

Un funiculaire au sommet du Cervin ?

par

Alice Denoréaz

Troisième prix ex æquo
du Concours d'histoire
Gérald Arlettaz

Modernisation et identité nationale à la Belle Epoque (1890-1914)

INTRODUCTION

La Belle Epoque, période comprise entre 1890 et 1914, se caractérise par de multiples paradoxes¹. Marquée par une très forte effervescence économique et par le développement de nouvelles technologies, l'évolution débridée qui caractérise le tournant du XX^e siècle engendre une série de transformations qui déstabilisent la société en profondeur et instaurent un climat d'incertitude². C'est à ce moment-là que la révolution industrielle entre dans sa phase la plus intense. Cette révolution opère un bouleversement de l'économie qui se traduit par l'entrée de l'Europe dans l'ère du « capitalisme triomphant »³.

La Suisse bénéficie largement de cette révolution industrielle, qui l'introduit dans l'ère de la modernité. Du point de vue économique, la Confédération occupe une place privilégiée en Europe : grâce à un outil de production industrielle performant, la Suisse compte dès 1914 parmi

les « grandes nations industrialisées »⁴. L'absence de ressources naturelles, l'abondance de la main-d'œuvre et des capitaux, ainsi qu'un haut niveau d'éducation favorisent le développement de l'activité industrielle du pays⁵.

Cette croissance économique fulgurante s'accompagne toutefois, en Suisse comme dans le reste de l'Europe, d'une violente critique du libéralisme économique et de la foi aveugle dans le progrès technologique, diffusée en grande partie par une bourgeoisie conservatrice, laquelle n'a pas récolté les fruits de ce prodigieux développement économique⁶. Mise à l'écart du pouvoir par les radicaux depuis la création de l'Etat fédéral en 1848⁷, cette élite profite du contexte de crise de la Belle Epoque pour dénoncer la faille du gouvernement à travers une critique virulente du libéralisme si cher au parti radical⁸. Les partisans de ce courant accusent le libéralisme de mettre en danger les

¹ Ce texte est tiré d'un travail de mémoire présenté à l'Université de Lausanne en 2009.

² JOST, PAVILLON, 2008, pp. 7-8.

³ BERGIER 1974, p. 117.

⁴ RUFFIEUX 1986, p. 613.

⁵ BERGIER 1974, p. 81 ; BAIROCH 1990, p. 105.

⁶ JOST, 1992, p. 21 ; MAYER 1983, p. 272.

⁷ ALTERMATT 1993, p. 46.

⁸ JOST 1992, p. 26.

caractéristiques propres à l'identité helvétique : selon eux, les traditions, les mœurs, le patrimoine architectural ou encore le paysage seraient menacés de disparition par les changements induits par ce développement effréné. En bref, ils considèrent cette modernisation en cours comme un des facteurs de la dissolution de l'identité nationale.

En Suisse, les causes de ce mouvement de contestation sont liées aux transformations engendrées par la révolution industrielle. Tout d'abord, entre 1870 et 1890, l'Europe est marquée par une crise économique majeure qui affecte aussi la Suisse : certaines grandes compagnies ferroviaires helvétiques notamment font faillite⁹. Par ailleurs, de nouvelles technologies (l'électricité, l'automobile, l'avion, le téléphone, le cinéma) suscitent une certaine inquiétude en raison de leur impact sur la vie quotidienne¹⁰, car elles causent une sorte de remise en question de la perception du monde. Cette méfiance vis-à-vis de la technologie est renforcée par une multiplication de catastrophes qui révèlent le manque de contrôle de l'homme sur la machine.

D'un point de vue social, on assiste à une recrudescence du chômage et de la pauvreté, en partie due à un phénomène de déqualification engendré par la restructuration de certains secteurs économiques¹¹ : l'importation de céréales, devenue possible grâce au développement du rail, oblige le secteur de l'agriculture à se réorienter vers d'autres débouchés comme l'élevage. Ce transfert d'activité affecte une partie de la population rurale obligée de se reconverter dans d'autres secteurs¹². L'agriculture, domaine sur lequel l'économie suisse se basait traditionnellement, est en sérieuse perte de vitesse à la fin du XIX^e siècle.

