exclut donc « *les logements où des personnes résident pendant les jours ouvrables, les logements que des entreprises mettent à la disposition de leur personnel pour de courtes périodes et les logements occupés pendant une période de formation* » (ARE, 2012, p. 6). Le problème vient alors à partir du moment où il faut compter le nombre de résidences secondaires, l'Ordonnance fédérale de 2012 plafonnant leur proportion à 20 % du parc de logements. Cependant, comme le souligne le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), « *la notion de « résidence secondaire » n'est pas utilisée dans la statistique officielle suisse. Lors du recensement de la population de 2000, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a fait la distinction entre les logements occupés en permanence, habités temporairement ou vides. Les études portant sur la construction de résidences secondaires se réfèrent donc en général aux « logements habités temporairement »* » (DETEC, 2012). Ainsi, lorsque l'Office du développement territorial publie sur son site la « Liste des communes avec la proportion des résidences secondaires » d'après la Statistique des bâtiments et des logements de 2012 et servant de base pour l'application de l'Ordonnance, la proportion des résidences secondaires est notée comme étant une « présomption ». Il s'agit en fait du nombre total de logements en enlevant ceux occupés par des personnes établies en domicile principal (ARE, 2012). Les logements appartenant à la parahôtellerie selon la définition de l'OFS sont donc inclus dans les résidences secondaires, de même que les logements de l'alinéa b de l'Art. 2 de l'Ordonnance. En d'autres termes, l'Ordonnance exclut certains types de logements des résidences secondaires mais en réalité l'absence de chiffres et de statistiques ne permet pas de les exclure ! Pour Zermatt, les chiffres suivants sont mentionnés : 6390 logements en tout et 2508

logements occupées par des personnes établies en domicile principal (Office fédéral de la statistique, 2014). Le rapport entre les deux nombres donne la proportion des logements occupés en domicile principale, soit 36,2 %. Le calcul de la proportion de résidences secondaires se fait alors simplement en retranchant cette proportion de 100, ce qui donne pour Zermatt une proportion de résidences secondaires de 63,8 % (Office fédéral de la statistique, 2014). Comme nous l'avons mentionné, il s'agit en fait de la proportion de logements occupés de manière temporaire, y compris les logements mis en location considérés comme de la parahôtellerie. On aboutit au final à une proportion de résidences secondaires qui semble très surévaluée, en particulier à Zermatt¹³⁸, alors que c'est cet inventaire qui fait foi pour l'Ordonnance fédéral. Si l'on prend par contre l'inventaire de l'Office du tourisme de Zermatt concernant les logements au 30 octobre 2012, les chiffres sont les suivants :

Wohnungen	Zermatt	%
<u>Einheimische</u>		
Eigenbedarf	1'193	17.86
Miete Einheimische	2'726	40.81
Total Einheimische	3'919	58.68
<u>Parahotellerie</u>		
Einheimische Gästevermietung	1'181	17.68
<u>Zweitwohnungsbesitzer</u>		
Gästevermietung	515	7.71
Eigenbedarf	1'064	15.93
Total Zweitwohnungen	1'579	23.64
Total Parahotellerie	2'760	41.32
Total Wohnungen*	6'679	100.00
* ohne Neubauten 2012		

Figure 28 : Inventaire de tous les logements à Zermatt en 2012 (sans les nouvelles constructions de 2012)
Source : (Zermatt Tourismus, 2012, p. 22).

Comme on peut le constater, la manière de définir les catégories est totalement différente de celle de l'OFS. L'Office du tourisme de Zermatt sépare ainsi la parahôtellerie en deux catégories selon la provenance du propriétaire : les logements appartenant aux locaux (résidents principaux) et mis en location, et les logements appartenant à des résidents secondaires. Parmi ceux-ci, 515 sont mis en location pour des touristes et 1'064 sont utilisés pour les besoins personnels. Au sens strict, ce sont uniquement ceux-ci qui posent problèmes (lits froids potentiels), soit 15,93 % des logements seulement. On peut également noter que les logements loués aux travailleurs saisonniers n'entrent pas dans la parahôtellerie, celle-ci englobant uniquement la location aux hôtes (Gästevermietung), contrairement à l'OFS qui les considère comme des logements occupés de manière temporaire et qui les recense donc en résidences secondaires. Ainsi, les définitions utilisées par l'Office du Tourisme local, l'Office fédéral de la statistique, l'Office fédéral du développement territorial et le Canton du Valais sont toutes différentes. Cette incohérence, ajoutée à celle que l'on a relevée au début de ce paragraphe, fait de ce Régime institutionnel un régime de type complexe.

¹³⁸ En comparaison, la même source donne une proportion de résidences secondaires pour la commune de Bagnes, où se situe la station de Verbier dont le développement est axé sur les résidences secondaires, de 59,6 %, soit moins que Zermatt (Office fédéral de la statistique, 2014).

ARRANGEMENTS DE REGULATION LOCALISES

Au début des années 2000, le Conseil communal zermattois s'inquiète de l'intense activité du secteur de la construction qui règne dans la station. Interrogé en 2003, le président Robert Guntern mentionne d'abord les inconvénients liés au bruit et à la poussière dont se sont plaints plusieurs touristes et habitants. En effet, « *l'hôte recherche ici en fin de compte de la tranquillité et un paysage intact et non pas le bruit des chantiers et les grues, qui dominent le village actuellement* » (Braucht es Massnahmen ?, 2003). Il dénonce également le fait que sur les 150 nouveaux logements construits en 2003, la plus grosse partie concerne des appartements de vacances ou des résidences secondaires. Or, depuis 10 ans, soit entre la saison 1991/1992 et celle 2001/2002, les nuitées en parahôtellerie ont baissé de 556'080 à 445'963, soit de presque 20 % (Zermatt Tourismus, 2006). Les nouveaux appartements sont donc perçus comme superflus, ce que Robert Guntern estime de la responsabilité du Conseil communal de réguler. Il annonce qu'un inventaire de la situation est en cours afin de prendre les mesures adéquates. Au début de l'année 2004, un groupe de Zermattois, mené par l'hôtelier Thomas Abgottspon, lance une pétition pour permettre aux indigènes de loger en station à prix décents car ils estiment que celle-ci est en train de devenir trop chère pour ses habitants. Ils demandent ainsi de créer un quota de logements réservés aux indigènes afin que les prix restent abordables : sur dix nouveaux appartements, trois seront en résidences principales et sept en résidences secondaires (Claivaz, 2004b). L'initiative récolte rapidement plus de 700 signatures et convainc le Conseil communal de lancer un groupe de travail sur le sujet. Un règlement sur la construction des résidences principales et secondaires¹³⁹ est rapidement élaboré et largement accepté en votation populaire en juin 2004 (Claivaz, 2004c). Ce règlement définit un logement principal comme étant un logement utilisé par des personnes ayant leur domicile permanent dans la commune. Il met également dans cette catégorie les logements utilisés par des personnes habitant dans la commune pour des raisons liées à l'exercice de leur travail ou dans un but de formation et disposant d'un permis de séjour. Tous les autres logements sont considérés comme des logements secondaires (Art. 3). L'Art. 4 stipule alors que pour toute nouvelle construction de logements, au moins 30 % de la surface brute au sol doit être utilisée comme résidence principale. Le règlement est ensuite approuvé par le Conseil d'Etat en janvier 2005 et sitôt mis en application.

A peine un an plus tard, le bilan est mitigé. On constate que cette mesure a été insuffisante pour endiguer le développement des résidences secondaires (Fragnière, 2007b). De plus, il est très difficile contrôler que les 3/10 des acheteurs sont bien des habitants permanents (Volets clos, 2006). Le Conseil communal décide d'aller plus loin et vote dans sa séance du 12 janvier 2006 un moratoire de 18 mois interdisant durant cette période toute construction supplémentaire de résidence secondaire. Ce moratoire a pour but de lui permettre d'édicter un nouveau règlement des constructions mieux adapté au développement de la station (Claivaz, 2006c). Le Conseil communal réfléchit alors à une mesure de limitation de la surface dévolue aux résidences secondaires. Deux groupes s'opposent : le CVP et le CSP, formant la majorité du Conseil, qui sont pour une réduction de 40 % de la surface dévolue aux résidences secondaires pour ne pas trop prêter l'industrie du bâtiment locale, et le Parti indépendant, représenté au Conseil par Thomas Abgottspon, qui prône une réduction de 80 % (Griffige Zweitwohnungsbremse, 2007). C'est à l'Assemblée primaire du 26 avril 2007 que sont discutés les articles du futur règlement sur le contingentement des résidences secondaires. Le projet du Conseil communal propose une surface brute annuelle dévolue aux résidences secondaires de 2188 m². Trois citoyens proposent des variantes pour des surfaces maximales de 850 m², 1200 m² et 1800 m². C'est la première, soit la plus restrictive, qui est plébiscitée par la population avec 143 voix, contre respectivement 22 et 21 voix pour les deux autres. Voyant ce résultat, le Conseil communal émet une

¹³⁹ Reglement über den Erst- und Zweitwohnungsbau der Gemeinde Zermatt, 2004

contre-proposition, à savoir que la surface brute annuelle dévolue aux résidences secondaires soit comprise entre 850 et 1200 m². Celle-ci ne récolte cependant que 63 voix (Einwohnergemeinde Zermatt, 2007). Sur le règlement à voter figurera donc que la construction de résidences secondaires sur l'ensemble de la station est limitée à un total de 850 mètres carrés de surface de plancher par année. En juin 2007, à une belle majorité de 72,7 % des voix, les citoyens zermattois acceptent ce nouveau règlement¹⁴⁰. Enfin, le règlement est révisé en 2011. Les changements principaux sont que le contingent annuel passe de 850 à 1200 m² et qu'il est différencié : le 60 % est attribué pour des petits projets de moins de 2'500 m³ et le 40 % pour les projets plus grands (Zweitwohnungsbeschränkungen in Zermatt, 2011). Pour le Conseil communal, avec l'expérience de la mise en œuvre des quatre années précédentes, ces corrections ont pour objectif d'optimiser l'exécution du règlement et de continuer à lutter contre les effets négatifs de la construction des résidences secondaires. Dorénavant, il n'y a plus seulement une limitation de la surface au sol, mais également une limitation du volume des bâtiments, c'est-à-dire leur hauteur et leur largeur. Les projets de volume important obtiennent ainsi moins de la moitié du contingent annuel soit 480 m² sur les 1200, contre 720 m² pour les petits projets.

Cette question liée aux résidences secondaires ayant été détaillée, étudions encore un élément concernant toujours la politique de la commune. En avril 2007, le président de la localité Christoph Bürgin présente à la presse le plan directeur « Zermatt 2015 » comprenant la stratégie de la station pour le futur. Il s'agit du résultat d'une concertation et d'un travail entre tous les partenaires touristiques importants, soit la commune, la bourgeoisie, l'Office du tourisme, la Société des Hôteliers, la Société des Commerçants, la société des remontées mécaniques Zermatt Bergbahnen AG et les deux compagnies de chemin de fer Matterhorn Gotthard Bahn et Gornergratbahn, l'ensemble étant coordonné par l'Institut de recherche sur les loisirs et le tourisme de l'Université de Berne (Einwohnergemeinde Zermatt et al., 2007). Comme le souligne le président de la Municipalité, « *je vous assure que de réunir tous les partenaires à la même table fut déjà un exploit* » (cité par Claivaz, 2007c). Ce plan directeur prévoit une stratégie en 10 points, dont nous résumons ci-dessous les éléments clés (Einwohnergemeinde Zermatt et al., 2007) :

- **Stratégie 1 : Domaines et compétences de base**
 - Concentrer les forces sur quatre secteurs : la neige, la montagne, les circuits (notamment en augmentant l'offre et le marketing sur le Glacier Express reliant Zermatt à Davos ou Saint-Moritz) et le tourisme d'affaires en présentant Zermatt comme une alternative pour le tourisme MICE (Meeting – Incentive – Congress – Event)
- **Stratégie 2 : Circulation et trafic**
 - Augmenter la sécurité pour la route Täsch-Zermatt avec l'aide d'un partenariat public-privé et ouverture contrôlée uniquement aux personnes pouvant prouver qu'elles disposent d'une place de parking à Zermatt
 - Moderniser et améliorer l'attractivité du Matterhorn Gotthard Bahn
- **Stratégie 3 : Infrastructures sportives (y compris remontées mécaniques) et culturelles**
 - Construire une infrastructure pour les activités indoor
 - Créer un centre pour des événements de 400 à 500 personnes
 - Optimiser l'offre des remontées mécaniques
- **Stratégie 4 : Hébergement**
 - Limiter l'augmentation de la quantité des lits hôteliers en créant des exigences pour leur construction et améliorer plutôt leur qualité

¹⁴⁰ Reglement über die Kontingentierung von Zweitwohnungen der Gemeinde Zermatt, 2007

- Laisser augmenter l'offre des appartements de vacances (lits chauds)
- Restreindre fortement l'augmentation des résidences secondaires (lits froids) par des réglementations et des contingentements
- **Stratégie 5 : Evénements et animation**
 - Profiler la marque Zermatt à travers des événements culturels et sportifs
 - Développer l'animation
 - Améliorer l'offre de loisirs pour les indigènes
- **Stratégie 6 : Héritage culturel, paysage et environnement**
 - Protéger l'héritage culturel et l'environnement
 - Améliorer l'élimination des déchets
 - Dresser un bilan énergétique
- **Stratégie 7 : Sécurité**
 - Etudier et actualiser la sécurité contre les avalanches et les crues
 - Faire une carte des dangers (pour l'été et l'hiver)
- **Stratégie 8 : Marketing (selon concept marketing de l'Office du Tourisme de Zermatt)**
 - Renforcer et développer la marque Matterhorn
 - Donner la priorité aux groupes-cibles suivants : les habitués, les touristes actifs, les plus de 50 ans, les classes à haut pouvoir d'achat
 - Intensifier et continuer à développer les marchés principaux : Suisse (sans le Tessin), Allemagne, Angleterre, Japon, Etats-Unis
 - Soigner les marchés de proximité : France, Benelux, Italie, Espagne, Scandinavie
 - Travailler sur les marchés du futur : Russie, Chine, Moyen-Orient, Europe de l'Est, Inde, Asie du Sud-Est
- **Stratégie 9 : Organisation et collaboration**
 - Intensifier la coopération entre les partenaires clés de la destination, notamment en analysant les potentiels de collaboration
 - Développer une régionalisation dans les domaines de l'école, du logement, de l'épuration des eaux usées, etc.
- **Stratégie 10 : Politique touristique**
 - Mettre au centre le bien-être de la population et des hôtes
 - Travailler ensemble et de manière continue à l'amélioration de l'attractivité et de la qualité de vie
 - Actualiser régulièrement la compréhension du tourisme auprès de l'administration et améliorer les connaissances du tourisme au sein de la population, notamment en sensibilisant les jeunes
 - Permettre l'intégration culturelle de tous les habitants et des pendulaires, en particulier les travailleurs étrangers
 - Mettre en application les déclarations d'intention et les décisions politiques

En résumé, on constate que l'ensemble des stratégies concernent le développement touristique et ont pour objectif de l'améliorer et le renforcer.

Passons à présent à l'acteur important zermattois que constitue la bourgeoisie et voyons les éléments principaux la concernant durant ce forage. Le 4 février 1994, la bourgeoisie dépose une plainte auprès du Tribunal cantonal au sujet de la propriété du Cervin (A qui appartient le Cervin ?, 1994). Comme nous l'avons vu dans le forage précédent, cette question avait déjà été soulevée et avait abouti à un jugement en 1982 prononçant la propriété des terres non cultivables des glaciers à la commune municipale de Zermatt, verdict confirmé par le Tribunal fédéral en 1984. En 1994, la querelle revient

sur le tapis suite à la demande de concession d'un glaciologue pour creuser une grotte glaciaire dans le Cervin comme attraction touristique. La commune accorde l'autorisation de construire. La bourgeoisie dépose alors une plainte en arguant que le glacier lui appartient, se fondant sur des contrats de vente du XVI^e et du XVII^e siècles montrant qu'elle a acheté aux seigneurs féodaux les terres du Cervin. Malgré les jugements précédents, le président de la bourgeoisie Erwin Aufdenblatten estime que « *la question des prétentions que la bourgeoisie peut faire valoir sur ce territoire demeure ouverte* » (On s'arrache à nouveau le Cervin, 1994). En effet, dans la nouvelle plainte, la bourgeoisie se présente cette fois en qualité de corporation de droit public. La nuance est importante puisqu'elle lui permet de briguer ces terres incultes qui ont été clairement reconnues comme étant du domaine public par le Tribunal cantonal en 1982. Rappelons que lors du premier jugement, elle prétendait qu'il s'agissait de ses propriétés privées. Cependant, tout comme en 1982, le Tribunal cantonal rejette la plainte car il la considère sans fondement. Le recours de la bourgeoisie auprès du Tribunal fédéral est également débouté, ce dernier considérant que les terrains non cultivables tels que montagnes et glaciers, sont la propriété de la commune politique et non de la commune bourgeoisière (Le TF a tranché, 1995). Ensuite, comme nous l'avons mentionné plus haut, la bourgeoisie crée en 1996 le Matterhorn Group, corporation de droit public destinée à gérer ses hôtels et restaurants ainsi que ses participations dans les diverses sociétés de remontées mécaniques et de chemin de fer.