L'essor de l'industrie induit également une augmentation de l'immigration. La réalisation de chantiers ambitieux comme les transversales alpines nécessite une main-d'œuvre bon marché et attire un grand nombre d'ouvriers étrangers. Le nombre global d'étrangers en Suisse est huit fois supérieur en 1910 qu'en 1850, et les deux tiers travaillent dans le secteur industriel. Avec la parution du recensement de 1910 révélant cette hausse de l'immigration, la « question des étrangers » ou *Ueberfremdung*¹³ devient l'enjeu d'un débat national¹⁴. Cette modification du tissu social est source d'inquiétudes au sein de la société bourgeoise, qui considère cet afflux d'étrangers comme une « invasion »¹⁵. Celle-ci menacerait non seulement l'indépendance du pays mais risquerait aussi d'altérer l'identité nationale par l'introduction de valeurs dites « non suisses »¹⁶. Dès lors, on cherche des solutions afin d'intégrer les immigrés, notamment en proposant de faciliter leur naturalisation¹⁷.

Une autre conséquence directe du développement de l'industrie est l'émergence de la classe ouvrière, dont les conditions de travail difficiles occasionnent des conflits sociaux. La multiplication des grèves (2416 grèves entre 1880 et 1914), l'affirmation du mouvement ouvrier avec la création, en 1880, de l'Union syndicale suisse (USS) et la montée du socialisme (le Parti socialiste suisse est créé en 1888) inquiètent non seulement le parti radical mais aussi les conservateurs qui, traditionnellement opposés, font bloc vers 1900 contre cette nouvelle menace¹⁸.

L'essor du tourisme en Suisse à la Belle Epoque favorise également cet afflux d'étrangers. Grâce au développement des chemins de fer et à l'attrait touristique de la Suisse, les touristes sont de plus en plus nombreux. Au tournant du

⁹ RUFFIEUX 1986, p. 641.

¹⁰ HUMAIR 2008, p. 108.

¹¹ *Idem*, p. 107.

¹² MATTIOLI 1997, p. 11.

¹³ D'après Rudolf Schlaepfer, ce terme apparaît pour la première fois en Suisse en 1910. Voir SCHLAEPFER 1969, p. 61.

¹⁴ ARLETTAZ 1985, p. 120.

¹⁵ *Idem*, p. 125.

¹⁶ *Idem*, p. 155.

¹⁷ *Idem*, p. 121.

¹⁸ B. Degen, « Parti socialiste (PS) », in *DHS* ; ALTERMATT 1993, p. 48.

XX^e siècle, la majeure partie de ceux-ci sont des Allemands et des Français : en 1910, ils représentent respectivement 26,3 % et 14,3 % des visiteurs¹⁹.

L'impact environnemental de l'industrialisation doit aussi être pris en considération. La multiplication des industries transforme le paysage et implique une augmentation de la pollution. Certains sites naturels font l'objet de bétonnage²⁰. L'augmentation de la demande touristique incite aussi de nombreux promoteurs à multiplier l'offre d'attractions par la réalisation de nouvelles lignes de chemins de fer touristiques qui modifient le paysage.

Face à ces divers bouleversements, la droite conservatrice perçoit un danger pour la pérennité de l'identité nationale. Elle réagit en les dénonçant et en essayant de sauvegarder les caractéristiques nationales qu'elle croit menacées. Il n'est donc pas étonnant que la frénésie de réalisations de chemins de fer touristiques de montagne à la Belle Epoque suscite de vives critiques de la part des milieux conservateurs. Ils y voient un facteur de dégénérescence identitaire. Ceci, d'une part parce que le chemin de fer est un symbole de cette modernité tant décriée, et d'autre part parce que l'espace alpin est présenté comme un symbole de la nation, auquel le chemin de fer porterait atteinte.

Au tournant du XX^e siècle, plusieurs projets de chemins de fer touristiques de montagne vont ainsi faire l'objet de vives protestations. Nous pouvons citer les demandes de concessions suivantes : un chemin de fer sur la Jungfrau, dans le canton de Berne, en 1893 ; le funiculaire du Säндli au Seelisberg, dans le canton d'Uri, en 1901 ; un chemin de fer au Faulhorn, dans le canton de Berne, en 1904 ; un funiculaire entre la chapelle de Guillaume Tell sur le bord du lac d'Uri et l'hôtel Tellsplatte sur l'Axenstrasse, en 1905 ; et un chemin de fer entre Gryon et le sommet des Diablerets, dans le canton de Vaud, en 1910. Mais la demande de concession la plus contestée est sans doute celle d'un funiculaire qui

relie le village de Zermatt au sommet du Cervin. Ce projet provoque un vaste mouvement de contestation qui mobilise surtout des intellectuels de la droite conservatrice, comme Gonzague de Reynold, et plusieurs associations, dont la Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque.



Le Cervin, par Louis Trinquier-Trianon, 1900.

(Médiathèque Valais - Sion, collections spéciales)

¹⁹ MOSER 1997, p. 18.

²⁰ HUMAIR 2008, p. 107.

Le but de cette recherche est de montrer, en se penchant sur les oppositions au funiculaire du Cervin, pourquoi les bouleversements induits par la modernisation de la société helvétique sont perçus comme une menace pour l'identité nationale et suscitent l'affirmation de celle-ci, à travers la volonté de sauvegarder ce qui est considéré comme ses spécificités. Il semblerait que plus une société est en proie à des bouleversements qui remettent en cause ses fondements, plus celle-ci retourne à un certain conservatisme. Il existerait donc un lien étroit entre le

LE CONCEPT D'IDENTITÉ NATIONALE

Les études sur le concept d'identité nationale sont assez nombreuses et chacune d'entre elles l'aborde sous des angles différents. Cette diversité des approches nous permet de mettre en évidence plusieurs de ses caractéristiques, mais non de donner une vision exhaustive de ce qu'est l'identité nationale. Il s'agit donc plus ici de souligner les aspects théoriques de ce phénomène, sa structure et les mécanismes qui le régissent, que le contenu de l'identité d'une nation en particulier.

Les auteurs considérés dans ce travail sont Anne-Marie Thiesse, chercheuse au CNRS, qui propose une étude historique sur la construction des identités nationales en lien avec la proclamation des Etats-nations²¹; l'historien français Gérard Noiriel, qui consacre également quelques pages au lien entre identité nationale et l'émergence des Etats-nations²²; l'historien suisse Georg Kreis, qui se distingue par une recherche plus globale sur ce concept²³; et l'historien britannique Oliver Zimmer, qui s'est penché plus

renforcement d'un discours patriotique et la modernisation de la société helvétique entre 1890 et 1914. Plus particulièrement, il faudra montrer quels sont les liens entretenus par le chemin de fer touristique de montagne, en tant que symbole de l'industrialisation effrénée du pays à la Belle Epoque, avec la consolidation d'un discours patriotique. Mais dans un premier temps, nous essaierons de définir le concept d'identité nationale pour comprendre pourquoi le chemin de fer du Cervin a fait l'objet d'une telle polémique.

spécifiquement sur l'identité nationale suisse²⁴. Ces historiens expriment une réelle difficulté à définir le concept d'identité nationale de manière satisfaisante; aucun d'eux ne réussit à proposer une définition qui rende compte de toutes ses spécificités. Cependant, bien qu'elles présentent certaines lacunes, les définitions proposées serviront de base pour la compréhension de ce phénomène et seront complétées par la suite.

ORIGINE, STRUCTURES ET MÉCANISMES

D'après Kreis, l'identité nationale est une notion assez récente. L'association des termes « identité » et « nation » dans l'historiographie date approximativement des années 1960. L'apparition de ce concept résulterait de plusieurs circonstances : des anciennes colonies voulaient se construire une identité qui leur fût propre, tandis que d'autres pays, qui faisaient face à des tensions internes, se

²¹ THIESSE 1999.

²² NOIRIEL 2001.

²³ KREIS 1992, p. 782; KREIS 1994.

²⁴ ZIMMER 1998.

virent dans l'obligation de développer une identité qui devait prendre en compte les diversités culturelles²⁵.