En 1998, la bourgeoisie doit faire face à des dissensions internes. Trois conseillers bourgeoisiaux, issus de la liste "Ensemble pour Zermatt", portent plainte contre le président du Conseil bourgeoisial Erwin Aufdenblatten (Conseil d'Etat, 1999). Leurs doléances ont notamment trait au style de direction, jugé trop autoritaire, et aux conflits d'intérêts. On reproche aussi au président de la bourgeoisie d'avoir publié une demande de défrichement sans autorisation du Conseil bourgeoisial et d'avoir fait légaliser devant notaire un contrat d'octroi d'un droit de superficie pour un particulier en outrepassant les compétences du Conseil. En janvier 1999, le Conseil d'Etat rejette la plainte, mais charge l'Inspectorat des finances d'examiner le budget de la bourgeoisie de Zermatt sur la base des comptes 1998. Il invite de plus le Conseil bourgeoisial à examiner les mesures adéquates pour réorganiser son administration (Claivaz, 1999b). Cette restructuration devient rapidement une nécessité. En effet, en cette fin de décennie 1990, la bourgeoisie est confrontée au même problème numéro un que la commune, à savoir l'endettement. Celui à long terme est de 87 millions et celui à court terme de 10 millions (Claivaz, 1999c). La situation est très inquiétante. Le cash-flow actuel ne permet pas de rembourser les prêts arrivés à terme ou de réaliser des amortissements importants. La bourgeoisie doit donc négocier avec les créanciers des modèles de restructuration, par exemple la vente de participations ou d'objets particuliers, la transformation d'exploitations en sociétés par actions indépendantes ou encore la fondation d'une société holding. En 2000, les prêts arrivants à terme se montent à Fr. 11,5 millions. Des solutions sont cherchées avec les créanciers (Claivaz, 1999e). Une restructuration importante de la bourgeoisie, soutenue par l'Assemblée bourgeoisiale, a lieu en décembre 1999 : les domaines commerciaux, soit les hôtels, les restaurants et les participations dans les remontées mécaniques doivent passer à des sociétés par actions (S.A) chapeautées par une holding, Matterhorn Group Holding SA. Ainsi, la bourgeoisie se retire du domaine opérationnel, ce qui permet aux SA de réagir rapidement et sans freins politiques aux demandes du marché. Des tiers auront également la possibilité de prendre des participations dans les sociétés, ce qui permettra de renforcer leurs capitaux propres. La bourgeoisie compte également vendre d'autres diverses participations, notamment dans la fourniture d'eau et dans la maison de commune ainsi que des terrains (Claivaz, 1999f). Au début 2000, Josef Taugwalder, l'un des conseillers bourgeoisiaux, demande et obtient la création d'un comité de crise composé de spécialistes et dépolitisé pour redresser la situation. La bourgeoisie vient d'être mise aux poursuites par la Centrale d'émission des communes suisses (CECS) pour un crédit de Fr. 5 millions arrivé à échéance en juin 1999, tandis qu'à

la fin avril 2000 c'est un autre crédit de Fr. 4 millions qui arrive à échéance (Claivaz, 2000g). A la tête de la holding est nommé Josef Taugwalder, qui s'appuie sur trois autres personnalités : l'ancien conseiller bourgeois Daniel Taugwalder, le délégué du Conseil d'administration du "Tages Anzeiger-Medien" Heinrich Hächler, ainsi que Franz Mattig, directeur d'une grande société fiduciaire à Schwytz (Claivaz, 2000h). La première tâche est de dégager rapidement des liquidités pour un équivalent de Fr. 10 millions. Pour cela, la bourgeoisie vend en mai 2000 sa participation de 23 % dans les chemins de fer Gornergratbahn, ce qui lui amène les Fr. 10 millions nécessaires. Moins de deux mois plus tard, les quatre membres du Conseil d'administration de la holding jettent l'éponge. Ils dénoncent l'impossibilité de travailler car les bourgeois font obstruction de toutes leurs décisions et bloquent ainsi la situation (Zermatt très endettée, 2000). Pour les remplacer, le Conseil bourgeois appelle à la rescousse Peter Furger, économiste de formation. Celui-ci est alors président du Conseil d'administration du groupe Leukerbad, chargé d'assainir les comptes de la commune de Loèche-les-Bains, endettée à hauteur de Fr. 170 millions. En octobre 2000, après de longues négociations menées avec les créanciers, Peter Furger obtient un moratoire portant sur Fr. 69 millions ainsi que l'abaissement de l'endettement d'un bon tiers. Ceci a été possible grâce aux Fr. 10 millions obtenus de la vente de la participation à la Gornergratbahn ainsi qu'aux Fr. 5 millions récoltés à titre de prêt auprès de citoyens et bourgeois de Zermatt (Claivaz, 2000i). De plus, Fr. 5 millions supplémentaires sont trouvés par la vente d'un terrain et 10 autres sont constitués d'une hypothèque sur l'hôtel de luxe de la bourgeoisie le Zermatterhof (Claivaz, 2001c). Peter Furger et le président du Conseil bourgeois Andreas Biner présentent à l'Assemblée en juin 2001 un plan de restructuration qui est accepté à une très grosse majorité. Celui prévoit un désinvestissement passant notamment par la vente de sa participation dans la société électrique de Zermatt¹⁴¹ pour Fr. 15 millions (Claivaz, 2001d). Grâce à ces diverses transactions, l'endettement passe de Fr. 97 à Fr. 55 millions à la fin 2001 (Claivaz, 2001e). Un autre chantier attend alors les acteurs zermattois : celle du regroupement des trois domaines skiables.

Si l'idée d'une fusion des sociétés de remontées mécaniques va se concrétiser en 2001, elle n'est cependant pas nouvelle (Wirz-Julen, 2005). Déjà pour la saison d'hiver 1953-1954, un premier abonnement combiné était mis en place et permettait durant sept jours consécutifs l'accès aux courses du Gornergratbahn, du télésiège Sunnegga et du téléski Blauherd par un accord entre la Compagnie du Gornergrat ainsi que la commune et la bourgeoisie, propriétaires des deux autres installations. Dès l'hiver 1958-1959, le partenariat est étendu à la Société Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee puis dès 1965 à la Zermatter Rothornbahn. Chacune des sociétés dispose cependant toujours de son propre abonnement. Les recettes des abonnements combinés sont réparties selon plusieurs facteurs comme la longueur des installations et la fréquentation de chacune. En 1971, les partenaires refusent d'intégrer à l'abonnement général la nouvelle télécabine Gant-Blauherd, ainsi que le téléski Gant-Platte construits cette année-là. La Zermatter Rothornbahn se voit alors contrainte de résilier le partenariat. Un nouveau contrat est signé entre toutes les sociétés en 1984, via lequel la Luftseilbahn Zermatt-Schwarzsee-Klein Matterhorn reçoit 42 % des recettes, la Gornergratbahn 31 %, la Rothornbahn 15 %, la Standseilbahn Zermatt-Sunnegga 10 % et le Sessellift Findeln-Sunnegga 2 %. En 1998, les Conseils d'administration des Matterhornbahnen AG, de la Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG, de la Zermatter Rothornbahn AG et du Sessellift Findeln-Sunnegga AG se réunissent et adoptent un ensemble de dispositions prévoyant notamment l'introduction d'un unique abonnement pour toutes les installations de Zermatt alors qu'il y en avait jusque-là pas moins de sept, l'installation d'un lieu de

¹⁴¹ Sa participation sera rachetée par Grande Dixence SA pour 45 % et par la commune pour 5 %, faisant de cette dernière l'actionnaire majoritaire avec 55 % (Site internet Elektrizitätswerk Zermatt AG).

vente commun près de la gare ainsi que l'introduction du système "Handfree"¹⁴². Il faudra 31 réunions entre octobre 1998 et septembre 1999 pour que les quatre sociétés, rejointes en cours de route par la Compagnie du Gornergrat et après de longues négociations, parviennent à faire aboutir les différents objectifs cités plus haut. Ce rapprochement constitue une première étape de la fusion complète. Avant de la décrire, il s'agit de se replonger dans le contexte de l'époque concernant les remontées mécaniques car il va influencer les événements à Zermatt.

En 1999, Téléverbier, qui exploite les remontées mécaniques de la station valaisanne de Verbier, décide d'introduire en bourse le 70 % du capital-actions. Cette opération est un succès et permet un apport bienvenu de liquidités à hauteur de neuf millions de francs à la station bagnarde (Dayer, 1999). La Compagnie des Alpes, géant français des remontées mécaniques qui détient onze domaines skiables en France et est le leader mondial du secteur, entre dans le capital à hauteur de 5 %. Au tout début 2000, elle acquiert 16,8 % d'actions supplémentaires, ce qui monte sa participation à 21,8 % du capital (Pellegrini, 2000a). Par là, la Compagnie des Alpes devient de loin l'actionnaire majoritaire. Le capital de Téléverbier est en effet extrêmement éclaté : le deuxième actionnaire le plus important (Crédit Suisse) possède tout juste 6,8 % tandis que la commune ne dispose que de 2,25 %. Le président de la Compagnie fait donc son entrée au sein du Conseil d'administration et, vu son poids, a désormais les moyens d'influer sur l'avenir de la société valaisanne. Dans le même temps, la Compagnie des Alpes montre son intérêt pour d'autres stations valaisannes comme Crans-Montana, les Portes-du-Soleil, Loèche-les-Bains et Zermatt (Pellegrini, 2000b). Cette arrivée en force d'une société étrangère marque un tournant dans le paysage des remontées mécaniques valaisannes, les acteurs touristiques ayant eu jusque-là l'habitude d'agir avec une autonomie totale. La réaction à ce « véritable électrochoc » (Pellegrini, 2000c) pour ce secteur confronté à des problèmes de financement toujours plus aigus est rapide. La Société des remontées mécaniques valaisannes et le Canton du Valais (par le Département des finances) mandatent une étude sur la possibilité de créer une société de financement et de management au profit de l'activité touristique suisse, autrement dit une version helvétique de la Compagnie des Alpes où seraient engagés les principaux dirigeants du tourisme suisse, les politiques et les plus importants instituts bancaires. Les conclusions du rapport paraissent en avril 2000 et envisagent favorablement la création d'une telle société. Il s'ensuit la mise sur pied d'un groupe de travail indépendant dirigé par Philippe Lathion, président de Télé-Nendaz, afin de plancher sur la structure de la future société de financement et de management touristique et de définir les critères qui seront appliqués aux entreprises de remontées mécaniques (ou autres) pouvant bénéficier de ses services (Pellegrini, 2000d). En 2001, il ressort de leur travail que plutôt qu'une holding construite par acquisitions (selon le modèle de la Compagnie des Alpes), la meilleure solution consisterait à la création d'une société de gestion commune qui permettrait d'épargner des coûts, par exemple en centralisant le management (informatique, comptabilité, gestion du personnel, controlling) et d'augmenter les bénéfices (Pellegrini, 2001). De son côté, la Compagnie des Alpes ne s'arrête pas à son investissement à Téléverbier : en janvier 2001, elle entre à hauteur de 38 % dans le capital des Remontées mécaniques de Saas-Fee (Wirz-Julen, 2005).

Au début 2000, la Compagnie des Alpes approche la bourgeoisie de Zermatt dans le cadre de sa politique d'implantation en Valais. Les Matterhornbahnen, dont cette dernière possède la majorité des actions, sont endettées à hauteur de Fr. 68 millions et nécessitent un important assainissement financier. Pourtant, pour la porte-parole de la bourgeoisie de Zermatt, « il y aurait suffisamment de citoyens et de bourgeois intéressés à Zermatt pour des actions se montant entre 10 et 50 francs, sans

¹⁴² Le système "Mains libres" se présente sous forme de carte avec une puce et permet à l'utilisateur de ne pas avoir à la sortir pour accéder aux remontées mécaniques car elle est lue à distance par les bornes des stations.

qu'on se tourne vers du capital extérieur à la station » (Claivaz, 2000a). Ainsi que nous l'avons vu à plusieurs reprises, les acteurs zermattois refusent encore une fois qu'une société non locale investisse dans ses affaires, ce qui serait synonyme d'une certaine perte d'autonomie. On parle également à un certain moment que la Compagnie des Alpes investisse dans le domaine skiable du Gornergrat, appartenant à la Gornergratbahn, elle aussi en proie à des difficultés de financement. Il s'avère cependant après coup qu'il était hors de question pour cette dernière de laisser la Compagnie des Alpes investir dans ses actions (Wirz-Julen, 2005). En janvier 2001, soit au même moment où la Compagnie des Alpes fait massivement son entrée au sein du capital-actions des remontées mécaniques de Saas-Fee (cf. Encadré 1), René Bayard, président du Conseil d'administration du Gornergratbahn contacte ses homologues de la Standseilbahn Zermatt-Sunnegga, la Zermatter Rothornbahn et des Matterhornbahnen afin de leur proposer une collaboration (Wirz-Julen, 2005). Un communiqué signé par les quatre présidents des Conseils d'administration précise que « *les possibilités d'un travail en commun, y compris la fusion, doivent encore être analysées dans le détail, mais la direction est prise* » (cité par Vuistiner, 2001). Ce rapprochement est vu comme une manière de faire barrage au groupe français de la Compagnie des Alpes et une conséquence indirecte de son « débarquement » dans le paysage des remontées mécaniques valaisannes (Vuistiner, 2002). Un comité de pilotage composé notamment de René Bayard, de Peter Furger, de Robert Guntern, président de la commune, et d'Agathe Wirz-Julen, représentante de la bourgeoisie, se met en place. Le plus gros problème est d'évaluer la valeur de chacune des entreprises. Si les Matterhornbahnen AG, la Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG et la Zermatter Rothornbahn AG privilégient l'idée d'une fusion complète, la Gornergratbahn s'y refuse. Il faudra plusieurs mois de séances et de négociations pour arriver au dénouement en octobre 2001. Les trois premières sociétés fusionnent tandis que la Gornergratbahn cède à la nouvelle société l'ensemble de son domaine skiable en échange d'une prise de participation dans l'entreprise à hauteur de 22 % du capital-actions. Les Conseils d'administration se mettent d'accord sur la répartition suivante des actions selon la valeur de chacune des sociétés : une action des Matterhornbahnen AG correspond à 10 actions dans la nouvelle société, une action de la Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG à 7 nouvelles actions et une action de la Zermatter Rothornbahn AG à 14 nouvelles (Wirz-Julen, 2005). Le capital-actions de la nouvelle société, Zermatt Bergbahnen AG est donc composé de la manière suivante : 23 % appartient à la bourgeoisie, 21 % à la commune, 22 % à la Gornergratbahn et les 34 % restants à des actionnaires privés venant surtout de Zermatt et des anciens actionnaires de la Rothornbahn (Claivaz, 2001a). Avec un chiffre d'affaires annuel prévu de Fr. 50 millions, Zermatt Bergbahnen AG devient la plus grande société suisse de la branche et offre près de 70 installations :

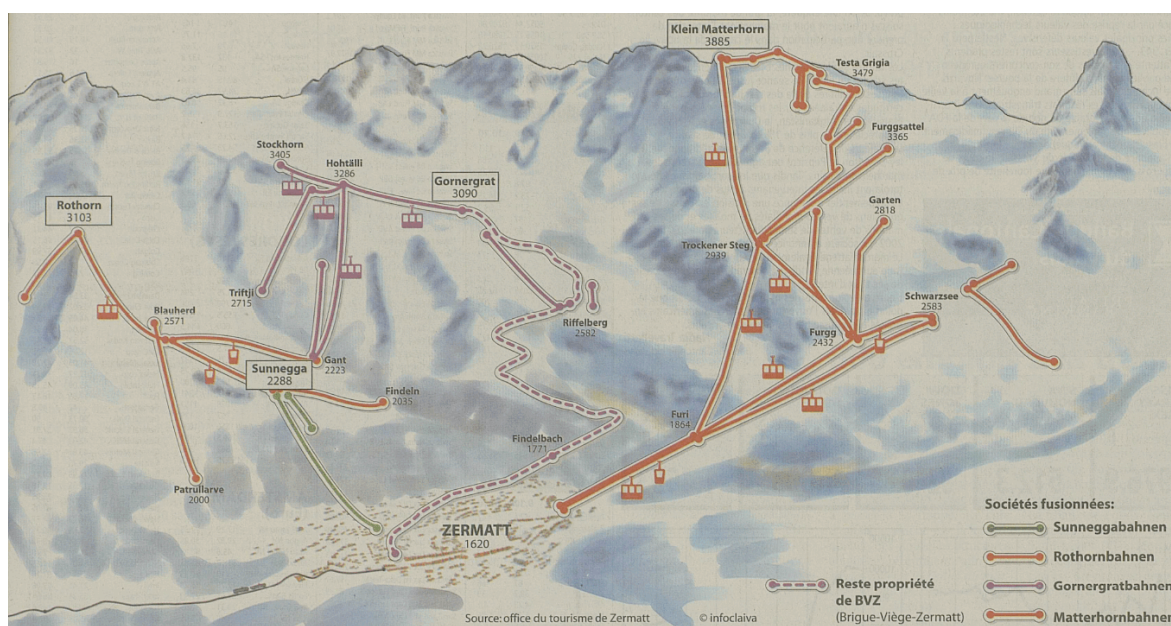


Figure 29 : Domaine skiable de Zermatt Bergbahnen AG. Source : (Claivaz, 2001a)

Il reste cependant une étape non négligeable avec la fusion définitive : l'acceptation par les différentes assemblées d'actionnaires. Il faut en effet que les deux tiers de chacune des trois sociétés donnent leur feu vert. Les séances ont lieu le même jour, soit le 15 février 2002. Premiers à se prononcer, les actionnaires de la Rothornbahn AG se réunissent à 10h00. C'est pour eux que le résultat est le plus incertain, à cause du nombre et de la diversité des actionnaires qui sont en majorité des acteurs privés. Les inquiétudes sont vite résorbées puisque c'est à plus de 96 % des voix que la fusion est acceptée. A 14h00, c'est le tour des actionnaires de la Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG de se prononcer, puis à 16h00 ceux des Matterhornbahnen AG. La commune étant l'actionnaire majoritaire de la première société et la bourgeoisie de la deuxième, ces assemblées se déroulent sans problème car les deux collectivités ont toujours poussé à la fusion. C'est à 99,8 % que les actionnaires de la Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG acceptent la fusion tandis que ceux des Matterhornbahnen la plébiscitent à 99,96 % (Claivaz, 2002a ; Wirz-Julen, 2005). La composition du nouveau Conseil d'administration est également acceptée. Elle a fait l'objet de négociations serrées car il faut passer des 27 membres faisant partie des trois Conseils d'administration à sept pour la nouvelle société. Les principaux actionnaires se mettent d'accord sur les conditions suivantes : deux membres faisant office d'experts externes, un représentant de la bourgeoisie, un représentant de la commune, un représentant de la Gornergratbahn et deux représentants des actionnaires privés. De plus, dans une volonté de dépolitisation de la nouvelle société, les présidents des actionnaires principaux ne devront pas appartenir au Conseil d'administration, ce qui exclut le président de la commune, celui de la bourgeoisie et celui de la Gornergratbahn (Wirz-Julen, 2005). Notons que cet objectif de dépolitisation du secteur touristique apparaissait déjà en 2000 au sein de la bourgeoisie lorsque celle-ci réfléchissait à la manière d'assainir les Matterhornbahnen, dont elle possédait 53 % et la commune 30 %¹⁴³. Le principe d'augmenter la part des privés pour que la bourgeoisie et la commune se retrouvent minoritaires avait été accepté par l'Assemblée bourgeoise, mais sans être mis en œuvre par la suite puisque c'est la solution de la fusion qui est entre-temps apparue (Claivaz, 2000a). Le premier Conseil d'administration des Zermatter Bergbahnen est alors composé de : Hans-Peter Julen, président et représentant des actionnaires privés, Dr. Roland Zegg, vice-président et expert externe, Christoph Bürgin, représentant de la commune, Florian Julen, représentant de la bourgeoisie, Dr. Peter Furger, expert externe, Werner Rom, représentant de la Gornergratbahn et Agathe Wirz-Julen, représentante des actionnaires privés.

Grâce à la fusion, de nouveaux investissements peuvent avoir lieu. En effet, sur les Fr. 50 millions de chiffres d'affaires en 2001, il est possible de tirer déjà en 2002 Fr. 20 millions de cash-flow, grâce aux synergies, aux baisses d'intérêts bancaires et aux réductions de personnel qui passe de 260 à 210 employés par des fluctuations naturelles (Claivaz, 2002a). En novembre 2002 est inauguré le Matterhorn Express, une télécabine rapide de Fr. 34 millions mettant le domaine skiable du Schwarzsee à 12 minutes de la station. L'année suivante ouvre le Furggsattel Express reliant en un quart d'heure Zermatt aux domaines skiabiles de Trockener Steg (Claivaz, 2002b). Cinq ans après la fusion, le bilan est plus que réjouissant, ainsi que le souligne Christen Baumann, le directeur général

¹⁴³ Il est intéressant de relever que ce débat sur la place des entités politiques au sein de l'actionnariat des remontées mécaniques concerne plus généralement l'ensemble du Canton. Si la question était d'actualité au début des années 2000 (« *le jour où les politiques ne siègeront plus dans les conseils d'administration, mais laisseront les commandes à des professionnels, alors le Valais pourra passer la vitesse supérieure* » (Vuistiner, 2001)), elle fait toujours débat en 2014 entre les partisans de la dépolitisation (par exemple Eric Balet, directeur de Téléverbier qui soutient que « *les remontées mécaniques ont tout intérêt à être gérées de manière privée. C'est un véritable métier, il faut un pro à la tête d'une telle entreprise. La gestion privée est garantie de dynamisme, d'audace et d'options décisionnelles rapides* ») et ceux d'un rôle fort des communes (notamment Armand Bestenheider, conseiller communal de Montana qui défend l'idée de « *communes assez puissantes pour garder soit la majorité, soit une minorité de blocage. Un privé majoritaire ne va pas avoir les mêmes priorités qu'une collectivité* ») (Massy, 2014).

de la société : « nous avons investi 170 millions en quatre ans pour trois télécabines à 8 places, deux télésièges à 6 places et une installation combinée télésiège 6 places/télécabine 8 places. Tout cela est flambant neuf » (Claivaz, 2007a). Grâce à ces nouvelles installations, les trois domaines skiables sont désormais bien reliés entre eux. De plus, le chiffre d'affaires est chaque année meilleur et s'élève à Fr. 53 millions en 2004 et Fr. 59 millions en 2006.