Parmi les auteurs qui ont examiné ce phénomène, seuls Kreis et Noiriel s'efforcent d'en donner une définition. Celles qu'ils proposent ont l'avantage de dégager les aspects structurels de ce concept. Ces définitions posent toutefois un problème d'ordre méthodologique : Kreis et Noiriel s'appuient largement sur la définition de l'identité de l'individu, qu'ils appliquent ensuite au concept d'identité nationale. Kreis justifie ce transfert par « l'ancienne tradition selon laquelle on comparait l'Etat [...], les peuples et les nations, à des personnes »²⁶. En dépit de cette mince explication, il semblerait que ces deux concepts présentent des analogies structurelles.

Voici tout d'abord la définition que donne Kreis : « Lorsqu'on parle d'identité, on entend en général l'image qu'une personne a d'elle-même et, jusqu'à un certain point, forcément, de son environnement. Cette image est construite à partir de la combinaison de différents traits de caractère qui sont en partie donnés et en partie choisis et qui incluent des données objectives comme des évaluations subjectives. Mais l'identité n'est pas qu'individuelle, elle se définit aussi sur la base d'une comparaison avec l'autre. »²⁷ D'après cette première définition, l'identité est, de façon très schématique, une représentation ou une image que se fait un individu de sa propre personne. Cette image se structure selon deux axes : d'une part, celle-ci se compose d'un ensemble de différents traits de caractère qui définissent la personne, ensemble que nous avons choisi de nommer le « patrimoine identitaire » ; d'autre part, ce patrimoine identitaire s'élabore sur le mode de la comparaison avec d'autres individus.

Dans la définition proposée par Noiriel, nous retrouvons cette double structure : « La première dimension concerne

“l'identité du même”, l'identité au sens objectif du terme pourrait-on dire. Elle s'obtient par un travail de comparaison visant à dégager les traits pertinents qui définissent un individu à la fois comme un et comme unique, par opposition aux autres. [...] La deuxième dimension concerne “l'identité de soi”, la forme pronominale de l'identification, au sens où l'individu s'identifie à une image de lui-même (“je”) qui suppose une continuité dans le temps, une mémoire, bref la présence de son passé dans son présent. »²⁸ De même que Kreis, Noiriel estime que l'identité est une image qu'un individu se fait de lui-même, et celle-ci se structure selon deux vecteurs : la représentation de l'identité se compose de « traits pertinents qui définissent un individu », ce qui équivaut au « patrimoine identitaire », et ce patrimoine se construit en comparaison avec d'autres individualités, de façon à se différencier de celles-ci. Cependant, dans la définition de Noiriel apparaît un élément absent de celle de Kreis : il introduit la notion de continuité dans le temps, un aspect de l'identité qui sera abordé un peu plus loin dans notre étude.

Si l'on considère, comme Kreis, que la définition de l'identité individuelle est transposable au concept d'identité nationale, alors nous pouvons déjà donner une définition de celle-ci : l'identité nationale serait l'image ou la représentation qu'une communauté nationale se fait d'elle-même. Or, cette représentation se compose d'un patrimoine de différentes caractéristiques qui servent à définir la nation. Parallèlement, ces caractéristiques sont déterminées de façon à distinguer cette nation-ci des autres. Afin de corroborer cette première définition, ainsi que la démarche adoptée selon laquelle il existe des analogies entre l'identité individuelle et l'identité nationale, nous pouvons citer la définition de l'identité nationale tirée par Kreis du projet national de recherche n° 11 (PNR), intitulé « Politique de

²⁵ KREIS 1992, pp. 781-782.

²⁶ *Idem*, p. 783.

²⁷ *Idem*, p. 782.

²⁸ NOIRIEL 2001, p. 136.

sécurité»: «La notion d'identité nationale se réfère aux structures, processus et valeurs fondamentaux et caractéristiques qui différencient une société du monde environnant, qui assurent son unité et sa continuité, sont plus ou moins communs à tous ses membres ou sont défendus par ceux-ci.»²⁹ Dans cette définition, nous retrouvons la structure qui a été dégagée précédemment: l'identité de la nation se base sur des «structures, processus et valeurs fondamentaux et caractéristiques», c'est-à-dire sur le patrimoine identitaire; et ce patrimoine qui les définit a pour fonction de différencier les nations les unes des autres. Elle présente toutefois une lacune importante par rapport à celles de Kreis et de Noiriel: la notion d'image ou de représentation en est absente.

Ces trois définitions sont intéressantes dans le sens qu'elles nous renseignent sur la structure de base de cette notion, mais elles demeurent encore trop superficielles pour comprendre comment ce concept fonctionne. Leurs auteurs étudient l'identité nationale en rapport avec la naissance des Etats-nations, période particulièrement propice pour l'émergence d'une conscience nationale. Cette mise en contexte peut nous aider à comprendre le fonctionnement du concept d'identité nationale, à déterminer ses fonctions, son mode de construction, et les circonstances de son émergence. Comme nous le verrons plus loin, l'identité nationale tend à se manifester lors de périodes d'incertitude ou lorsque le besoin d'activer la conscience nationale se fait sentir.

D'après Kreis, la phase de construction de la nation, qu'il nomme «l'ère du *nation building*»³⁰, nécessite le développement d'une conscience nationale. Pour Noiriel, celle-ci en est même une composante essentielle³¹. Cependant, la manifestation d'une conscience nationale ne se limite pas à cette phase de *nation building*. Dans le cas de la Suisse, Kreis montre

qu'elle s'est activée pendant différentes périodes, et ceci avant même la création de l'Etat fédéral en 1848: lors des guerres d'expansion au cours de la seconde moitié du XV^e siècle, lors de la période du rationalisme et de la Révolution³².

Revenons au lien entretenu entre la fondation des Etats-nations et la manifestation d'une identité nationale. Celle-ci est indiscutablement le pendant de la phase de construction de la nation, car une nation ne peut s'affirmer sans l'existence d'une conscience nationale qui soit commune à un groupe d'individus désirant se réunir pour former un Etat souverain. Les Etats-nations nés de la volonté des peuples à vouloir disposer d'eux-mêmes nécessitent l'élaboration d'une identité nationale forte.

Il faut bien comprendre que les nations nouvellement créées se trouvent face à un problème de légitimité par rapport aux autres nations, mais également de cohésion nationale. Comme le dit Thiesse, «la nation naît d'un postulat et d'une invention»³³. Alors comment établir un lien entre des concitoyens réunis de manière artificielle? L'objectif est de développer une conscience nationale composée d'un patrimoine identitaire auquel puisse se référer l'ensemble du peuple. Le défi est donc de fabriquer une certaine image de la nation, capable de susciter chez les membres de la communauté un sentiment d'appartenance au pays. Ici apparaît une des fonctions de l'identité nationale: il s'agit non seulement d'assurer la cohésion nationale, mais aussi de donner une légitimité à la nation. De manière générale, nous pourrions aller jusqu'à dire que le développement d'une identité nationale a comme enjeu principal la sauvegarde de la nation. Nous pouvons ainsi émettre l'hypothèse que si l'image de la nation est mise à mal d'une manière ou d'une autre, le sentiment que la nation est elle-même menacée peut naître au sein d'une communauté.

²⁹ KREIS 1994, p. 27.

³⁰ KREIS 1992, p. 787.

³¹ NOIRIEL 2001, p. 136.

³² KREIS 1992, p. 787.

³³ THIESSE 1999, p. 14.