Enfin, intéressons-nous à un dernier élément, la création par la bourgeoisie d'un casino. En mars 1993, le peuple suisse approuve à plus de 70 % la levée de l'interdiction des casinos qui figurait dans la Constitution (Faites vos jeux, 1996). Dans la foulée, la bourgeoisie de Zermatt fonde une société anonyme, Casino Kursaal AG. L'Arrêté levant l'interdiction des maisons de jeu¹⁴⁴, accepté par le peuple, prévoit que les maisons de jeu sont soumises à une concession de la Confédération, tandis que les machines à sous sont réglementées par la législation cantonale (Art. 35). Les futurs casinos sont en attente de la loi fédérale d'application, qui va tarder à venir, en particulier car les experts n'arrivent pas à s'entendre sur la clé de répartition entre la Confédération et les Cantons concernant la ponction fiscale sur les gains. En attendant celle-ci, société Casino Kursaal AG de Zermatt demande et obtient une concession cantonale pour les machines à sous (Claivaz, 1999h). Mais en avril 1996, le Conseil fédéral, voyant le bond du nombre de Kursaaals avec des machines à sous depuis la levée de l'interdiction, prononce un moratoire suspendant les autorisations cantonales jusqu'à la nouvelle loi. Datant du 18 décembre 1998 et entrée en vigueur le 1^{er} avril 2000, celle-ci¹⁴⁵ prévoit deux types de casinos : ceux proposant des jeux de table et des appareils à sous (concession A) et ceux proposant au plus trois jeux de table et des appareils à sous présentant un potentiel de perte ou de gain moindre (concession B) (Art. 8). La bourgeoisie de Zermatt s'approche alors de la société allemande Saarland Spielbanken GmbH pour un partenariat. Le 2 avril, soit le lendemain de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, une Assemblée bourgeoise est réunie pour se prononcer sur la cession d'un terrain à côté de l'Hôtel Zermatterhof à la société Casino Kursaal AG ainsi que sur la candidature pour l'obtention d'une concession auprès du Conseil fédéral. Or, c'est un refus à 63% des voix qui sort des urnes. Convaincue que ce rejet est dû à un manque d'information, la bourgeoisie organise le 15 juin une nouvelle Assemblée bourgeoise durant laquelle sont données les informations détaillées sur le projet en compagnie des représentants de la société allemande partenaire. A l'issue de celle-ci, par 55 voix contre 5 est décidée la continuation du projet malgré le vote d'avril. Un mois plus tard, une nouvelle votation accorde par 319 oui contre 188 non le terrain à la société du Casino et approuve la demande de concession (Burgergemeinde Zermatt, 2000). La société Saarland Spielbanken GmbH fait son entrée dans l'actionariat de Casino Kursaal AG à hauteur de 50 %, la bourgeoisie détenant l'autre moitié. En septembre de la même année, la société du Casino envoie son dossier de candidature à Berne. Il faudra attendre une année, soit le 24 octobre 2001, pour qu'elle se voie attribuer une



Figure 30 : Le casino de Zermatt.

Source : http://www.mls-architekten.ch/cms/output.php?id=8&ref_id=62

concession de type B (Burgergemeinde Zermatt, 2002). Les travaux débutent au printemps 2002 et le casino est inauguré en décembre (Wicky, 2002). Réalisé pour un coût de Fr. 7 millions, l'établissement occupe une surface souterraine afin d'éviter de modifier l'aspect du centre du village. Seul le pavillon de verre, à côté de l'Hôtel Zermatterhof, est visible (cf. photo ci-contre). Pour la bourgeoisie, l'ouverture d'un tel établissement est une nécessité : « il est important qu'un lieu touristique de renommée mondiale comme Zermatt

¹⁴⁴ Arrêté fédéral du 9 octobre 1992 supprimant l'interdiction des maisons de jeu

¹⁴⁵ Loi fédérale du 18 décembre 1998 sur les jeux de hasard et les maisons de jeu

puisse toujours offrir à ses hôtels quelque chose de nouveau » (Burggemeinde Zermatt, 2001). A peine trois mois plus tard, le bilan n'est pas rose. A cause d'un chiffre d'affaires plus faible que prévu, la direction doit se séparer de huit des 36 employés. Andreas Biner le président de la bourgeoisie relativise : « *On ne peut tirer de conclusions hâtives après trois mois. Concernant le nombre de visiteurs, nous sommes dans les prévisions. Les chiffres des jeux concordent également. Mais les automates posent problème. Ici nous sommes en dessous des attentes. Je pense qu'il faudra du temps et des investissements pour intéresser la clientèle à ces machines* » (cité par Claivaz, 2003b). Les choses ne vont cependant pas s'améliorer. Le casino ferme le 28 septembre à la suite de la saison d'été en attendant de rouvrir pour celle d'hiver. Or, la Commission fédérale des maisons de jeu lui suspend sa concession en décembre car le casino ne répond plus à l'exigence voulant que les fonds propres soient suffisants (Claivaz, 2004d). Peu après, la bourgeoisie cède la moitié de ses actions à son partenaire allemand, qui possède alors 75 % des actions de la société. Dans son rapport d'activité 2003, la bourgeoisie conclut que « *l'ouverture du casino était une erreur* » (Burggemeinde Zermatt, 2003). Elle constate que cette nouvelle animation n'a rencontré qu'un intérêt limité auprès de ses hôtes. Au début 2004, des négociations ont lieu avec un éventuel repreneur français, le groupe Barrière (Claivaz, 2004e; Claivaz, 2004f). Le recours à ce groupe et à son expérience dans l'animation devrait permettre à Zermatt de développer son offre de loisirs en ne proposant pas uniquement des jeux mais aussi des concerts, des événements, des spectacles et de la gastronomie. Las, les partenaires ne parviendront pas à trouver un terrain d'entente. La bourgeoisie, qui avait déjà perdu son investissement de Fr. 1,5 million, ne s'est pas laissée convaincre par les nouvelles conditions d'exploitation proposées par le groupe Lucien Barrière. Elle n'admettait pas que le casino mette deux ou trois années pour redémarrer. De plus, le groupe Barrière voulait intégrer le casino à une société immobilière à laquelle il aurait payé un loyer proportionnel au chiffre d'affaires. La bourgeoisie a estimé que c'était trop risqué puisqu'en cas de chiffre d'affaires insuffisant, elle aurait de nouveau perdu de l'argent sur l'amortissement. Le Conseil bourgeoisial décide de jeter l'éponge et informe en juin 2004 la Commission fédérale des jeux qu'elle renonce à la concession (Claivaz, 2004d). Le 23 juin de la même année, l'Assemblée bourgeoise décide le rachat pour Fr. 4,5 millions de l'infrastructure. Le pavillon d'entrée est loué au Crédit Suisse, « *locataire attrayant et solide* » (Burggemeinde Zermatt, 2004), tandis que les anciennes salles de jeu sont réaménagées pour le nouveau Musée de Zermatt, Zermatlantis (2007, 4 janvier).



Figure 31 : Le Crédit Suisse à Zermatt.
Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Crédit_suisse

MOYENS D'ACTION PUBLIQUE MOBILISES

Pour le **personnel** et l'**organisation**, commençons par nous intéresser aux acteurs politiques. Le président de la commune entre 1990 et 2004, Robert Guntern, dirige un bureau d'assurances et d'administration à Zermatt (Présidence de Zermatt, 1990). Celui de la bourgeoisie jusqu'en 2000, Erwin Aufdenblatten, est guide de montagne de profession. En 2004, c'est un hôtelier, Christoph Bürgin qui est élu à la tête de la commune, tandis qu'Andreas Biner, président de la bourgeoisie depuis 2000, est avocat-notaire. Concernant la profession des conseillers communaux et bourgeoisiaux, on peut tout d'abord relever que les hôteliers sont quasiment toujours représentés, en particulier à partir des années 2000 : deux d'entre eux sont conseillers communaux et trois conseillers bourgeoisiaux entre 2000 et 2004, dont Silvo Perren qui prend la vice-présidence de la bourgeoisie en

2000. Comme nous l'avons mentionné, c'est un hôtelier qui dirige la commune depuis 2004. On constate de manière générale que les professions sont assez diversifiées. Elles se répartissent équitablement entre celles dépendant directement de l'activité touristique (par exemple hôtelier, guide, directeur de l'école de ski, cadre dans la société de remontées mécaniques ou encore chargée des relations publiques des Hôtels Seiler) et les autres (par exemple directeur de la maison de retraite de Zermatt, gestionnaire de fortune, femme au foyer, avocat ou ébéniste). Au niveau du moyen d'action organisation, il est intéressant de constater que la commune de Zermatt sera, pour cette période, toujours représentée au Grand Conseil valaisan par au moins un député ou un député-suppléant, avec même deux députés et deux députés-suppléants entre 2001 et 2005. De plus, les parlementaires sont à chaque fois membres ou anciens membres du Conseil communal zermattois et ne seront pas moins de huit à se succéder entre 1989 et 2013. Par contre, aucun conseiller bourgeoisial ne sera député ou député-suppléant. Ensuite, au niveau de l'Office du tourisme, le comité jusqu'en 2000 compte 11 membres et est présidé par l'hôtelier Gabriel Taugwalder. Il comprend notamment le président de la commune ainsi que celui de bourgeoisie, le président de la Société des Hôteliers, le directeur de la Compagnie de chemin de fer Brig-Viège-Zermatt (BVZ), celui des remontées mécaniques de la Rothornbahn ainsi que plusieurs hôteliers (Kur- und Verkehrsverein Zermatt, 1990 ; 1994 ; 1998 ; Zermatt Tourismus, 2000). En 2000, comme nous l'avons mentionné précédemment, les membres de l'Assemblée générale décident la constitution d'un Conseil élargi de 17 membres et un comité de six membres, choisis au sein du Conseil. Un nouveau président est nommé, Jürg Biner, hôtelier et guide de montagne (Claivaz, 2000c). A ses côtés, les cinq autres membres sont l'hôtelier Sepp Julen, le conseiller communal Christoph Bürgin, le président de la Société des hôteliers de Zermatt Pierre-André Pannatier, le directeur du Matterhorn Group (hôtels et restaurants de la bourgeoisie) Fernando Clemenz et Bruno Melnik, directeur du BVZ. La volonté d'un Conseil élargi est de pouvoir accueillir d'autres prestataires que les hôteliers, à savoir des professeurs de ski, des guides, des représentants des remontées mécaniques et des entreprises. Au niveau des sociétés de remontées mécaniques, voici la répartition de l'actionnariat juste avant leur fusion de 2001 ainsi que celle de la nouvelle société créée :

Nom de la société	Actionnariat	Nouvelle société en 2001	Actionnariat
Matterhornbahnen AG	65 % bourgeoisie 23 % commune 12 % acteurs privés zermattois	Zermatt Bergbahnen AG	34 % acteurs privés locaux 23 % bourgeoisie 22 % Gornergratbahn 21 % commune
Rothornbahnen AG	77.5 % acteurs privés zermattois 11.5 % bourgeoisie 11 % commune		
Standseilbahn Sunnegga AG	56 % commune 33 % acteurs privés zermattois 11 % bourgeoisie ¹⁴⁶		

Tableau 8 : Répartition de l'actionnariat des sociétés de remontées mécaniques.

Sources : (Anderegg, 1990 ; Claivaz, 2001a ; 2001f ; Wirz-Julen, 2005)

On constate alors bien à quel point ces entreprises sont restées en mains locales, que ce soit celles publiques (commune et bourgeoisie) ou privées. En ce qui concerne les acteurs individuels, on peut relever les acteurs principaux suivants publics et privés :

¹⁴⁶ Pour cette société, n'ayant pas trouvé de source nous indiquant précisément la répartition de l'actionnariat et sachant seulement que la commune est majoritaire, nous avons fait une estimation d'après la composition du Conseil d'administration (toujours identique) entre 1981 et 2001, à savoir cinq membres du Conseil communal, un du Conseil bourgeoisial et trois représentants des actionnaires privés.

	Profession	Rôles politiques			Rôles intérêts privés					Matterhorn Holding, Matterhorn Group Management
		Conseil communal	Conseil bourgeoisial	Grand Conseil VS	Office Tourisme	Matterhorn-bahnen (jusqu'en 2001)	Standseilbahn Zermatt-Sunnegga (jusqu'en 2001)	Zermatter Rothornbahn (jusqu'en 2001)	Zermatt Bergbahnen (dès 2002)	
Robert Guntern	Directeur bureau assurances	Président (1990-2004)		Député (1989-1993)	Membre du comité jusqu'en 2000	Membre du CA (1990-2001)	Président du CA (1991-2001)			
Erwin Aufdenblatten	Guide de montagne		Président (1985-2000)		Membre du comité jusqu'en 2000	Président du CA (1985-2000)				
Christoph Bürgin	Hôtelier	Conseiller (1990-2004) Président (2004-)		Député suppl. (1993-1997) Député (1997-2000)	Membre du comité (2000-2002)		Membre du CA (1991-2001)		Membre du CA (2002-2005)	
Andreas Biner	Avocat-notaire		Président (2000-)							Président du CA (2002-)
Silvo Perren	Hôtelier		Vice-président (2000-)		Membre du comité (2009-)					Membre du CA (2000-)
Martin Perren	Hôtelier		Conseiller (2000-2008)							
Agathe Wirz-Julen	Avocate-notaire		Conseillère (1996-2000)			Membre du CA (1997-2001)	Membre du CA (1981-2001)	Membre du CA (1997-2001)	Membre du CA (2002-)	
Hans-Peter Julen	Hôtelier						Membre du CA (1997-2001)	Membre puis président du CA (1997-2001)	Président du CA (2002-)	

Tableau 9 : Représentation des positions des acteurs principaux entre 1990 et 2010. Elaboration propre

Dans le forage précédent, rappelons que nous avons noté que les rôles au sein des sociétés de remontées mécaniques allaient de pair avec des fonctions politiques et une place au sein du comité de l'Office du tourisme. C'est toujours le cas durant la première partie de ce forage. Les Matterhornbahnen comprennent au sein de leur Conseil d'administration cinq conseillers bourgeoisiaux, deux communaux dont le président ainsi que deux représentants des actionnaires privés, le président du Conseil étant le président de la bourgeoisie (Matterhornbahnen AG, 1994 ; 1996 ; 1998 ; 2000). La société Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG compte, quant à elle, cinq conseillers communaux, trois représentants des actionnaires privés ainsi qu'un conseiller bourgeoisial dans son Conseil d'administration, présidé par le président de la commune Robert Guntern (Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG, 1990 ; 1992 ; 1994 ; 1996 ; 1998 ; 1999). La Zermatter Rothornbahn de son côté recense, sur les neuf membres du Conseil d'administration, un membre de la bourgeoisie et un de la commune mais ce ne sont pas les présidents de ces entités qui occupent le poste (Zermatter Rothornbahn AG, 1990 ; 1992 ; 1994 ; 1996 ; 1998 ; 2001). Au niveau de l'Office du tourisme, comme on le constate sur le Tableau ci-dessus, tant le président de la bourgeoisie que celui de la commune occupent une place parmi les cinq membres du comité. Il est intéressant de constater que l'on assiste à un tournant au début des années 2000. Nous avons déjà mentionné la volonté de dépolitisation de la nouvelle société des remontées mécaniques fondée au 1^{er} janvier 2002. Cette intention se lit clairement sur le tableau ci-dessus. Christoph Bürgin est membre du Conseil d'administration à sa création en 2002 en tant que représentant de la commune mais le quitte à la fin 2004 lors de son élection en tant que président de la commune. De plus, Hans-Peter Julen, ancien président du Conseil d'administration de la Zermatter Rothornbahn et président du Conseil d'administration depuis 2002 des Zermatt Bergbahnen n'a jamais exercé de rôle politique que ce soit à l'échelle communale ou à celle cantonale. De même, Andreas Biner, président de la bourgeoisie dès 2000, n'appartient pas au Conseil d'administration des Zermatt Bergbahnen. On constate également que depuis 2000 avec la nouvelle réorganisation de l'Office du tourisme, les représentants de la commune et de la bourgeoisie au sein du comité restreint de sept membres ne sont plus les présidents de ces collectivités. Relevons encore le cas d'Agathe Wirz-Julen. Celle-ci représente depuis 1981 les actionnaires privés dans le Conseil d'administration de la Standseilbahn Zermatt-Sunnegga (Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG, 1981). C'est également à ce titre qu'elle intègre le Conseil d'administration de la Zermatter Rothornbahn en 1997 (Zermatter Rothornbahn AG, 1997). Cependant, en 1996, elle est élue au Conseil bourgeoisial et de ce fait entre au Conseil d'administration des Matterhornbahnen pour occuper l'un des cinq sièges dévolus à la bourgeoisie. Entre 1997 et 2001, Agathe Wirz-Julen fait ainsi partie des Conseils d'administration des trois sociétés de remontées mécaniques, comme représentante de la bourgeoisie pour l'un et comme représentante des actionnaires privés pour les deux autres. Depuis 2002, étant donné qu'elle n'a effectué qu'un seul mandat de conseillère bourgeoisiale (1996-2000), c'est en tant que représentante des actionnaires privés qu'elle est nommée au Conseil d'administration de la nouvelle société Zermatt Bergbahnen (cf. supra).

En résumé, on assiste dès 2000 à une perte de l'influence des acteurs politiques au sein de l'Office du tourisme et des remontées mécaniques. Pour ce dernier secteur, en 1999, sur les 27 membres des Conseils d'administration des trois sociétés, il y avait 12 représentants des actionnaires privés, 8 de la commune et 6 de la bourgeoisie, l'un des Conseils étant présidé par le président de la commune et un autre par le président de la bourgeoisie. Dorénavant, sur les sept membres du Conseil d'administration des Zermatt Bergbahnen, on trouve un seul représentant de la commune et un de la bourgeoisie, qui ne doivent pas être les présidents. Par l'intégration de deux experts externes, le Conseil d'administration se veut plus professionnel et moins politisé. On peut ensuite relever par contre que la gestion de la société Matterhorn Group regroupant les hôtels et les restaurants de la bourgeoisie va à l'encontre de

cette tendance. Le Matterhorn Group est fondé en 1996 et est alors géré non pas par un Conseil d'administration mais par le Conseil bourgeoisial (Bürgergemeinde Zermatt, 1997). Comme nous l'avons vu précédemment, en 2000, suite aux importants problèmes financiers que connaît la bourgeoisie, une holding est créée, Matterhorn Group Holding SA pour gérer les différents intérêts de la bourgeoisie (hôtels, restaurants, participations dans les remontées mécaniques). C'est un Conseil d'administration composé en majorité de professionnels, dirigé par l'économiste Peter Furger, qui est mis en place et chargé de la direction opérationnelle de l'entreprise (Bürgergemeinde Zermatt, 2000). L'objectif était ainsi de séparer strictement les activités publiques (par exemple la gestion des forêts et des terrains bourgeoisiaux) de celles privées, en dotant ce dernier secteur d'une gestion professionnelle et apolitique (Bürgergemeinde Zermatt, 2001). Or, cette volonté ne va pas perdurer. En décembre 2002, Peter Furger quitte sa fonction au sein du Conseil d'administration et c'est Andreas Biner, le président de la bourgeoisie, qui le remplace à la tête du Conseil. Trois membres sur les six appartiennent également au Conseil bourgeoisial, les autres étant des experts externes. Une nouvelle réorganisation a ensuite lieu en 2005. Le Matterhorn Group Holding SA devient le Matterhorn Group Management SA et est chargée de la direction opérationnelle tandis que la direction stratégique revient au Conseil bourgeoisial (Bürgergemeinde Zermatt, 2006). On assiste ainsi à un retour de l'intervention politique dans l'entreprise, confirmé en 2007 par l'entrée d'un quatrième conseiller bourgeoisial au sein du Conseil d'administration du Matterhorn Group Management (comptant désormais sept membres), toujours présidé à l'heure actuelle par Andreas Biner.