LE PATRIMOINE IDENTITAIRE

La nécessité de forger une conscience nationale lors de la création des nations montre que l'identité nationale ne va pas de soi. Ce n'est pas un phénomène naturel. Elle ne se manifeste pas spontanément dans une société donnée. De même que la nation résulterait d'une invention, pour Thiesse l'identité nationale serait le produit d'un artifice³⁴. D'après celle-ci, les identités nationales se construisent toutes sur le même modèle³⁵. Ce modèle est une liste de différentes catégories qui jouent le rôle de pourvoyeurs d'identité. Elle compare cette liste à un kit en « do-it-yourself », dans lequel chaque nation puise des éléments pour se construire sa propre identité³⁶. Voici les catégories qui composent cette liste : « une histoire établissant la continuité avec les grands ancêtres, une série de héros parangons, des vertus nationales, une langue, des monuments culturels, un folklore, des hauts lieux et un paysage typique, une mentalité particulière, des représentations officielles – hymne et drapeau – et des identifications pittoresques – costume, spécialités culinaires ou animal emblématique »³⁷. Par exemple, dans la période qui suit la création de l'Etat fédéral, on se passionne notamment pour la « civilisation des Lacustres », dans laquelle on croit trouver les ancêtres des Suisses³⁸ ; on invente également de nouvelles traditions, comme celle du costume folklorique³⁹ ; et on institue une série de manifestations à caractère patriotique, comme c'est le cas pour la fête nationale du 1^{er} août, créée en 1891⁴⁰.

Noiriel reconnaît dans cette élaboration d'un patrimoine national un travail d'« homogénéisation culturelle »⁴¹. Le but est de gommer les différences régionales en imposant de nouveaux référents culturels, dits nationaux, pour créer



Zermatt et le Cervin, par François Gos, 1904.

(Médiathèque Valais - Sion, collections spéciales)

³⁴ THIESSE 1999, p. 13.

³⁵ *Idem*, p. 11.

³⁶ *Idem*, p. 13.

³⁷ *Idem*, p. 14.

³⁸ KAESER 2004, pp. 19-21, 42-43.

³⁹ JOST 1992, pp. 136-137.

⁴⁰ *Idem*, p. 125.

⁴¹ NOIRIEL 2001, p. 176.

une unité nationale. Ce travail d'homogénéisation indique qu'il ne faut pas considérer l'identité nationale comme une représentation conforme à la réalité du pays, mais plutôt comme une image tronquée de celle-ci.

Un paradoxe important naît de l'aspect artificiel de l'identité nationale. Nous l'avons souligné plus haut, la création des nations nécessite la mise en place d'une conscience nationale basée sur la fabrication d'un patrimoine dont le but est de légitimer les nations. Mais comment cette légitimité est-elle possible si elle se fonde sur un artifice? Le but recherché n'est-il pas d'exprimer le bien-fondé de la nation? Force est de constater que la dimension factice du patrimoine identitaire est un obstacle au but poursuivi. L'objectif est de faire apparaître les éléments de la liste précédemment citée comme authentiques. Cet aspect a été bien étudié par Zimmer, qui considère que l'authenticité est l'élément clef de l'identité nationale, la condition sine qua non pour qu'une nation soit légitimée: «*The Key concept with regard to national identity is authenticity. That is to say – to draw again on a more dynamic picture – reconstructing nations over time inevitably means reconstructing them as distinctive, original, and historically embedded orders. Once they cease to be perceived as authentic and original, nations lose much of former legitimacy and meaning.*»⁴² Si cette authenticité est altérée, non seulement l'identité nationale est remise en question, mais également la nation toute entière. Bien qu'il soit produit de façon artificielle, le patrimoine identitaire doit donc, d'une manière ou d'une autre, recourir au masque de l'authenticité pour que les fonctions de l'identité nationale puissent opérer, c'est-à-dire assurer l'unité et la légitimité du pays. D'après Zimmer, cette authenticité s'acquiert à travers l'historicité et l'aspect original du patrimoine identitaire: «*From a formal point of view, the*

authentication of a national culture entails two process: the construction of continuity with a nation's alleged ethnohistorical past (historicism) on the one hand and the creation of a sense of naturalness (naturalization) on the other.»⁴³

Ainsi, paradoxalement, bien que l'identité nationale résulte d'une invention, le patrimoine identitaire doit apparaître comme une sorte d'héritage transmis de génération en génération. C'est à travers cette continuité que la nation peut trouver une légitimité. Cette authenticité est donc garante de la légitimité nationale. Cela explique pourquoi chaque nation, pendant la période qui suit sa fondation, marque un intérêt tout particulier pour ses origines historiques. Cet ancrage historique de la nation fonctionne comme garantie de son droit légitime à se proclamer comme nation souveraine.