Comme pour les périodes précédentes, le **consensus** est traité parallèlement au **soutien politique**. Au niveau des élections communales, on peut noter qu'elles sont plutôt agitées dans la mesure où différentes listes hors parti sont présentées entre 1996 et 2012 tant pour la commune que pour la bourgeoisie et que plusieurs conseillers sortants ne sont pas réélus. C'est en 1996 que se présente une nouvelle liste "Ensemble pour Zermatt" lors des élections bourgeoisielles. Cette année-là a lieu justement la création du Matterhorn Group ainsi que la rénovation de l'hôtel Zermatterhof pour Fr. 35 millions de francs. Or en cette période de fort endettement de la collectivité, cet investissement a donné naissance à « *un vent de fronde* » (Les enjeux du Haut, 1996) qui se solde par l'élection de trois candidats issus de cette liste. Vingt mois plus tard, comme nous l'avons mentionné plus haut, ces trois élus portent plainte contre le président du Conseil bourgeoisial Erwin Aufdenblatten en dénonçant son style de direction trop autoritaire et des conflits d'intérêts. Au niveau du Conseil communal, l'apparition de la liste indépendante en 2004 est liée à la fronde contre les résidences secondaires. Thomas Abgottspon, porteur de l'initiative pour l'instauration d'un quota de 30 % de résidences principales pour toute nouvelle construction qui sera acceptée par la population en juin 2004, profite de cette victoire pour se présenter quelques mois plus tard aux élections communales. Il sera élu en quatrième position selon le nombre de voix et échouera de peu à la conquête de la présidence. Ce succès de l'homme qui s'est élevé contre la spéculation immobilière reflète tout à fait l'attitude de la population zermattoise lors des différentes votations sur les résidences secondaires, qu'elle va limiter en 2004, puis en 2007 par l'établissement d'un contingent de construction limité à 850 m² par année. Mentionnons encore concernant les dissensions politiques, celles opposant la commune et la bourgeoisie. Ainsi que nous l'avons vu, la bourgeoisie revient à la charge en 1994 pour revendiquer la propriété des terres du Cervin au détriment de la commune mais sera à nouveau déboutée par le Tribunal cantonal puis par celui fédéral. Un an plus tard, une autre affaire va opposer les deux collectivités. Lors de l'assemblée primaire du 13 juin 1995, le président de la bourgeoisie Erwin Aufdenblatten demande le vote d'une motion qui n'était pas prévue dans le protocole. Le président de la commune et le secrétaire communal refusent donc de prendre en compte cette demande. Suite à cela, Erwin Aufdenblatten dépose une plainte pour atteinte aux procédures auprès du Tribunal d'instruction pénale du Haut-Valais, puis auprès du Tribunal cantonal et enfin auprès du Tribunal

fédéral, mais il va être successivement débouté auprès de chacun (Plainte déboutée, 1996). Hormis ces discordes au niveau politique, on peut noter que l'optique de développement touristique parvient à réunir un consensus. La fusion des trois sociétés de remontées mécaniques en 2001 est ainsi soutenue à plus de 96 % par l'ensemble des actionnaires. De même, c'est dans une optique collective de concertation entre la commune, la bourgeoisie, l'Office du tourisme, la Société des Hôteliers, la Société des Commerçants, la société des remontées mécaniques Zermatt Bergbahnen AG et les deux compagnies de chemin de fer qu'est définie la stratégie de développement Zermatt 2015.

Concernant les **connaissances**, nous pouvons tout d'abord mentionner qu'en 1997, la société de remontées mécaniques de la bourgeoisie, les Matterhornbahnen, fait appel à un spécialiste canadien nommé Paul Mathews dont la firme Ecosign s'occupe de planification de domaines skiables. En raison des oppositions suscitées par un projet de funiculaire-téléphérique, la société se trouve dans l'impasse. Paul Mathews commence par constater que la station exploite mal ses zones d'ensoleillement. Il propose la revalorisation de la région et du glacier du Schwarzsee. La Rothornbahn fait ensuite également appel à ses services. Comme l'expliquent les responsables des sociétés de remontées mécaniques, il n'a pas été facile de faire passer l'idée qu'un spécialiste du Canada allait venir expliquer aux Zermattois ce qu'il fallait faire. Cette décision a suscité de nombreuses moqueries (Roulet, 2002). Le processus de consulting aboutit en 2002 avec l'inauguration de la nouvelle télécabine du Matterhorn-Express qui relie Zermatt au Schwarzsee selon les recommandations du planificateur. De plus, lors de la création du casino, la bourgeoisie fait également appel à une entreprise de consulting, la James Graf Gaming Consulting (Claivaz, 1999h).

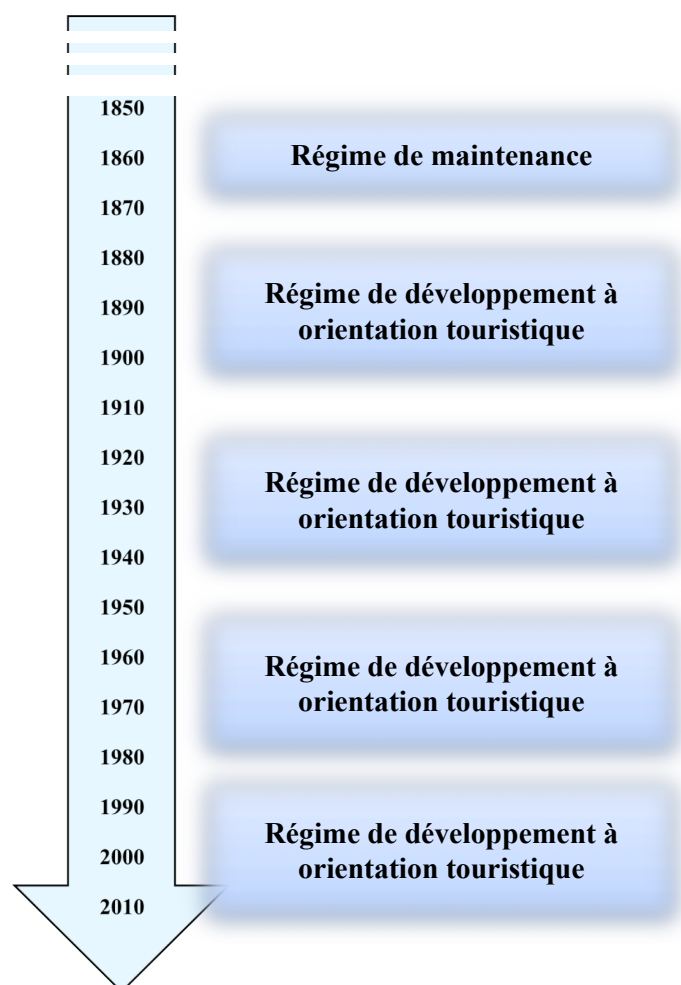
7.2 Le Régime Politique local et ses effets sur la trajectoire

Enfin, reprenons ici les éléments marquants du Régime Politique local pour cette dernière période entre 1990 et 2010. Nous avons tout d'abord pu voir que les luttes politiques lors des élections communales étaient légion durant ce forage. Les fonctions de président et de vice-président sont souvent disputées entre deux voire même trois candidats. Il arrive que des conseillers sortants ne soient pas réélus. De même, nous avons constaté l'apparition de plusieurs listes non liées à des partis aux côtés des factions traditionnelles PDC et PCS. Les dissensions politiques touchent également le Conseil bourgeoisial, qui apparaît à plusieurs reprises divisé. Du côté des autres acteurs, nous avons noté que l'Office du tourisme était très actif, en particulier dans la promotion de la destination. Son comité a été restructuré en 2000, afin de pouvoir intégrer dans une plus large part les représentants des différentes entités touristiques. Cette période rime également avec des fusions et des regroupements. C'est le cas des sociétés de remontées mécaniques en 2002, dont la réunion est soutenue tant par la commune que la bourgeoisie. La Compagnie ferroviaire Brig-Viège-Zermatt fusionne pour sa part avec le Furka-Oberalp pour former les Matterhorn Gotthard Bahn en 2003, société qui reprend la Gornergratbahn en 2005. En ce qui concerne les tâches et les objectifs des acteurs, la commune et la bourgeoisie s'attellent notamment à la diminution de leur endettement. La question de la limitation des résidences secondaires préoccupe également les acteurs communaux. Dans la définition de la stratégie de développement "Zermatt 2015", celui touristique est clairement au centre, offrant un consensus partagé entre tous les acteurs. A la question de savoir quels sont les éléments du Régime Politique local qui permettraient le succès de l'activité touristique de la station de Zermatt dans sa trajectoire de relais, quatre dimensions nous paraissent essentielles. Il s'agit tout d'abord de l'**intensification de la collaboration**. Celle-ci figure parmi les objectifs stratégiques du plan "Zermatt 2015" mais n'est pas juste une aspiration sans concrétisation pratique. On le voit tout d'abord avec la fusion des remontées mécaniques ainsi que celle des Compagnies de chemin de fer. Ces regroupements permettent en

premier lieu d'importantes économies en termes de frais de personnel et de commandes de matériel. Et grâce à la fusion des sociétés de remontées mécaniques, les trois domaines skiables sont dorénavant gérés selon une même vision commune. Le renforcement des synergies apparaît également dans la refonte du comité de l'Office du tourisme en 2000. Désormais, ce ne sont plus uniquement les hôteliers, la commune, la bourgeoisie et la Compagnie du Brig-Viège-Zermatt qui prennent les décisions mais sont intégrés l'ensemble des prestataires touristiques avec des représentants des remontées mécaniques, de l'école de ski, de la société des guides ou encore des propriétaires d'appartements de vacances. La deuxième dimension à relever est celle d'une **professionnalisation des structures touristiques**, passant en particulier par leur dépolitisation. C'est d'abord le cas de la bourgeoisie qui subit une importante restructuration en 1999. Ses hôtels, ses restaurants ainsi que ses participations dans les remontées mécaniques passent dans des sociétés par actions chapeautées par une holding, Matterhorn Group Holding. L'objectif est clairement de permettre à ces sociétés de réagir rapidement et surtout sans freins politiques aux demandes du marché. A la tête de la holding se trouve un comité d'experts dépolitisé mené par l'économiste Peter Furger. Il faut toutefois nuancer cette professionnalisation puisque nous avons constaté que le Conseil bourgeoisial reprenait par la suite la mainmise sur la gestion du Matterhorn Group. Comme nous l'avons vu lors de l'analyse du moyen d'action organisation, un processus de dépolitisation touche également le Conseil d'administration de la nouvelle société de remontées mécaniques, dans lequel se trouvent notamment deux experts professionnels de la branche. Ce processus concerne également le comité de l'Office du tourisme. On trouve de même cette volonté de professionnalisation dans le recours en 1997 par deux sociétés de remontées mécaniques au consulting d'un expert canadien en matière de planification de domaines skiables ainsi que celle de la bourgeoisie pour la conseiller concernant la création du casino. Un autre élément décisif selon nous est représenté par les **investissements continus en faveur du tourisme**. Les hôteliers zermattois investissent annuellement près de Fr. 35 millions pour assurer à leurs infrastructures une qualité irréprochable afin de rester concurrentiels. Grâce à la fusion et comme le relève le directeur général Christen Baumann, la nouvelle société de remontées mécaniques Zermatt Bergbahnen peut investir en quatre ans près de Fr. 170 millions pour six installations flambant neuves. La commune n'est pas en reste en mettant de l'argent pour adapter les infrastructures à l'augmentation des touristes ainsi que de la population, par exemple une nouvelle maison d'école au début des années 1990 ou l'extension de la station d'épuration en 2010 pour environ Fr. 30 millions. Le dernier élément, enfin, a trait à la **conservation du développement en mains locales**. Ainsi que nous l'avons vu, malgré les difficultés économiques à la fin des années 1990, les Matterhornbahnen ainsi que la Gornergratbahn refusent de vendre une partie de leurs actions à la firme française de la Compagnie des Alpes, préférant se rapprocher des autres sociétés de remontées mécaniques locales. Les Zermatt Bergbahnen sont ainsi, rappelons-le, possédées à 34 % par des actionnaires privés zermattois, à 23 % par la bourgeoisie, à 22 % par la Gornergratbahn et à 21 % par la commune. Le contingentement de la surface dévolue aux résidences secondaires peut également être vu sous cet angle, puisque une telle limitation réduit fortement les nombres de terrains vendus à des acteurs extra-locaux venant y construire leur résidence secondaire. En conclusion, nous pouvons avancer que le *Régime de développement à orientation touristique* de cette période influence de manière déterminante la trajectoire de développement de Zermatt.

8. Lecture transversale : évolution du Régime Politique local à Zermatt entre 1850 et 2010

Cette partie a pour objectif d'étudier de manière globale l'évolution du Régime Politique local sur l'ensemble de la trajectoire de développement de Zermatt. Pour rappel, voici de manière schématique les différents régimes que nous avons identifiés pour chacun des cinq forages d'analyse :



Hormis le premier régime qui, selon la typologie de Stone (1993) se trouve être plutôt de type maintenance, les quatre autres régimes identifiés sont tous des Régimes de développement à orientation touristique. Cette même appellation ne doit cependant pas occulter le fait que, malgré un objectif de développement similaire, certaines différences, notamment en termes d'acteurs appartenant au régime et œuvrant pour le développement, peuvent être relevées. Voyons alors plus précisément ces régimes.

Figure 32 : La succession des différents types de Régimes Politiques locaux à Zermatt entre 1850 et 2010. Elaboration propre

Entre 1850 et 1870, nous avons pu constater l'apparition des premiers hôteliers. Ceux-ci sont cependant encore peu nombreux et Alexandre Seiler dispose d'un quasi-monopole sur le secteur. L'année 1864 correspond au début de l'implication publique dans le tourisme avec le rachat par la bourgeoisie de l'Hôtel Riffelberg, la gérance étant confiée à Alexandre Seiler. Les acteurs publics ne montrent cependant pas beaucoup d'intérêt à développer plus intensivement l'industrie touristique. Le leader dans ce secteur est clairement Alexandre Seiler, qui parvient notamment à se faire nommer par le Canton comme responsable des routes pour la vallée de Viège, ce qui lui permet de disposer des moyens cantonaux pour l'amélioration de l'accessibilité. Il contourne ainsi la commune dont il se

plaint du manque de volonté à ce sujet. Durant ce premier forage, il n'y a pas d'organisation touristique hormis la Compagnie des guides de Zermatt qui, ingérable sera dissoute après trois ans d'activité. L'analyse du forage suivant entre 1880 et 1900 voit le premier régime de développement à orientation touristique. Au cœur de celui-ci se trouvent la commune, la bourgeoisie ainsi que l'entreprise des Hôtels Seiler. La bourgeoisie achète des hôtels ou en construit de nouveaux tandis qu'elle et la commune œuvrent au développement et à la modernisation du lieu, grâce à des partenariats avec les acteurs privés. Un "Syndicat pour l'éclairage électrique de Zermatt" est créé en 1892 avec la bourgeoisie, les Hôtels Seiler ainsi que la Compagnie du chemin de fer Viège-Zermatt, dont chacun assure pour un tiers le financement de l'usine. Il ne s'agit cependant pas d'un éclairage public puisque les hôtels qui n'appartiennent pas à la bourgeoisie ou aux Seiler se voient refuser l'accès à l'électricité. En 1900, la commune cette fois s'allie avec les Hôtels Seiler ainsi qu'avec la Compagnie Viège-Zermatt et la Gornergratbahn pour fonder "l'Entreprise des eaux et égouts". La collaboration indispensable qui lie les trois acteurs touristiques les plus importants, à savoir les Seiler, la commune et la bourgeoisie, ne cache pas une animosité certaine entre les acteurs publics et la famille Seiler, comme nous avons pu le voir à plusieurs reprises. Par exemple, la bourgeoisie refuse pendant 18 ans leur incorporation et édicte en 1885 une interdiction de vendre les hôtels construits sur leurs parcelles aux non-Zermattois. Alexandre Seiler, de son côté, profite de son important réseau politique, en particulier sa fonction de député au Grand Conseil, pour obtenir certaines choses que lui avait refusés préalablement la commune ou la bourgeoisie.

Dans le forage suivant entre 1920 et 1940, nous avons constaté que les acteurs politiques, que ce soit ceux communaux ou ceux bourgeoisiaux, s'investissaient avec énergie pour le développement touristique de la station. Une étroite collaboration les lie à un acteur privé extrêmement actif, à savoir les Hôtels Seiler dirigés par Alexandre Seiler, fils du pionnier des deux précédents forages, puis par son frère Hermann. Ces trois entités centrales sont soutenues par un réseau d'acteurs locaux, par exemple la Société de Développement ou le Ski club, qui partagent leurs objectifs et y contribuent dans une efficace optique collective. Nous avons également assisté à la récupération par la commune et la bourgeoisie des services de l'eau et de l'électricité suite au retrait des sociétés privées avec lesquelles elles les avaient fondés. Grâce à leur réseau, Alexandre et Hermann Seiler ainsi que les acteurs politiques parviennent à faire aboutir les négociations et obtenir des subsides tant fédéraux que cantonaux pour la circulation hivernale du train. Dès le début des années 1940, la commune et la bourgeoisie investissent ensemble dans les toutes premières installations de remontées mécaniques. Ce secteur constitue l'objectif central du forage suivant entre 1950 et 1980. L'initiative dans ce domaine vient exclusivement d'acteurs locaux, soit la commune, la bourgeoisie ainsi que des acteurs privés. Cette provenance unique n'empêche pourtant pas de nombreuses dissensions et luttes internes, entre la commune et la bourgeoisie d'une part, et également entre la commune et le comité local pour le développement du domaine du Rothorn d'autre part. Nous avons également constaté une plus forte instabilité au niveau politique, avec notamment des dépôts de plusieurs listes concurrentes lors des élections ainsi que la constitution en 1969 d'un Conseil bourgeoisial séparé de celui communal. De plus, les réseaux organisationnels jouent un rôle clé durant cette période, premièrement par le rôle qu'exercent aux échelons cantonal et fédéral les acteurs zermattois, mais également via le fait que l'on retrouve souvent les mêmes acteurs au sein du Conseil communal, du Conseil bourgeoisial, de la Société de Développement et dans les Conseils d'administration des sociétés de remontées mécaniques. Nous avons interprété l'entrée au sein du Conseil communal de trois des initiateurs des remontées mécaniques du Rothorn comme une instrumentalisation du pouvoir politique en faveur du développement de ces infrastructures touristiques. Ce régime de développement à orientation touristique est alors différent des deux précédents car son cœur est constitué clairement des acteurs communaux et bourgeoisiaux sans la présence d'un acteur privé déterminant comme ont pu l'être

précédemment les Seiler. Nous avons constaté que ceux-ci restaient à l'écart du développement des remontées mécaniques. Et en voyant les importants phénomènes de multipositionnalité politique et touristique, nous avons alors émis l'hypothèse que l'on était même ici plus proche d'une coalition de croissance, avec un petit noyau d'acteurs exclusivement endogènes réunis autour d'un but commun de croissance orientée vers le développement touristique, et disposant des moyens d'action nécessaires pour l'atteindre. Enfin, le Régime politique local durant le dernier forage entre 1990 et 2010 voit cette multipositionnalité politique et touristique diminuer avec une certaine dépolitisation des remontées mécaniques, de la holding Matterhorn Group et de l'Office du tourisme. Les objectifs sont ainsi de permettre une direction par des professionnels et une réaction rapide et sans freins politiques aux demandes du marché. Nous avons également constaté une intensification de la collaboration entre les partenaires touristiques : élargissement du comité de l'Office du tourisme pour y intégrer plus de représentants, fusion des remontées mécaniques en 2002, fusion de la Compagnie Brig-Viège-Zermatt avec le Furka-Oberalp en 2003 et réflexion sur une stratégie commune de développement touristique en 2007 sous le nom de "Zermatt 2015". Ce dernier régime de développement à orientation touristique est ainsi moins dominé que le précédent par les acteurs communaux et bourgeoisiaux puisqu'on assiste à une professionnalisation de différentes structures touristiques. En résumé, malgré le fait que les quatre derniers régimes ont été identifiés de manière similaire comme des régimes de développement à orientation touristique, on constate qu'ils ne sont de loin pas identiques mais reflètent une certaine évolution des rôles des entités politiques : partenariat public-privé pour le premier régime avec un acteur privé extrêmement fort et influent, toujours une collaboration publique-privée pour le deuxième mais avec en même temps une volonté de (re)prise en mains publics du développement (eau, électricité, remontées mécaniques), investissements et mainmise publics pour le troisième et enfin dépolitisation et professionnalisation des structures touristiques pour le dernier.

9. Lecture transversale : effets de l'évolution du Régime Politique local sur la trajectoire de relais de Zermatt

Il s'agit finalement de mettre en parallèle la succession des Régimes Politiques locaux et les phases de la trajectoire de développement touristique de Zermatt. Nous pouvons les schématiser de la manière suivante :

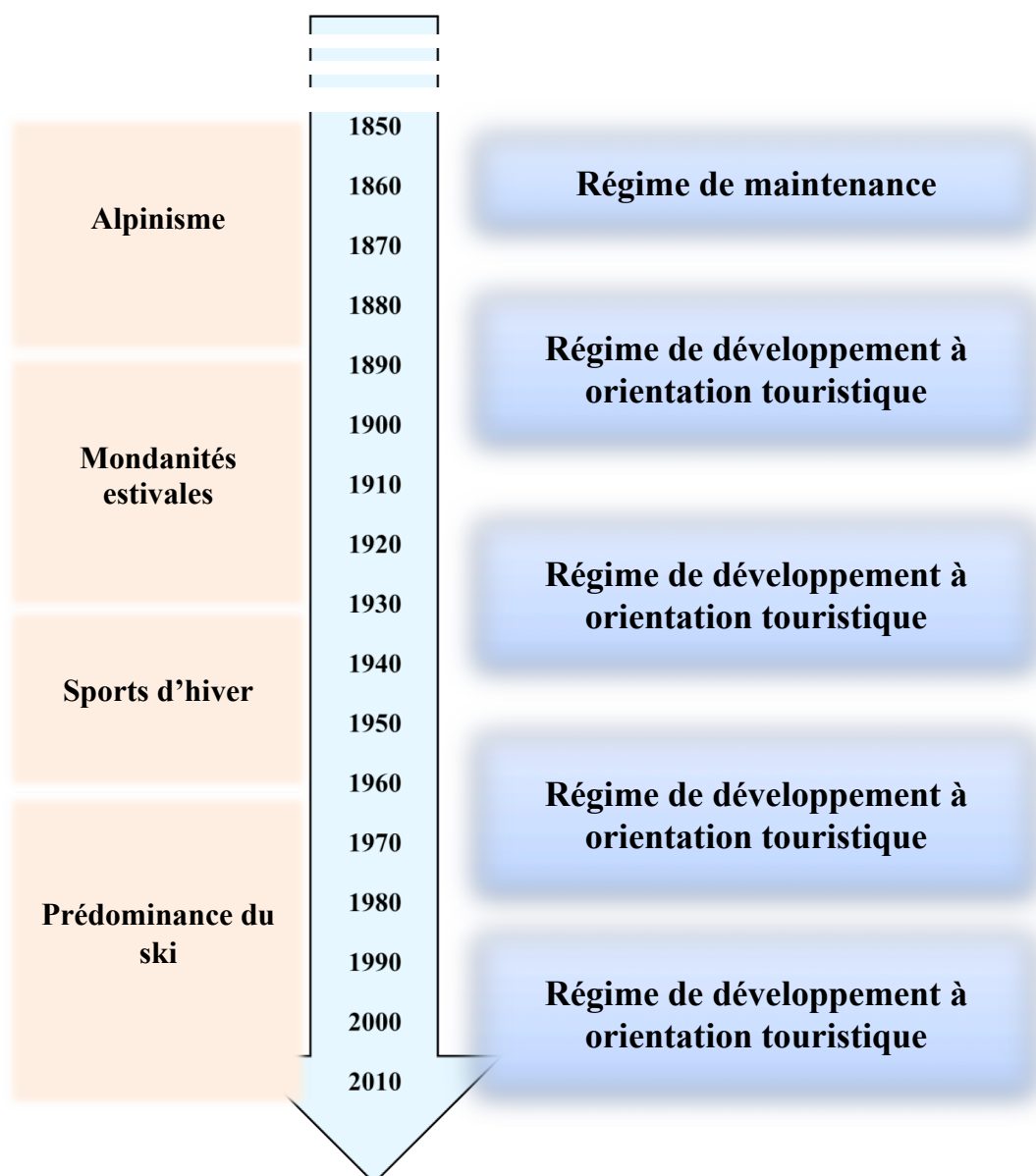


Figure 33 : Mise en parallèle de l'évolution de la trajectoire et de celle des Régimes Politiques locaux.
Elaboration propre

Comme nous l'avons relevé, c'est l'initiative privée extra-locale qui est déterminante dans le premier régime tant pour le début de l'hôtellerie que pour l'amélioration de l'accessibilité. Si l'hôtelier Seiler a bien compris l'importance de l'amélioration de la route pour développer le tourisme, les acteurs publics communaux et bourgeois ne semblent pas se préoccuper de cette question, soit parce qu'ils ne voient pas encore le tourisme comme une réelle opportunité de développement, soit parce

qu'ils ne souhaitent pas un développement trop important de cette nouvelle industrie. Ensuite, le deuxième forage a permis de montrer d'évidentes similitudes entre le régime de développement à orientation touristique et le succès de l'activité touristique qui caractérise la deuxième phase. Les partenariats entre les acteurs politiques et ceux privés (Seiler Hotels, Compagnie ferroviaire Viège-Zermatt) permettent la modernisation du lieu et le développement du tourisme. Les Seiler et la commune s'associent également pour construire le chemin de fer au Gornergrat mais cette dernière va par contre s'opposer à la ligne prévue sur le Cervin, certainement suite à l'énorme opposition manifestée en particulier par les alpinistes. Les acteurs politiques sont ainsi sensibles à l'opinion publique et ne veulent pas prendre le risque de voir une partie de leur clientèle bouder la station. Le passage à la phase suivante de la trajectoire, correspondant au début du tourisme hivernal, est également influencé par le Régime Politique local. Les prémices d'une activité touristique en hiver sont portées par des acteurs privés, en particulier la famille Seiler. Les guides, puis la Société de Développement et d'autres hôteliers poursuivent le mouvement. Nous avons souligné l'importance de la collaboration qui se met en place entre l'ensemble des différents acteurs impliqués dans le tourisme, en particulier la commune, la bourgeoisie, Hermann Seiler et la direction des Compagnies de chemin de fer Viège-Zermatt et Gornergrat. La circulation en hiver du train étant un enjeu crucial pour le tourisme en cette saison, les acteurs locaux parviennent non seulement à mobiliser sans cesse les autorités du district et du Canton pour qu'elles soutiennent le projet mais aussi à capter des subsides fédéraux et cantonaux pour les travaux à entreprendre. Grâce à ce régime de développement à orientation touristique, les difficultés de l'instauration d'une saison touristique hivernale sont surmontées.

Le passage ensuite à la dernière phase de développement correspond au succès du tourisme d'hiver désormais dominant. La tâche centrale du régime de développement à orientation touristique est clairement le développement des remontées mécaniques et des dizaines de millions sont investis par les autorités publiques que sont la commune et la bourgeoisie. On assiste également à la professionnalisation de la Société de Développement qui crée un Office du Tourisme et engage un directeur à plein temps. La commune investit pour adapter les infrastructures publiques à l'augmentation du nombre de touristes, avec par exemple l'agrandissement du réseau d'eau potable et la construction d'une usine d'incinération des ordures. Au sujet de la route entre Täsch et Zermatt, nous avons noté que malgré le crédit cantonal obtenu, les Zermattois vont renoncer à la construction suite à une vague d'opposition de la part des touristes. Cette décision peut être rapprochée de la résistance émise pour la construction du chemin de fer sur le Cervin suite à la contestation notamment de la principale clientèle touristique que constituaient les alpinistes. Enfin, nous avons observé que le régime de développement à orientation touristique de la dernière phase influençait de manière importante le succès toujours croissant du tourisme à Zermatt. En particulier, quatre dimensions nous apparaissaient déterminantes : l'intensification de la collaboration entre les partenaires touristiques, la professionnalisation des structures touristiques, les investissements continus en faveur du tourisme ainsi que la conservation du développement en mains locales. Ces éléments participent alors grandement à la performance de la station et à la pérennisation de son activité touristique comme fonction économique dominante.

Finalement, il reste à discuter des hypothèses de recherche que nous avons formulées dans l'introduction (cf. section 2.2.3). Deux sont concernées par ce cas d'étude : la première concernant le démarrage du tourisme et la seconde la trajectoire de relais.

H1. La première phase plus ou moins longue de démarrage puis de croissance du tourisme dans les trois trajectoires (relais, métamorphose, abîme) est le résultat d'un Régime Politique local composé d'un RU de développement à orientation touristique et d'un RIR simple.

H1.1 *Un RIR simple laisse aux acteurs locaux une marge de manœuvre importante pour mobiliser et utiliser les ressources stratégiques nécessaires au démarrage et à la croissance de l'activité touristique. Et pour garder cette marge de manœuvre, les acteurs se contentent de concrétiser les règles du RIR via un Arrangement de régulation localisé (ARL) sans les compléter par des arrangements informels supplémentaires.*

L'hypothèse H.1 ne s'est pas vraiment vérifiée, dans le sens où lors du démarrage de l'activité touristique, les acteurs politiques se situent plutôt dans une logique de maintenance, l'initiative du développement du tourisme venant d'acteurs extra-locaux. Le régime de développement à orientation touristique arrive un peu plus tard et voit les acteurs politiques collaborer avec les pionniers privés du tourisme. Concernant le régime ressourciel du sol et des routes que nous avons étudié, il est plutôt de type complexe, en particulier car les critères de classification des routes ne sont pas clairs. Alexandre Seiler profite du fait que les routes sont de la responsabilité du Canton pour demander des subsides et pour se faire nommer responsable des travaux, sans passer par la commune avec laquelle il n'entretient pas de bonnes relations. L'hypothèse H1.1 peut être vue comme vérifiée en partie puisque l'hôtelier profite de la marge de manœuvre que lui laisse les règles du RIR pour développer l'accessibilité. Ce n'est cependant pas le cas des acteurs politiques, qui, dans une logique de maintenance et comme nous l'avons montré, ne s'intéressent pas à développer la ressource.

H2. Une trajectoire de relais est le résultat de la présence sur la longue durée d'un Régime Politique local composé d'un RU de développement à orientation touristique et d'un RIR intégré.

H2.1 *Pour garantir la durabilité de la gestion des ressources qui permettra leur renouvellement et donc la pérennité de l'activité touristique sur la longue durée, les acteurs, via un ARL, complètent et renforcent sans cesse les règles du RIR défini par les droits de propriété et les politiques publiques fédérales, cantonales et communales.*

L'hypothèse H.2 s'est alors en partie vérifiée dans le sens où nous avons bien sur la longue durée un régime de développement à orientation touristique. Par contre, les régimes de ressource ne sont pas à chaque fois intégrés. L'hypothèse H2.1 peut ensuite être évaluée comme prouvée. Nous avons en effet constaté à plusieurs reprises que les acteurs locaux, via des Arrangements de Régulation localisés (ARL), complétaient et renforçaient les règles du RIR. Par exemple, au sujet du conflit entre la commune et la bourgeoisie sur les terres incultes du Cervin, les deux collectivités demandent au Tribunal Cantonal de trancher sur sa propriété, pas assez clairement déterminée par les règles du RIR. Et nous avons vu que les acteurs politiques régulaient au niveau communal de manière plus sévère que le droit fédéral et celui cantonal la construction des résidences secondaires.

BIBLIOGRAPHIE

- Ammann, H.-R. (2008, 23 juin). *Emil Cathrein*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Anthamatten, G. (1991). *Alexander Seiler : 1819-1891 : Gedenkschrift zum 100. Todestag*. Visp : Buchdruck Offset Mengis.
- Anthamatten, G. (1982) *Zermatt : Dorf und Kurort im Spiegel einer Familie : 125 Jahre Seiler Hotels*. Visp : Buchdruck Offset Mengis.
- Antonietti, T. (2000). *Bauern, Bergführer, Hoteliers : Fremdenverkehr und Bauernkultur : Zermatt und Aletsch 1850-1950*. Baden : Hier + Jetzt, Verlag für Kultur und Geschichte.
- Attali, M. & Saint-Martin, J. (dir.)(2010). *Dictionnaire culturel du sport*. Paris : Armand Colin.
- Attinger, B. (dir.)(1999/2000). *Walliser Hotelbauten 1815-1914. Band 1: Oberwallis*. Sion : Etat du Valais – Département des transports, de l'équipement et de l'environnement, Service des bâtiments, monuments et archéologie.
- Aufdenblatten, E. (1987). Le développement touristique de Zermatt. In *Zermatt*. Lausanne : SQP Publication, Collection Swiss Screen, n°1, p. 27-28
- Bachmann, S. (2012, 18 avril). *Heimatschutz*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Barberini, E. (1929). *L'industrie hôtelière et le tourisme en Suisse de 1914 à 1925*. St-Maurice : Imprimerie de l'œuvre de St-Augustin.
- Bärtschi, H.-P. (2009, 10 décembre). *Jura-Simplon, compagnie du*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Bärtschi, H.-P., & Dubler, A.-M. (2011, 31 Mars). *Chemins de fer*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Beecroft, N. (2009-2010). *Le ski en Valais : une affaire de Valaisans ? Le rôle des ski-clubs (1900-1939)*. Mémoire de Master, Université de Neuchâtel, Chaire d'histoire contemporaine.
- Biner, J.-M. (1982a). Autorités valaisannes, 1848-1977/1979 : Canton et Confédération. In : *Vallesia : Bulletin annuel de la Bibliothèque et des Archives cantonales du Valais*, p. 25-239.
- Biner, J.-M. (1982b). Notices biographiques des autorités valaisannes. In : *Vallesia : Bulletin annuel de la Bibliothèque et des Archives cantonales du Valais*, p. 242-406.
- Bisang, K., Nahrath, S., & Thorens, A. (2000). *Screening historique des régimes institutionnels de la ressource paysage (1870-2000)*. Chavannes-près-Renens : IDHEAP.
- Bourdieu, P. (1992). La logique des champs. In P. Bourdieu, *Réponses. Pour une anthropologie réflexive* (pp. 71-90). Paris: Seuil.
- Bourdieu, P. (1984). Quelques propriétés des champs. In P. Bourdieu, *Questions de sociologie* (pp. 113-120). Paris: Minuit.
- Boyer, M. (2004). Les Alpes et le tourisme. *Histoire des Alpes* , 9, 19-30.
- Boyer, M. (1972). *Le tourisme*. Paris: Editions du Seuil.
- Bréthaut, C. (2012). Analyse comparée de régimes institutionnels de gestion des réseaux urbains de l'eau en station touristique de montagne : les cas de Crans-Montana (Suisse) et de Morzine-Avoriaz (France). *Thèse de doctorat*. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Briassoulis, H. (2002). Sustainable tourism and the question of the commons. *Annals of Tourism Research*, 29 (4), 1065-1085.
- Bürgi, M. (2010, 23 décembre). *Parti démocratique*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Burns, P., & Thomas, M. (2006). The failure of the nonregime : how Katrina exposed New Orleans as a regimeless city. *Urban Affairs Review* , 41 (4), 517-527.

- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution : implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24, 5-12.
- Cérésolle, A. (1891). *Zermatt et ses environs : description, histoire et légendes*. Zurich : J.-A. Preuss
- Chabran, F., & Napoléone, C. (2012). Les conditions du développement des banques d'actifs naturels en France. Analyse du régime institutionnel de la première Réserve d'Actifs Naturels française. *Développement durable et territoire*, 3 (1).
- Chancellerie fédérale. (2005). *Cantons*. Retrieved 4 Mars 2013 from Le portail suisse: www.ch.ch
- Clavien, A. (1992). Valais, identité nationale et « industrie des étrangers », 1900-1914. In Groupe valaisan de sciences humaines, *Le Valais et les étrangers, XIX^e-XX^e*, pp. 247-268.
- Clivaz, C. (2014). Acceptation de l'initiative sur les résidences secondaires. L'émergence d'un nouveau modèle de développement pour les stations de sports d'hiver suisses ? *Revue de géographie alpine*, URL : <http://rga.revues.org/1866>
- Clivaz, C. (2001). *Influence des réseaux d'action publique sur le changement politique. Le cas de l'écologisation du tourisme alpin en Suisse et dans le canton du Valais*. Basel: Helbing & Lichtenhahn Verlag.
- Clivaz, C., Nahrath, S., & Stock, M. (2011). Le développement des stations touristiques dans le champ touristique mondial. In P. Duhamel, & B. Kadri, *Tourisme et mondialisation* (pp. 276-286). Paris: Espaces.
- Conti, G., & Perelli, C. (2007). Governing tourism monoculture : Mediterranean mass tourism destinations and governance networks. In P. Burns, & M. Novelli, *Tourism and Politics. Global frameworks and local realities* (pp. 235-261). Amsterdam : Elsevier.
- Convention européenne du paysage*. (2000). Retrieved 20 avril 2013 from <http://conventions.coe.int/treaty/fr/Treaties/Html/176.htm>
- Corbett, T. (2001). *The making of American Resorts*. New Brunswick : Rutgers University Press.
- Cordey, P. (1974). *Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud : les Institutions ou le pouvoir chez les Vaudois (tome 5)*. Lausanne: Editions 24 Heures.
- Csikos, P. (2010). Analyse historique du régime institutionnel du secteur aérien en Suisse (1899-2009). *Working paper*. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Darbellay, F., Clivaz, C., Nahrath, S., & Stock, M. (2011). Approche interdisciplinaire du développement des stations touristiques : le capital touristique comme concept opératoire. *Mondes du tourisme*, 4, 36-48.
- de Courten, P. (1929). *La commune politique valaisanne*. Sion: Imprimerie Félix Aymon.
- DeLeon, R. (1992). The urban antiregime : progressive politics in San Francisco. *Urban Affairs Quarterly* , 27 (4), 555-579.
- Denoréaz, A. (2012). Un funiculaire au sommet du Cervin ? In *Annales valaisannes 2012, concours d'histoire Gérald Arlettaz*, pp. 71-124.
- DiGaetano, A., & Klemanski, J. (1999). *Power and city governance : comparative perspectives on urban development*. Minneapolis : University of Minnesota Press.
- DiGaetano, A., & Klemanski, J. (1993). Urban regimes in comparative perspective : the politics of urban development in Britain. *Urban affairs review* , 29 (1), 54-83.
- Dubler, A.-M. (2006. 23 Janvier). *District*. Retrieved 15 Février 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Duboeuf, T. (2006). Pouvoir local et stratégies foncière en stations de montagne françaises : quelle durabilité du développement touristique local et quels enjeux pour la gouvernance? *Revue de géographie alpine*, 94 (1), 33-41.
- Erné, F. (1987). *50 ans Union valaisanne du tourisme 1937-1987*. Sion: Union valaisanne du tourisme.
- Erné, F. (1953). *Entwicklung et Organisation des Walliser Fremdenverkehrs*. Visp: Buchdruckerei Mengis.
- Frass, P. (1979). Le Grand Conseil valaisan, 1857-1905. In Groupement valaisan des sciences humaines, *Histoire de la démocratie en Valais (1798-1914)* (pp. 259-270). Martigny: Imprimerie Montfort.
- Gerber, J.-D. (2006). *Structures de gestion des rivalités d'usage du paysage : une analyse comparée de trois cas alpins*. Zürich/Chur : Editions Rüegger.

- Gerber, J.-D., Knoepfel, P., Nahrath, S., & Varone, F. (2009). Institutional resource regimes : towards sustainability through the combination of property-rights theory and policy analysis. *Ecological economics*, 68, 798-809.
- Gill, A. (2007). The politics of bed units : growth control in the resort of Whistler, British Columbia. In A. C. Church, *Tourism, power and space* (pp. 125-149). New York : Routledge.
- Giroud, F. (2012, 30 octobre). *Félix Clausen*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Grichting, A. (1996). *Zermatt : Bergparadies*. Visp : Rotten Verlag
- Hardin, G. (1968). The Tragedy of the Commons. *Science*, 162 (3859), 1243-1248.
- Healy, R. G. (1994). The "Common Pool" problem in tourism landscapes. *Annals of Tourism Research*, 21 (3), 596-611.
- Hotelleriesuisse. (2007). *125 ans hotelleriesuisse, magazine anniversaire*. Berne: Hotelleriesuisse.
- Hotels Seiler Zermatt (1930). *Hotels Seiler Zermatt : 1855-1930*. Zürich : Orell Füssli.
- Humair, C. (2011a). *The long depression and its impact on Swiss tourism : from Manchester liberalism to the beginnings of "organized capitalism" (1873-1913)*. EBHA's Athens Conference 24-26 August 2011.
- Humair, C. (2011b). Le tourisme comme moteur du développement socioéconomique et vecteur du rayonnement international de la Suisse (XIXe-XXe siècles). In C. Humair, & L. Tissot, *Le tourisme suisse et son rayonnement international (XIXe-XXe siècles)* (pp. 9-54). Lausanne: Editions Antipodes.
- Hunziker, W. (1947). *Un siècle de tourisme en Suisse (1848-1948)*. Berne: Imprimerie fédérative SA.
- Jadot, B. (1996). "L'environnement n'appartient à personne et l'usage qui en est fait est commun à tous. Des lois de police règlent la manière d'en jouir". In F. Ost, & S. Gutwirth, *Quel avenir pour le droit de l'environnement?* (pp. 93-143). Bruxelles : Publications des Facultés universitaires Saint-Louis.
- Julen, G. (1991). *Burgergeschichte von Zermatt – Prato Borni*. Zermatt : Burgergemeinde.
- Julen, O. (1989). *Der Kampf um die Zermatter-Wasserkraften : die Stromversorgung von Zermatt und im Bezirk Visp*. Naters : Buch- und Offsetdruckerei.
- Julen, K. & Perren, O. (1998) *Eine vergessene Welt : die Berglandwirtschaft in Zermatt*. Visp : Rotten Verlag.
- Kämpfen, W. (1942). *Ein Bürgerrechtstreit im Wallis*. Zürich : Druck Grütli-Buchdruckerei.
- Kämpfen, W. (1945). *Alexander Seiler der Jüngere : sein Wirken für Zermatt, das Wallis und die Schweiz*. Einsiedeln-Zürich : Verlagsanstalt Benziger & Co. AG.
- Kämpfen, W. (1965). Les bourgeoisies du Valais. *Annales valaisannes : bulletin trimestriel de la Société d'histoire du Valais romand*, 13, 129-176.
- Kley, A. (2012, 27 Juin). *Cantons*. Retrieved 4 Mars 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Kley, A. (2006, 6 Décembre). *Constitution fédérale*. Retrieved 12 Avril 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Knoepfel, P., & Nahrath, S. (2005). Pour une gestion durable des ressources urbaines : des politiques de protection de l'environnement vers les régimes institutionnels de ressources naturelles (RIRN). In A. Da Cunha, P. Knoepfel, J.-P. Leresche, & S. Nahrath, *Enjeux du développement urbain durable* (pp. 199-255). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Knoepfel, P., Larrue, C., & Varone, F. (2006). *Analyse et pilotage des politiques publiques*. Zürich/Chur: Verlag Rüegger.
- Knoepfel, P., Nahrath, S., & Varone, F. (2007). Institutional regimes for natural resources : an innovative theoretical framework for sustainability. In P. Knoepfel, *Environmental policy analyses. Learning from the past for the future - 25 years of research* (pp. 455-506). Berlin: Springer.
- Knoepfel, P., Nahrath, S., Savary, J., & Varone, F. (2009). *Analyse des politiques suisses de l'environnement*. Zürich/Chur: Ruegger Verlag.
- Kose, A., Loungani, P., & Terrones, M. (2009). Une récession extraordinaire. *Finances et Développement*, Juin 2009, 25-28.

- Kronig, S. (1927). *Familien-Statistik und Geschichtliches über die Gemeinde Zermatt*. Visp : Neue Buchdruckerei.
- Kronig, K. (2012, 30 mars). *Postes, téléphones et télégraphes (PTT)*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Ladner, A. (2009, 26 Novembre). *Commune*. Retrieved 18 Février 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Lapointe, J. (2008). *Essor et déclin de la Société immobilière de Caux (1898-1930). Regard sur l'histoire touristique d'une station d'altitude*. Mémoire de licence. Université de Lausanne. Faculté des Lettres, Section d'histoire.
- Le Galès, P. (1995). Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. *Revue française de science politique*, 45 (1), 57-95.
- Lehner, K. (1996). *Kleine Zermatter Chronik*. Zermatt : Wega-Verlag
- Lehner, P. (1983). *1908-1983 : 75 Jahre Ski-Club Zermatt*. Visp : Buchdruck Offset Mengis.
- Lendi, M. (2011). *Rechtsgutachten Strasse Täsch-Zermatt*. Disponible sous : <http://gemeinde.zermatt.ch/pdf/Rechtsgutachten/Strasse-Taesch-Zermatt.pdf>
- Leresche, J.-P. (2001a). Gouvernance et coordination des politiques publiques. In J.-P. Leresche, *Gouvernance locale, coopération et légitimité. Le cas suisse dans une perspective comparée*. (pp. 29-66). Paris : Editions Pedone.
- Leresche, J.-P. (2001b). Gouvernance locale : une perspective comparée. In J.-P. Leresche, *Gouvernance locale, coopération et légitimité. Le cas suisse dans une perspective comparée* (pp. 9-28). Paris : Editions PEDONE.
- Logan, J., & Molotch, H. (1987). *Urban fortunes : the political economy of place*. Berkeley: University of California Press.
- Logan, J., Bridges Whaley, R., & Crowder, K. (1997). The character and consequences of growth regimes : an assessment of 20 years research. *Urban Affairs Review*, 32 (5), 603-630.
- Maria Merki, C. (2004). Eine aussergewöhnliche Landschaft als Kapital. Destinationsmanagement im 19. Jahrhundert am Beispiel von Zermatt. *Histoire des Alpes*, n°9.
- Mossberger, K. (2009). Urban Regime Analysis. In J. Davies, & D. Imbroscio, *Theories of urban Politics* (Second Edition ed., pp. 40-54). Los Angeles: SAGE.
- Mossberger, K., & Stoker, G. (2001). The evolution of urban regime theory : the challenge of conceptualization. *Urban Affairs Review*, 36 (6), 810-835.
- Nahrath, S. (2000). *Screening historique des régimes institutionnels de la ressource sol (1870-2000)*. IDHEAP, Politiques publiques et environnement. Chavannes-près-Renens: IDHEAP.
- Nahrath, S., Csikos, P., Buchli, F., & Rieder, M. (2008). Les impacts de la régionalisation et de la libéralisation sur la durabilité du secteur ferroviaire en Suisse. *Flux*, 72-73, 49-64.
- Narindal, M. (2012). *La Société suisse des hôteliers face aux défis touristiques de l'Entre-deux-guerres*. Université de Lausanne, Faculté des Lettres, Section d'histoire. Lausanne: Université de Lausanne.
- Nicol, L. A. (2009). Institutional regimes for sustainable collective housing. *Thèse de doctorat*. Lausanne : IDEHAP-Université de Lausanne.
- Olgati, M. (2010). Développements théoriques : l'analyse des Régimes institutionnels des ressources appliquée à la ressource information. *eGov Präzens*, 1, 39-41.
- Orr, M., & Stoker, G. (1994). Urban regimes and leadership in Detroit. *Urban Affairs Quarterly*, 30 (1), 48-73.
- Ostrom, E. (1990). *Governing the Commons : the evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge : University Press.
- Perren, E. (2004). *Hotels erzählen : 150 Jahre Riffelberg, 125 Jahre Grand Hotel Zermatterhof*. Zermatt : Burgergemeinde Zermatt, Visp : Mengis Druck und Verlag AG.
- Perren, R., Theler, L., Sarbach, H., Truffer, B. & Taugwalder, H. (1991). *Zermatt-Bahn : de la vallée à la montagne*. Visp : Editions Rotten.
- Perriard-Volorio, M. (1991). *Histoire du tourisme dans la Vallée du Trient (1860-1945) : Naissance, âge d'or, déclin*. Neuchâtel: Université de Neuchâtel, Institut d'histoire.

- Phelps, N. (2012). The growth machine stops? Urban politics and the making and remaking of an edge city. *Urban affairs review*, 48 (5), 1-31.
- Pierre, J. (2005). Comparative Urban Governance : uncovering complex causalities. *Urban Affairs Review*, 40 (4), 446-462.
- Rhodes, R.A.W. (1997). *Understanding governance : policy networks, governance, reflexivity and accountability*. Buckingham and Philadelphia : Open University Press.
- Rougier, H. (2002) *Au pays de Zermatt : la vallée, le massif, les hommes, l'aménagement du territoire*. Le Mont-sur-Lausanne : Editions Loisirs et Pédagogie SA.
- Roy, J., Guex, D. & Sauthier, G. (2011). *La trajectoire historique du développement touristique de Zermatt entre 1850 et 2010*. Working Paper n°3. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Salamin, M. (1978). *Le Valais de 1798 à 1940*. Sierre : Editions du Manoir.
- Sausser-Hall, G. (1956). *Guide politique suisse*. Lausanne: Librairie Payot.
- Sauthier, G. (2011). Trajectoire de développement touristique et régimes urbains : analyse du cas de Montreux. *Mémoire de Master interdisciplinaire en Tourisme* . Sion: Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Sauthier, G. (2013). *Evolution du Régime Politique local à Finhaut entre 1860 et 2010*. Working Paper n°2. Sion : Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Sauthier, G., Guex, D., & Roy, J. (2012 Novembre). La trajectoire historique du développement touristique de Finhaut entre 1860 et 2010. *Working paper N°1* . Sion: Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Schertenleib, U. (2007, 31 janvier). *Xaver Imfeld*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Schild, H. (2012). Le Cervin passera-t-il sous le joug du capital ? In *Les Alpes*, janvier 2012, pp. 42-49.
- Schweitzer, C. (2004). *Offrir du bien-être au client. 150 années Seiler au service de l'hospitalité*. Dielsdorf : Lichtdruck SA.
- Senn, H.-G. (1918). *La Suisse et le tourisme*. Lausanne: Librairie Payot et Cie.
- Steiner, P. (2009, 26 Novembre). *Commune*. Retrieved 18 Février 2013 from Dictionnaire historique de la Suisse: <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Schweizer, R. (2011). Apport du concept d'arrangement régulateur à l'analyse de la gestion des systèmes d'irrigation sous l'angle de la durabilité. *Working paper*, 8. Lausanne : Idheap.
- Seiler, E. (1957). *Wie Zermatt Wintersportplatz wurde*. Brig : Buchdruckerei Tscherrig, Tröndle & Co A.G.
- Stalder, H. (2011, 13 avril). *Schöllenen*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Stone, C. (2005). Looking back to look forward : reflections on urban regime analysis. *Urban Affairs Review* , 40 (3), 309-341.
- Stone, C. (1989). *Regime politics : governing Atlanta, 1946-1988*. Lawrence: University Press of Kansas.
- Stone, C. (1993). Urban regimes and the capacity to govern : a political economy approach. *Journal of Urban Affairs* , 15 (1), 1-28.
- Tissot, L. (2007, 24 août). *Auguste Marguerat*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Trebeljahr, J. (2008). *Learning from Zermatt : étude de l'urbanisation d'une station de montagne en vue de l'accueil des touristes*. Mémoire de DEA Urbanisme et aménagement du territoire, Université de Genève, Institut d'architecture.
- Truffer, B. (2008) *Neues und Altes aus Zermatt : die faszinierende Geschichte des Weltkurortes von den Anfängen bis heute*. Zermatt : Aroleit-Verlag.
- Truffer, B. (2011a, 25 novembre). *Catharina Seiler [-Cathrein]*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Truffer, B. (2011b, 5 décembre). *Alexandre Seiler*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>

- Truffer, B. (2011c, 25 novembre). *Alexandre Seiler*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Truffer, B. (2011d, 25 novembre). *Joseph Seiler*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Truffer, B. (2011e, 25 novembre). *Franz Seiler*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Truffer, B. (2011f, 25 novembre). *Eduard Seiler*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Truffer, B. (2011g, 25 novembre). *Theodore E. Seiler*. Récupéré du *Dictionnaire historique de la Suisse en ligne* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/?lg=f>
- Varone, F., Nahrath, S., & Gerber, J.-D. (2008). Régimes institutionnels de ressources et théorie de la régulation. *Revue de la régulation*, 2.
- Vouilloz Burnier, M.-F. (2010). *1963 Epidémie à Zermatt : la fièvre typhoïde à Zermatt: un événement régional aux conséquences internationales*. Sierre : Editions Monographic SA.
- Wirz-Julen, A (2005). *Die Geschichte der Bergbahnen von Zermatt : von den Anfängen bis zur erfolgreichen Fusion*. Zermatt : Zermatt Bergbahnen.
- Wirz-Julen, A. & Biner, R. (1991). *Zermatter Bürgerbuch*. Zermatt : Bürgergemeinde.

ARTICLES DE PRESSE

- A Champex (1963, 12 juin). *Feuille d'avis du Valais*, p. 15.
- Air-Zermatt prouve ses raisons d'être (1969, 26 avril). *Le Nouvelliste*, p. 36.
- A la société des guides valaisans (1924, 20 septembre). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Andereggen, S. (1990, 10 janvier). Zermatt, une machine à sous. *Le Nouvelliste*, p. 21.
- A propos du service annuel du Viège-Zermatt (1931, 4 décembre). *Le Rhône*, p. 5.
- A qui appartient le Cervin ? (1994, 9 novembre). *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Assemblée de la section Monte-Rosa (1933, 5 décembre). *Le Rhône*, p. 2.
- Assemblée des hôteliers valaisans (1938, 29 avril). *Le Rhône*, p. 2.
- Assemblée générale des guides valaisannes (1966, 24 octobre). *Le Nouvelliste*, p. 22.
- Billet de Zermatt (1933, 9 novembre). *Gazette de Lausanne*, p. 6.
- Biner, H.-J. (1994, 14 juillet). Entwicklung des Alpinismus in Zermatt. *Walliser Bote*, p. 6.
- Bonne retraite, M. Schneller (1960, 30 septembre). *Le Rhône*, p. 9.
- Bonvin, R. (1955, 3 mai). L'aménagement hydro-électrique de Mattmark. *Le Nouvelliste*, p. 8.
- Bourgeoisie de Zermatt (1984, 16 novembre). *Le Nouvelliste*.
- Braucht es Massnahmen ? (2003, juin). *Zermatt Inside*, p. 3.
- Burgerratswahlen in Zermatt (2000, 14 novembre). *Walliser Bote*, p. 17.
- Burgerratswahlen in Zermatt (2008, 14 octobre). *Walliser Bote*, p. 7.
- Bürgin bleibt Präsident (2012, 12 novembre). *Walliser Bote*, p. 2.
- Canton du Valais (1889, 30 mars). *Le Confédéré*, p. 2.
- Canton du Valais (1892, 17 septembre). *Le Confédéré*, p. 3.
- Canton du Valais (1893, 11 novembre). *Le Confédéré*, p. 2.
- Canton du Valais (1895, 25 décembre). *Le Confédéré*, p. 2.
- Canton du Valais (1928, 8 mars). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Canton du Valais (1954, 10 décembre). *Feuille d'avis du Valais*, p. 12.
- Chemin de fer Viège-Zermatt (1928, 16 mai). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Chronique du Haut-Valais (1956, 22 octobre). *Feuille d'avis du Valais*, p. 4.
- Chronique sierroise (1926, 17 juillet). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Chronique sportive (1952, 16 janvier). *Le Nouvelliste*, p. 4.
- Chronique valaisanne (1907, 5 juin). *Gazette de Lausanne*, p. 3.
- Claivaz, P. (1992a, 16 juillet). Zermatt : offre renforcée. *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Claivaz, P. (1992b, 18 décembre). McDonald's à Zermatt : rude. *Le Nouvelliste*, p. 16.
- Claivaz, P. (1995, 23 octobre). Zermatt met le paquet. *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Claivaz, P. (1996, 21 décembre). Zermatt en Corée. *Le Nouvelliste*, p. 20.
- Claivaz, P. (1997, 26 mai). Myoko et Zermatt sont sœurs. *Le Nouvelliste*, p. 16.
- Claivaz, P. (1998a, 4 juin). Soleil levant sur Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 22.
- Claivaz, P. (1998b, 6 octobre). Amadé Perrig quitte Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 22.

- Claivaz, P. (1999a, 11 janvier). Bourgeoisie de Zermatt sous contrôle. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Claivaz, P. (1999b, 22 janvier). Lutttes bourgeoisiales sous Cervin. *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Claivaz, P. (1999c, 22 mai). Solution trouvée. *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Claivaz, P. (1999d, 7 juillet). Zermatt ou la tradition hôtelière. *Le Nouvelliste*, p. 2-3.
- Claivaz, P. (1999e, 30 septembre). 97 millions à assainir. *Le Nouvelliste*, p. 11.
- Claivaz, P. (1999f, 17 décembre). De la bourgeoisie à la S.A. *Le Nouvelliste*, p. 21.
- Claivaz, P. (1999g, 25 janvier). Un directeur pour Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 17.
- Claivaz, P. (1999h, 19 octobre). Zermatt veut son casino. *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Claivaz, P. (2000a, 12 février). Elle veut rester indépendante. *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Claivaz, P. (2000b, 1^{er} février). Directeur licencié. *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Claivaz, P. (2000c, 28 avril). Nouvel homme fort à Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 17.
- Claivaz, P. (2000d, 17 juin). Zermatt a son directeur. *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Claivaz, P. (2000e, 19 avril). Le Haut se connecte. *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Claivaz, P. (2000f, 28 juin). BVZ : l'année du changement. *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Claivaz, P. (2000g, 25 avril). Prise de pouvoir à Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 17.
- Claivaz, P. (2000h, 15 mai). Zermatt : assainissez ! *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Claivaz, P. (2000i, 21 octobre). Zermatt : accord sur 69 millions. *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Claivaz, P. (2001a, 11 octobre). Zermatt : le big bang des remontées. *Le Nouvelliste*, p. 2-3.
- Claivaz, P. (2001b, 2 novembre). Nouvelles taxes. *Le Nouvelliste*, p. 21.
- Claivaz, P. (2001c, 3 mars). Zermatt : la bourgeoisie respire. *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Claivaz, P. (2001d, 7 juin). Zermatt sortie de l'auberge. *Le Nouvelliste*, p. 5.
- Claivaz, P. (2001e, 8 septembre). Remède de cheval pour Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Claivaz, P. (2001f, 30 mai). Matterhornbahnen : proposition d'achat. *Le Nouvelliste*, p. 16.
- Claivaz, P. (2002a, 16 février). Fusion consommée. *Le Nouvelliste*, p. 5.
- Claivaz, P. (2002b, 16 septembre). Une fusion sur plans. *Le Nouvelliste*, p. 5.
- Claivaz, P. (2002c, 16 mars). 30 millions pour Täsch. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Claivaz, P. (2003a, 24 janvier). Le Matterhorn-Gottard est né. *Le Nouvelliste*, p. 16.
- Claivaz, P. (2003b, 22 mars). Réduction du personnel. *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Claivaz, P. (2004a, 24 juin). BVZ Holding : première année réussie. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Claivaz, P. (2004b, 25 mai). Zermattois étrangers à Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Claivaz, P. (2004c, 21 juin). Zermatt : un remède contre la fièvre immobilière. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Claivaz, P. (2004d, 15 juin). Zermatt ferme son casino. *Le Nouvelliste*, p. 5.
- Claivaz, P. (2004e, 13 février). Casino cherche solutions. *Le Nouvelliste*, p. 4.
- Claivaz, P. (2004f, 6 mars). Le casino du Cervin sur le ballant. *Le Nouvelliste*, p. 4.
- Claivaz, P. (2005a, 3 mars). Zermatt route ou parking. *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Claivaz, P. (2005b, 7 mars). Zermatt a dit oui. *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Claivaz, P. (2006a, 27 janvier). Täsch, Zermatt et Randa unis. *Le Nouvelliste*, p. 5.
- Claivaz, P. (2006b, 31 août). Intégration réussie pour le GGB. *Le Nouvelliste*, p. 8.
- Claivaz, P. (2006c, 3 février). Moratoire décrété. *Le Nouvelliste*.
- Claivaz, P. (2007a, 16 février). La fusion mène au triomphe. *Le Nouvelliste*, p. 5.
- Claivaz, P. (2007b, 7 novembre). Les Hôtels Seiler deviennent Jelmoli. *Le Nouvelliste*, p. 11.
- Claivaz, P. (2007c, 17 avril). Les grands travaux de « Zermatt 2015 ». *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Claivaz, P. (2012, 5 mai). Un nouvel appétit depuis Zermatt. *Le Nouvelliste*.
- Claivaz, P. (2014, 17 janvier). Une entente illégale sur le dos de Täsch et de Zermatt. *Le Nouvelliste*.
- Comment les montagnards de Zermatt passent l'hiver (1926, 20 avril). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Commune de Zermatt (1990, 29 juin). *Le Nouvelliste*, p. 36.
- Composition du Conseil bourgeoisial zermattois (1969, 25 février). *Le Nouvelliste*, p. 22.
- Congrès postal à Zermatt (1921, 16 juillet). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Constitution officielle de la société du « métro » zermattois (1977, 28 mai). *Le Nouvelliste*, p. 34.
- Dayer, F. (1999, 17 septembre). Raid en vue sur Téléverbier. *Le Nouvelliste*, p. 11.
- De bonnes nouvelles de Zermatt (1955, 12 décembre). *Feuille d'avis du Valais*, p. 3.
- Département de l'Intérieur (1861, 23 mai). *Le Confédéré*, p. 2.
- Deuxième acte des élections communales (1976, 13 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 1, 13.
- De Viège à Zermatt (1921, 1^{er} décembre). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- De Viège à Zermatt en hiver (1929, 27 juin). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Die Gemeinderatswahlen (1956a, 30 novembre). *Walliser Bote*, p. 1.
- Die Gemeinderatswahlen (1956b, 4 décembre). *Walliser Bote*, p. 2.
- Droit de circuler sur la route Täsch-Zermatt (1978, 1^{er} avril). *Le Nouvelliste*, p. 26.
- Du nouveau à la tête des Hôtels Seiler (1953, 21 août). *Le Nouvelliste*, p. 6.
- Du nouveau à l'office du tourisme (1961, 15 juin). *Feuille d'avis du Valais*, p. 11.

- Du tourisme à bâtons rompus (1935, 21 juillet). *Journal de Genève*, p. 4.
- Elections communales (1932, 7 décembre). *Le Nouvelliste*.
- En vrac du Haut-Pays (1969, 6 mars). *Le Nouvelliste*, p. 22.
- E. Md. (1941, 25 mars). Dans les hautes Alpes, une visite au Riffelberg. *Le Rhône*, p. 1.
- Faites vos jeux (1996, 20 septembre). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Feu vert pour le téléphérique du Petit-Cervin (1974, 1^{er} août). *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Filliez, X. (2014, 22 janvier). Les Portugais qui font Zermatt. *L'Illustré*.
- Fleuron touristique (2011, 13 juillet). *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Fondation « Air-Zermatt » (1968, 6 août). *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Fragnière, V. (2007a, 22 novembre). Un gouvernement plus strict. *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Fragnière, V. (2007b, 23 février). Saas-Fee se limite à 1500 m² de résidences par année. *Le Nouvelliste*, p. 31.
- Funiculaire de Sunnegga (1977, 7 mars). *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Funiculaire de Zermatt/Sunnegga (1977, 14 février). *Le Nouvelliste*, p. 10.
- Funiculaire Zermatt-Sunnegga (1977, 16 février). *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Gemeinderatswahlen (1960, 5 décembre). *Walliser Bote*, p. 1.
- Gemeinderatswahlen (1964, 7 décembre). *Walliser Bote*, p. 2.
- Gemeinderatswahlen (1968, 2 décembre). *Walliser Bote*, p. 2.
- Gemeinderatswahlen (1972, 4 décembre). *Walliser Bote*, p. 3.
- Gemeinderatswahlen (1976, 6 décembre). *Walliser Bote*, p. 5.
- Gemeinderatswahlen (1988, 5 décembre). *Walliser Bote*, p. 9.
- Gemeinderatswahlen (1992, 7 décembre). *Walliser Bote*, p. 13.
- Gemeinderatswahlen (1996, 2 décembre). *Walliser Bote*, p. 17.
- Gemeinderatswahlen (2000, 4 décembre). *Walliser Bote*, p. 16.
- Gemeinderatswahlen (2004, 6 décembre). *Walliser Bote*, p. 7.
- Gemeinderatswahlen (2008, 13 octobre). *Walliser Bote*, p. 4.
- Gemeinderatswahlen (2012, 15 octobre). *Walliser Bote*, p. 4.
- Grand Conseil valaisan (1971, 29 janvier). *Gazette de Lausanne*, p. 11.
- Griffige Zweitwohnungsbremse (2007, 22 février). *Walliser Bote*, p. 3.
- Guex, P. (2005, 15 janvier). Un siècle et demi de la saga Seiler. *Le Nouvelliste*, p. 2-3.
- Guex, P. (2006, 20 décembre). Sept communes interdites de vente aux étrangers. *Le Nouvelliste*, p. 2-3.
- Hôtels (1904, 10 mai). *Gazette de Lausanne*.
- Inauguration de la ligne du Gornergrat (1898, 22 août). *Gazette de Lausanne*, p. 1.
- Industrie hôtelière (1907a, 2 janvier). *Gazette de Lausanne*.
- Industrie hôtelière (1907b, 8 août). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Industrie hôtelière (1926, 29 mai). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Investitionsfreudige Hoteliers (2007, 18 avril). *Walliser Bote*, p. 8.
- Journal illustré des stations du Valais* (1912, 20 juin), p. 3.
- Julen, O. (1971, 16 avril). Sommerskisport im Ferienland Schweiz. *Le Nouvelliste*, p. 34.
- Keine Entscheidung in Zermatt (2004, 13 décembre). *Walliser Bote*, p. 5.
- La fusion des chemins de fer Viège-Zermatt et Gornergrat (1928, 20 janvier). *Gazette de Lausanne*, p. 4.
- La plus haute galerie d'Europe (1940, 29 octobre). *Le Rhône*, p. 1.
- La presse suisse à Zermatt (1928, 4 septembre). *Le Nouvelliste*, p. 1.
- La question de Zermatt (1889, 16 février). *La Gazette du Valais*, n°14, p. 2.
- La route de la station du Cervin (1972, 2 mai). *Le Nouvelliste*, p. 22.
- La route de Zermatt (1972, 17 juin). *Le Nouvelliste*, p. 39.
- La route Täsch – Zermatt est acceptée (1964, 26 octobre). *Feuille d'avis du Valais*, p. 13.
- La saison hôtelière d'hiver (1924, 5 janvier). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- La semaine parlementaire (1924, 26 juin). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- L'assemblée du Viège-Zermatt (1930, 24 juin). *Le Nouvelliste*, p. 2.
- Le budget de Zermatt (1993, 1^{er} mars). *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Le centre sportif de Zermatt (1982, 30 janvier). *Le Nouvelliste*, p. 35.
- Le congrès des Caisses Raiffeisen à Zermatt (1929, 6 juillet). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Le congrès des sciences naturelles à Zermatt (1923, 6 septembre). *Le Nouvelliste*, p. 1.
- Le Conseil fédéral donne le feu vert (1973, 18 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 30.
- Le résultat des élections zermattoises (1976, 7 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 29.
- Les assemblées primaires et le service d'hiver du Viège-Zermatt (1931, 19 août). *Le Nouvelliste*, p. 2.
- Les banquiers suisses à Zermatt (1929, 10 septembre). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Les chemins de fer de montagne haut-valaisans (1967, 24 octobre). *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Les électriciens suisses en Valais (1935, 14 septembre). *Le Nouvelliste*, p. 2.
- Les enjeux du Haut (1996, 3 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 11.

- Les projets de Zermatt (1967, 8 février). *Feuille d'avis du Valais*, p. 7.
- Les votations de dimanche divisent le Valais (1987, 8 décembre). *Gazette de Lausanne*, p. 12.
- Le téléphérique Zermatt – Lac Noir (1952, 23 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 4.
- Le TF a tranché (1995, 29 mars). *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Lettre de Zermatt (1928, 28 décembre). *Gazette de Lausanne*, p. 1-2.
- Le Viège-Zermatt en hiver (1908, 22 octobre). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Le Viège-Zermatt en hiver (1913, 8 mars). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Le Viège-Zermatt (1923, 3 mai). *Gazette de Lausanne*, p. 2.
- Le Viège-Zermatt (1928, 22 mai). *Gazette de Lausanne*, p. 4.
- Le Viège-Zermatt (1941, 8 juin). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- L'exploitation du Viège-Zermatt en hiver (1912, 27 juillet). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- L'hiver à Zermatt (1928, 1^{er} décembre). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Ligne Viège-Zermatt (1907, 24 octobre). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- L'usine d'incinération des ordures ménagères de Zermatt (1970, 9 janvier). *Le Nouvelliste*, p. 26.
- L'UVT a siégé à Loèche-les-Bains (1959, 22 mai). *Le Rhône*, p. 1.
- Massy, F. (2014, 8 février). Quels actionnaires pour nos installations ? *Le Nouvelliste*, p. 4-5.
- Méroz, C. (2007, 4 janvier). La station de Zermatt rend hommage aux anciens. *Le Nouvelliste*, p. 2-3.
- Nicolet, L. (2004, 6 janvier). Berne passe outre les querelles haut-valaisannes et donne son feu vert au terminal routier de Täsch. *Le Temps*.
- Nouvelles automotrices (1965, 20 janvier). *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Nouvelles locales (1920, 1^{er} avril). *Nouvelliste*, p. 3.
- On s'arrache à nouveau le Cervin (1994, 3 mai). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Onze victimes dans l'avalanche de Zermatt (1985, 5 mars). *Gazette de Lausanne*, p. 9.
- Peb. (1966, 14 février). Zermatt aura le plus haut téléphérique du monde. *Le Nouvelliste*, p. 19.
- Pellegrini, V. (2000a, 4 janvier). Téléverbier : la CDA en force... *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Pellegrini, V. (2000b, 3 février). Téléverbier entre à Paris... *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Pellegrini, V. (2000c, 25 février). Vers une CDA suisse. *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Pellegrini, V. (2000d, 20 avril). Vers une CDA suisse. *Le Nouvelliste*, p. 7.
- Pellegrini, V. (2001, 22 mars). Alprojet va de l'avant. *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Pichon, M. (1996, 18 octobre). La bourgeoisie de Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 34.
- Plainte déboutée (1996, 13 août). *Le Nouvelliste*, p. 11.
- Pour le Viège-Zermatt (1931, 2 octobre). *Le Rhône*, p. 4.
- Präsidentenwahlen (1996, 9 décembre). *Walliser Bote*, p. 6.
- Präsidentenwahlen in Zermatt (1988, 12 décembre). *Walliser Bote*, p. 8.
- Präsidentenwahlen (2000, 11 décembre). *Walliser Bote*, p. 6.
- Premier emprunt de la Grande Dixence S.A. (1955, 27 août). *Le Nouvelliste*, p. 5.
- Présidence de Zermatt (1990, 3 décembre). *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Presse (1920, 20 janvier). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Promouvoir le tourisme alpin par l'aviation (1969, 19 février). *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Radiophonie internationale (1931, 27 juin). *Le Nouvelliste*, p. 2.
- Roulet, Y. (2002, 28 décembre). L'expert canadien auquel Zermatt a confié son avenir. *Le Temps*.
- Rudaz, G. (1987, 31 décembre). Les décisions du peuple souverain. *Le Nouvelliste*, p. 38.
- Scrutin décisif en Valais ce week-end (1972, 16 décembre). *Gazette de Lausanne*, p. 5.
- Sierre et le Haut-Valais (1964, 4 mai). *Feuille d'avis du Valais*, p. 11.
- Société des Hôtels Seiler, Zermatt (1932, 27 mai). *Le Rhône*, p. 7.
- Société des Hôtels Seiler, Zermatt (1937, 15 juin). *Gazette de Lausanne*, p. 4.
- Société des hôtels Seiler, Zermatt, S.A. (1969, 10 juin). *Le Nouvelliste*.
- Société d'Hôtels à Zermatt (1932, 14 avril). *Feuille d'avis du Valais*, p. 1.
- Société suisse des imprimeurs (1933, 4 juillet). *Le Rhône*, p. 2.
- Sport d'hiver (1909, 1^{er} janvier). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Sports et musique (1996, 22 mars). *Le Nouvelliste*, p. 20.
- Tissonnier, L. (1982, 6 novembre). La cour cantonale a tranché : le Petit-Cervin appartient à la commune de Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 32.
- Théodore E. Seiler (1968, 6 août). *Le Nouvelliste*, p. 14.
- Tissonnier, L. (1975, 15 décembre). Zermatt dit oui au funiculaire de la Sunegga. *Le Nouvelliste*, p. 12.
- Tissonnier, L. (1984, 29 février). Le Cervin rendu à tous ses propriétaires. *Le Nouvelliste*, p. 30.
- Tissonnier, L. (1986a, 12 avril). Quel avenir pour la route Täsch-Zermatt ? *Le Nouvelliste*, p. 44.
- Tissonnier, L. (1986b, 21 avril). Route entre Täsch et Zermatt ? *Le Nouvelliste*, p. 18.
- Tissonnier, L. (1991, 20 juin). Actionnaires du BVZ : Daniel Lauber nouveau président. *Le Nouvelliste*, p. 33.
- Trois listes à Zermatt (1968, 29 novembre). *Le Nouvelliste*, p. 30.

- Un cash-flow record (1997, 12 juin). *Le Nouvelliste*, p. 16.
- Un chemin de fer au Gornergrat (1894, 10 octobre). *Le Confédéré*, p. 2-3.
- Unabhängige Liste Zermatt (2004, 30 novembre). Unabhängige Liste Zermatt eingereicht. *Walliser Bote*, p. 18.
- Une conférence du tourisme à Zermatt (1932, 13 septembre). *Feuille d'avis du Valais*, p. 3.
- Une école anglaise à Zermatt (1881, 11 juin). *Gazette du Valais*, n° 94, p. 2.
- Une nouvelle route (1924, 23 février). *Feuille d'avis du Valais*, p. 2.
- Une réalisation en superlatifs (1980, 9 juin). *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Un funiculaire à Zermatt (1975, 1^{er} mars). *Le Nouvelliste*, p. 31.
- Un hôtel-école à Zermatt (1975, 3 février). *Le Nouvelliste*, p. 11.
- Un nouveau téléphérique Valtournanche-vallée de Zermatt (1939, 28 février). *Le Rhône*, p. 1.
- Un rapport éloquent (1963, 9 juillet). *Feuille d'avis du Valais*, p. 15.
- Un ski-lift à Zermatt (1942, 24 décembre). *Le Rhône*, p. 2.
- Un téléphérique à cabines au Gornergrat (1953, 27 janvier). *Le Rhône*, p. 3.
- Valais (1881, 16 juin). *Gazette de Lausanne*, p. 2.
- Vers la création d'une usine d'incinération des ordures (1962, 29 octobre). *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Viège (1960, 29 septembre). *Le Nouvelliste*, p. 11.
- Viège-Zermatt (1889, 6 mars). *Gazette du Valais*, n°19, p. 2.
- Viège-Zermatt (1894, 23 juin). *Gazette du Valais*, n°50, p. 2.
- Volets clos (2006, 1^{er} janvier). *Le Matin*, p. 10.
- Vote à Zermatt (1972, 18 décembre). *Gazette de Lausanne*, p. 3.
- Vuistiner, P. (2001, 13 avril). Projet de fusion à Zermatt. *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Vuistiner, P. (2002, 6 avril). Les tourments des petits. *Le Nouvelliste*, p. 7.
- Wachtablösung am Matterhorn (1956, 4 décembre). *Briger Anzeiger*, p. 2.
- Wahlen in Zermatt (1972, 11 décembre). *Walliser Bote*, p. 3.
- Wem gehört das Matterhorn (1982, 23 octobre). *Walliser Bote*, p. 7.
- Wicki, N. (2002, 16 décembre). A en perdre la boule ! *Le Nouvelliste*, p. 9.
- Zermatt (1888, 27 décembre). *Gazette du Valais*, n°103, p. 2.
- Zermatt (1896, 5 août). *Le Confédéré*, p. 2.
- Zermatt (1898a, 18 juin). *Gazette du Valais*, n°49, p. 3.
- Zermatt (1898b, 13 août). *Gazette du Valais*, n°65, p. 2-3.
- Zermatt (1956, 21 novembre). *Le Nouvelliste*, p. 1.
- Zermatt (1961, 8 avril). *Feuille d'avis du Valais*, p. 7.
- Zermatt (1983, 8 septembre). *Le Nouvelliste*, p. 31.
- Zermatt (1986, 20 mars). *Le Nouvelliste*, p. 53.
- Zermatt (1987, 23 janvier). *Le Nouvelliste*, p. 37.
- Zermatt (1991, 31 janvier). *Le Nouvelliste*, p. 30.
- Zermatt a des projets (1962, 22 mars). *Le Nouvelliste*, p. 13.
- Zermatt connaît le déficit (1994, 14 février). *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Zermatt : crédit accepté (1985, 10 juin). *Le Nouvelliste*, p. 20.
- Zermatt : CSP übernimmt Vizeamt (1992, 14 décembre). *Walliser Bote*, p. 5.
- Zermatter Burgerratswahlen (1988, 5 décembre). *Walliser Bote*, p. 12.
- Zermatt et le Gornergrat (1898, 27 août). *Gazette du Valais*, n°69, p. 2-3.
- Zermatt. Gemeinderatswahlen (1952a, 5 décembre). *Walliser Bote*, p. 2.
- Zermatt. Gemeinderatswahlen (1952b, 9 décembre). *Walliser Bote*, p. 2.
- Zermatt : les Hôtels Zimmermann (1979, 12 avril). *Le Nouvelliste*, p. 35.
- Zermatt : les tribulations d'un projet de route (1972, 27 octobre). *Gazette de Lausanne*, p. 3.
- Zermatt – ski en été (1924, 8 juillet). *Le Nouvelliste*, p. 3.
- Zermatt très endettée (2000, 4 août). *Le Nouvelliste*, p. 15.
- Zweitwohnungsbeschränkungen in Zermatt (2011, octobre). *Zermatt Inside*, p. 7.

RAPPORTS

- Administration fédérale (2005). *Rapport et avant-projet concernant l'abrogation de la loi fédérale sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger*. Document de consultation. Disponible sous : http://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/1258/Bericht_V_f.pdf
- ARE (Office fédéral du développement territorial) (2010). *Résidences secondaires – Guide pour la planification directrice cantonale*. Berne
- ARE (Office fédéral du développement territorial) (2012). *Rapport explicatif relatif à l'ordonnance sur les résidences secondaires*. Berne
- Burgergemeinde Zermatt (1997). Geschäftsbericht.

- Bürgergemeinde Zermatt (2000). Geschäftsbericht.
- Bürgergemeinde Zermatt (2001). Geschäftsbericht.
- Bürgergemeinde Zermatt (2003). Geschäftsbericht.
- Bürgergemeinde Zermatt (2004). Geschäftsbericht.
- Bürgergemeinde Zermatt (2006). Geschäftsbericht.
- Commission consultative fédérale pour le tourisme. (1979). *Conception suisse du tourisme : bases de la politique suisse*. Berne : Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie.
- Conseil d'Etat du Canton du Valais (1984). *Conception directrice Valais*. Brig : Buchdruckerei Tscherrig AG.
- Conseil d'Etat (1999). *Communiqué pour les médias. Bourgeoisie de Zermatt : le Conseil d'Etat rend son jugement*. Disponible sous : https://www.vs.ch/Press/DS_3/CO-1999-21-01-1129/fr/C3-1.rtf
- Conseil d'Etat du Canton du Valais (2007). *Message accompagnant le projet de loi sur le tourisme*. Sion : administration cantonale.
- Conseil fédéral (1886). *Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant la concession d'un chemin de fer à voie étroite, avec sections à crémaillère, de Viège à Zermatt*. Berne : Feuille fédérale, vol. 3, n°52.
- Conseil fédéral (1892). *Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale relatif à la concession d'un chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et au Mont Cervin*. Berne : Feuille fédérale, vol. 1, n°5.
- Conseil fédéral (1894). *Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant le transfert et la modification de la concession d'un chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et au Mont Cervin, ainsi qu'une prolongation de délai pour la ligne de Zermatt au Gornergrat*. Berne : Feuille fédérale, vol. 2, n°26.
- Conseil fédéral (1895). *Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant une prolongation de délai pour le chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et la non-entrée en matière sur la demande en prolongation de délai pour le chemin de fer du Mont-Cervin*. Berne : Feuille fédérale, vol. 4, n°49.
- Conseil Fédéral. (1917). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée concernant la participation de la Confédération à la création d'un office suisse du tourisme*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1918). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée concernant l'appui financier à accorder aux entreprises de transport se trouvant dans une situation difficile*. Berne : Feuille Fédérale, vol. 4, n° 38.
- Conseil Fédéral. (1919). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer privés désireux d'introduire la traction électrique*. Berne : Feuille Fédérale, vol. 2, n° 18.
- Conseil Fédéral. (1920). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la participation de la Confédération à la création d'une société fiduciaire suisse pour l'industrie hôtelière*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1924). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le projet de loi fédérale sur la création et l'extension d'entreprises hôtelières*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil fédéral. (1931). *Extraits des délibérations du Conseil fédéral du 29 septembre 1931*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil fédéral. (1935). *Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'initiative populaire pour le développement des routes alpêtres et de leurs voies d'accès (article 23ter de la constitution fédérale)*. Berne : Feuille Fédérale.
- Conseil Fédéral. (1939). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la création d'un office central suisse du tourisme*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral (1960). *Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'abrogation des mesures juridiques en faveur de l'hôtellerie*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (1996). *Rapport sur la politique du tourisme de la Confédération*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (2002). *Message du Conseil fédéral relatif à l'amélioration de la structure et de la qualité de l'offre dans le domaine du tourisme suisse*. Berne : Feuille fédérale.
- Conseil Fédéral. (2010). *Stratégie de croissance pour la place touristique suisse*. Berne : Secrétariat d'Etat à l'économie.
- DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) (2012). *Fiche d'information. Les résidences secondaires en Suisse*. Berne.
- Einwohnergemeinde Zermatt (2001). Urversammlung vom 20. Juni 2001, Protokoll.
- Einwohnergemeinde Zermatt (2007). Ausserordentliche Urversammlung, Protokoll Nr. 01/2007.
- Einwohnergemeinde Zermatt (2011). Ordentliche Urversammlung, Protokoll Nr. 01/2011.
- Einwohnergemeinde Zermatt, Bürgergemeinde, Zermatt Tourismus, Hotelier-Verein, Gewerbeverein, Zermatt Bergbahnen AG, Matterhorn Gotthard Bahn & Gornergrat Bahn (2007). *Leitbild « Zermatt 2015 ». Ein Ausblick in die Zukunft von Zermatt*. Disponible sous : <http://gemeinde.zermatt.ch/pdf/Leitbild-Zermatt-2015.pdf>
- Einwohnergemeinde Zermatt & Zermatt Tourismus (2012). *Informationsbroschüre*. Disponible sous http://gemeinde.zermatt.ch/pdf/Infobroschuere_Zermatt-Aug-12.pdf
- Einwohnergemeinde Zermatt (2013). Ordentliche Urversammlung, Protokoll Nr. 02/2013.
- Grand Conseil du Canton du Valais (1851). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mai*.
- Grand Conseil du Canton du Valais (1874). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mai*.

- Grand Conseil du Canton du Valais (1888). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de novembre.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1890). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de novembre.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1894). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de novembre.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1895). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mai.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1898). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mai.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1909). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mai.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1917). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mai.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1921). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de novembre.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1930). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de novembre.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1932). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mai.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1971a). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de janvier.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1971b). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mai.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1973). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de février.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (1987). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de mars.*
- Grand Conseil du Canton du Valais (2008). *Bulletin des séances du Grand Conseil : session ordinaire de septembre.*
- Kantons-Gericht (1982, 4 novembre). *Munizipalgemeinde Zermatt, Klägerin, gegen Burgergemeinde Zermatt, Beklagte.*
- Kur- und Verkehrsverein Zermatt (1963). *Jahresbericht.*
- Kur- und Verkehrsverein Zermatt (1965). *Jahresbericht.*
- Kur- und Verkehrsverein Zermatt (1966). *Jahresbericht.*
- Kur- und Verkehrsverein Zermatt (1990). *Jahresbericht.*
- Kur- und Verkehrsverein Zermatt (1994). *Jahresbericht.*
- Kur- und Verkehrsverein Zermatt (1998). *Jahresbericht.*
- Matterhornbahnen AG (1994). *Geschäftsbericht*
- Matterhornbahnen AG (1996). *Geschäftsbericht*
- Matterhornbahnen AG (1998). *Geschäftsbericht*
- Matterhornbahnen AG (2000). *Geschäftsbericht*
- Office fédéral de la statistique (1851). *Tableaux de la population de la Suisse, dressés d'après les résultats du dernier recensement fédéral (18-23 mars 1850).* Berne : Imprimerie Staempfli.
- Office fédéral de la statistique (1862). *Statistique de la Suisse, population, recensement fédéral du 10 décembre 1860.* Berne : Imprimerie de Walder & Schiller.
- Office fédéral de la statistique (1870). *Eidgenössische Volkszählung vom 1. December 1870. Die Bevölkerung nach Geschlecht, Civilstand, Heimath, Aufenthalt, Religion, Gebrechen, Sprachverhältnissen, nebst der Zahl der Haushaltungen, der Wohnhäuser und bewohnbaren Räume.* Disponible à l'adresse <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/dienstleistungen/history/02/00/01/03.Document.118419.pdf>
- Office fédéral de la statistique (1881). *Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. December 1880.* Berne : Institut Orell Füssli.
- Office fédéral de la statistique (1892). *Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. December 1888.* Berne : Institut Orell Füssli.
- Office fédéral de la statistique (1904). *Die Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung vom 1. December 1900.* Berne : Buchdruckerei Lack & Grunau.
- Office fédéral de la statistique (1920). *Recensement fédéral de la population du 1^{er} décembre 1920, Fascicule 13, Canton du Valais.* Berne : Bureau fédéral de la statistique
- Office fédéral de la statistique (1934). *Recensement fédéral de la population du 1^{er} décembre 1930, 12^{ème} volume, Canton du Valais.* Berne : Bureau fédéral de la statistique
- Office fédéral de la statistique (1946). *Recensement fédéral de la population du 1^{er} décembre 1941, 16^{ème} volume, Canton du Valais.* Berne : Bureau fédéral de la statistique
- Office fédéral de la statistique (1954). *Recensement fédéral de la population du 1^{er} décembre 1950, 20^{ème} volume, Canton du Valais.* Berne : Bureau fédéral de la statistique
- Office fédéral de la statistique (1964). *Recensement fédéral de la population du 1^{er} décembre 1960, 20^{ème} volume, Canton du Valais.* Berne : Bureau fédéral de la statistique
- Office fédéral de la statistique (1974). *Recensement fédéral de la population du 1^{er} décembre 1970, Volume 2a, Canton du Valais.* Berne : Bureau fédéral de la statistique

- Office fédéral de la statistique (1985). *Recensement fédéral de la population 1980, Canton du Valais*. Berne : Office fédéral de la statistique
- Office fédéral de la statistique (1993). *Recensement fédéral de la population 1990, Ouvrage de référence*. Berne : Office fédéral de la statistique
- Office fédéral de la statistique (2002). *Recensement fédéral de la population 2000*. Neuchâtel : Office fédéral de la statistique
- Office fédéral de la statistique (2010). *Statistique de la population et des ménages*. Neuchâtel : Office fédéral de la statistique
- Office fédéral de la statistique (2012). Statistiques de l'hébergement touristique pour la commune de Zermatt. *Reçu de l'Office fédéral de la statistique par email le 7 mars 2012*.
- Office fédéral de la statistique (2014). Liste des communes avec la proportion des résidences secondaires. Disponible sous : http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00236/04094/index.html?lang=fr&download=NHZLpZeg7t.lnp6I0NTU042I2Z6ln1ae2Izn4Z2qZpnO2Yuuq2Z6gpJCEeYF9hGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--
- Schweizerischen Bundesgericht (1984, 23 février). *Bürgergemeinde Zermatt gegen Munizipalgemeinde Zermatt*. P 639/83/rt
- Service de l'aménagement du territoire (2007). *Etude de base du plan directeur cantonal. Résidences secondaires*. Etat du Valais.
- Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG (1981). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG (1990). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG (1992). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG (1994). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG (1996). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG (1998). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Standseilbahn Zermatt-Sunnegga AG (1999). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- WCED (1987). *Our common future*. United Nations.
- Disponible sur : http://conspect.nl/pdf/Our_Common_Future-Brundtland_Report_1987.pdf
- Zermatter Rothornbahn AG (1968). *Jahresrechnung pro 1968*.
- Zermatter Rothornbahn AG (1969). *Jahresrechnung pro 1969*.
- Zermatter Rothornbahn AG (1990). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Zermatter Rothornbahn AG (1992). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Zermatter Rothornbahn AG (1994). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Zermatter Rothornbahn AG (1996). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Zermatter Rothornbahn AG (1997). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Zermatter Rothornbahn AG (1998). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Zermatter Rothornbahn AG (2001). *Jahresbericht und Jahresrechnung*.
- Zermatt Tourismus (2000). *Jahresbericht*.
- Zermatt Tourismus (2006). *Jahresbericht*.
- Zermatt Tourismus (2007). *Jahresbericht*.
- Zermatt Tourismus (2009). *Jahresbericht*.

SITES INTERNET

- Canton du Valais, révision de la loi sur le tourisme
URL : <http://www.vs.ch/Navig/navig.asp?MenuID=22148>
- Catalogue collectif suisse des affiches
URL : <http://opac.admin.ch/cgi-bin/gw/chameleon?skin=affiches&lng=fr-ch>
- Elektrizitätswerk Zermatt, Organisation
URL : http://www.ewzermatt.ch/unte_organisation.html
- Energy Forum Valais/Wallis
URL : <http://www.energyforum-vs.ch/fr/meta/accueil>
- Gornergratbahn
URL : <http://www.gornergratbahn.ch/fr/Pages/default.aspx>
- Matterhorn Gotthard Bahn
URL : <http://www.matterhorngotthardbahn.ch/fr/Pages/default.aspx>
- Matterhorn Group, site sur la cabane du Hörnli
URL : http://www.hornlihütte2015.ch/home_25.html
- MLS Architectes
URL : http://www.mls-architekten.ch/cms/output.php?id=8&ref_id=62
- Office fédéral de la statistique, Définitions

URL : <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/10/11/def.html>

Office fédéral du développement territorial ARE, *Conceptions*

URL : <http://www.aren.admin.ch/themen/raumplanung/00232/04912/index.html?lang=fr>

Site Monte-Rosa

URL : <http://www.monterosa.com>

Société des Hôteliers de Zermatt

URL : <http://www.hoteliervereinermatt.ch/home.html>

DISPOSITIONS JURIDIQUES

Niveau fédéral

Arrêté du Conseil fédéral du 25 novembre 1874 concernant le recours de la commune de Zermatt (Valais) pour violation de la Constitution dans l'affaire Seiler, in *Feuille Fédérale*, 1875, vol. 1, n°7.

Arrêté fédéral du 20 juin 1892 portant concession d'un chemin de fer de Zermatt au Gornergrat et au Mont-Cervin, in *Feuille Fédérale*, 1892, vol. 1, n°5.

Arrêté fédéral du 18 décembre 1918 concernant le secours aux entreprises de transport en souffrance, in *Feuille Fédérale*, 1918, vol. 4, n°38.

Arrêté fédéral du 19 février 1921 concernant les mesures à prendre pour obvier au chômage, in *Feuille Fédérale*, 1920, vol. 5, n°53.

Arrêté fédéral du 23 mars 1961 instituant le régime d'autorisation pour l'acquisition d'immeubles par des personnes domiciliées à l'étranger, RO 1961 209

Arrêté fédéral du 9 octobre 1992 supprimant l'interdiction des maisons de jeu, *Feuille Fédérale*, 1992, vol. 6, n°42.

Arrêté fédéral du 10 octobre 1997 encourageant l'innovation et la coopération dans le domaine du tourisme, in *Feuille Fédérale*, 1997, vol. 4, n°41.

Code civil suisse du 10 décembre 1907, RS 210

Constitution fédérale de 1848, disponible sous <http://mjp.univ-perp.fr/constit/ch1848.htm>

Initiative populaire fédérale du 11 mars 2012 "pour en finir avec les constructions envahissantes de résidences secondaires", disponible sous <http://www.admin.ch/ch/f/pore/vi/vis345t.html>

Loi fédérale du 28 juillet 1852 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération Suisse, in *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1865, tome III*

Loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, in *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1872*

Loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, in *Feuille Fédérale, 1897, vol. 4, n°42*

Loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires, in *Feuille Fédérale, 1899, vol. 5, n°52*

Loi fédérale du 11 octobre 1902 concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts, *Feuille Fédérale, 1902, vol.4, n°44*

Loi fédérale du 24 juin 1904 sur la chasse et la protection des oiseaux, RO 1904

Loi fédérale du 2 octobre 1919 concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique, *Feuille Fédérale, 1919, vol. 2, n°18*

Loi fédérale du 16 octobre 1924 restreignant la construction et l'agrandissement d'hôtels, RO 1924

Loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN), RS 451

Loi fédérale du 21 mars 1969 modifiant celle qui concerne la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts, *Feuille Fédérale, 1969, vol. 1, n°12*

Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, RS 700

Loi fédérale du 16 décembre 1983 sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger, RS 211.412.41

Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, in *Feuille Fédérale, 1985, vol. 1, n°12*.

Loi fédérale sur les chemins de fer, Modification du 20 mars 1998, RO 1998

Loi fédérale du 18 décembre 1998 sur les jeux de hasard et les maisons de jeu, RS 935.52

Ordonnance du 2 novembre 1915 relative à la protection de l'industrie hôtelière contre les conséquences de la guerre, RO 1915 838

Ordonnance du 8 avril 1987 sur les routes principales, RO 1987 725

Ordonnance du 22 août 2012 sur les résidences secondaires, RS 702

Règlement du 20 février 1873 concernant les justifications exigées pour les demandes de concessions de chemins de fer, ainsi que les plans et documents à présenter avant et après la construction des chemins de fer concédés, in *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1873*

Niveau cantonal valaisan

Arrêté du 16 janvier 1889 prononçant la régie de la commune de Zermatt, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XV, 1888 à 1892, pp. 59-62.

Arrêté du 30 avril 1921 concernant les mesures à prendre pour obvier au chômage, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XXVII, 1920 à 1923, pp. 219-221.

Arrêté du 4 octobre 1978 concernant les restrictions de la circulation des véhicules à moteur sur la route Täsch-Zermatt, RS 741.109

Code Civil du Canton du Valais de 1854. Sion : Imprimerie d'Etienne Ganioz

Code de procédure civile de la République et Canton du Valais du 22 novembre 1919, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XXVI, 1917 à 1920, pp. 422-496.

Constitution du Canton du Valais du 23 décembre 1852, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome IX, 1852 à 1857, pp. 1-23.

Constitution du Canton du Valais du 26 novembre 1875, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XII, 1874 à 1879, pp. 149-173.

Décret du 6 juillet 1937 concernant l'organisation touristique du canton et de la perception de la taxe de séjour, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais, 1937*, pp. 208-209

Dekrets-entwurf von dem 5. Oktober 1962 betreffend die Gewährung eines Beitrages an die Gemeinde Zermatt für den Bau einer Müllverbrennungsanlage, in *Bulletin des séances du Grand Conseil valaisan, session du novembre 1962*

Décret du 8 juillet 1966 concernant la classification des routes prévue à l'article 18 de la loi sur les routes du 3 septembre 1965, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome LX, Année 1966, pp. 136-143.

Décret du 1^{er} février 1985 réglant provisoirement l'application de la loi fédérale du 16 décembre 1983 sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome LXXIX, Année 1987, pp. 63-66.

Décret du 13 mars 1987 concernant la construction des galeries de protection contre les avalanches de Wang et de Meiggern sur la route cantonale Täsch – Zermatt, sur le territoire des communes de Täsch et de Zermatt, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome LXXXI, Année 1987, pp. 25-26.

Loi du 20 mai 1835 sur les constructions, l'élargissement, l'entretien et la classification des routes, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome V, 1827 à 1838, pp. 438-454.

Loi du 24 mai 1851, modifiant celle du 20 mai 1835, sur la classification des routes, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome VIII, 1847 à 1852, pp. 335-337.

Loi du 26 mai 1857 régularisant le service aux transports des voyageurs sur les routes latérales du canton, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome X, 1857 à 1865, pp. 1-9.

Loi du 23 novembre 1870 sur les bourgeoisies, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XI, 1865 à 1874, pp. 172-177.

Loi du 24 mai 1876 sur les votations et élections par les assemblées primaires, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XII, 1874 à 1879, pp. 186-209.

Loi du 1^{er} décembre 1904 sur la classification, la construction, l'entretien et la police des routes, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XXI, 1905 à 1907, pp. 6-43.

Loi du 23 mai 1908 sur les élections et votations, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XXII, 1907 à 1909, pp. 301-337.

Loi d'application du Code civil suisse du 15 mai 1912 et dispositions d'exécution, consultée aux Archives de l'Etat du Valais.

Loi du 19 mai 1924 sur les constructions, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XVIII, 1923 à 1925, pp. 124-131.

Loi du 18 mai 1927 concernant la construction de routes et chemins reliant les villages de la montagne à la plaine et la réfection de la route cantonale de St-Gingolph à Brigue, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XXX, 1927 à 1929, pp. 39-42.

Loi du 17 janvier 1933 concernant l'attribution de la propriété des biens du domaine public et des choses dans maître, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XXXIV, 1934 et 1935, pp. 143-144.

Loi du 31 janvier 1991 réglant l'application de la loi fédérale du 16 décembre 1983 sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger, RS 211.41

Loi du 9 février 1996 sur le tourisme, RS 935.1

Loi du 28 mars 1996 sur l'organisation des Conseils et les rapports entre les pouvoirs, RS 171.1

Ordonnance du 27 mars 1985 sur l'acquisition d'immeubles par des personnes à l'étranger, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome LXXIX, Année 1987, pp. 237-240.

Règlement d'exécution du décret du 6 juillet 1937 concernant l'organisation touristique du Canton et la perception de la taxe de séjour, in *Recueil des lois, décrets et arrêtés du Canton du Valais*, tome XXXV, 1936 et 1937, pp. 209-216.

Niveau communal

Reglement über den Erst- und Zweitwohnungsbau der Gemeinde Zermatt, 2004

Reglement über die Kontingentierung von Zweitwohnungen der Gemeinde Zermatt, 2007, Revision 2011

Verkehrsreglement der Gemeinde Zermatt, 21. April 1966