L'authenticité et l'historicité comme dimensions essentielles de l'identité nationale impliquent que tout changement, en ébranlant la représentation que se fait une communauté de son pays et en donnant l'impression que l'existence de la nation est menacée, risque de mettre en péril l'identité nationale. Pour que la pérennité de la nation soit préservée aux yeux d'une communauté, les éléments qui composent l'identité nationale, comme un paysage ou des mœurs spécifiques, doivent donc être conservés dans leur authenticité. Cette stabilité ne semble être qu'un état de l'identité nationale. D'après certains travaux, l'identité nationale est un phénomène dynamique qui interagit fortement avec le contexte. Noiriel considère par exemple que le sentiment d'appartenance à une nation est quelque chose de latent chez l'individu, qui peut s'animer dans certaines circonstances⁴⁴. L'identité nationale passerait par des phases d'activation et de désactivation. Selon Kreis, cette variation d'intensité de la manifestation d'une identité nationale est le résultat d'une forte interaction entre celle-ci et un

⁴² ZIMMER 1998, p. 642.

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ NOIRIEL 2001, p. 207.

contexte en particulier, l'évolution du contexte pouvant fortement infléchir l'identité nationale, soit en contribuant à la renforcer, soit en la remettant en question⁴⁵. Cela semble en effet être le cas lors de périodes de crise ou lorsqu'une société subit d'importantes transformations⁴⁶. Si l'on reprend la théorie de Zimmer, l'authenticité qui garantit la légitimité de la nation serait en quelque sorte altérée lors de ces périodes de fortes mutations : les traits spécifiques qui définissaient jusqu'alors une nation et auxquels adhérerait une communauté perdent aux yeux de celle-ci leur validité. Ce déséquilibre entre l'évolution du contexte et une représentation de la nation, désormais obsolète, engendre le sentiment que ce qui définissait la nation est en train de disparaître. Or, selon Noiriél, c'est justement pendant ces périodes d'incertitude que les membres d'une communauté peuvent manifester une conscience nationale plus forte que lors de périodes moins instables : « les citoyens découvrent qu'ils possèdent [...] une "identité nationale", lorsque leurs intérêts sont "menacés" par d'autres groupes nationaux (dans un contexte de guerre, de concurrence sur le marché du travail, de compétitions sportives...). »⁴⁷

Pour Kreis, ce déséquilibre issu du décalage entre la représentation de la nation et une société en cours de transformation obligerait les individus à se reconstruire une nouvelle identité nationale⁴⁸. Le but de cette démarche serait de retrouver un équilibre entre la représentation de la nation et l'évolution de la société. Néanmoins, selon Thiesse, il s'agit moins de construire une nouvelle image de la nation, que de raviver celle qui prédominait jusqu'ici. En période d'incertitude, la nature rassurante de l'identité nationale est remobilisée par une communauté. Nous pouvons en conclure que l'affirmation de l'identité nationale serait le

corollaire d'une société en mutation. Kreis et Thiesse vont même jusqu'à dire que la manifestation d'une conscience nationale serait un très bon contrepois aux bouleversements qui affectent une société. Elle aurait pour fonction de supporter les transformations d'une société : « plus le changement social s'accélère, ou plus il est ressenti comme tel, et plus l'individu éprouve le besoin de s'assurer une sorte de contrepois en découvrant des éléments stables »⁴⁹. « Le culte de la tradition, la célébration du patrimoine ancestral ont été un efficace contrepois permettant aux sociétés occidentales d'effectuer des mutations radicales sans basculer dans l'anomie. »⁵⁰

LES RAPPORTS ENTRE LES IDENTITÉS NATIONALES ÉTRANGÈRES

Nous avons étudié jusqu'ici la construction de l'identité nationale et ses manifestations dans un contexte de crise, mais comment se constitue l'identité nationale face aux identités nationales étrangères ? D'après la définition de l'identité nationale proposée ci-dessus, celle-ci se compose d'un patrimoine qui se fabrique de manière à se distinguer des autres nations. Thiesse considère que ce travail de comparaison s'effectue sur la base d'échanges internationaux : « Un vaste atelier d'expérimentation, dépourvu de maître d'œuvre et pourtant intensément animé, s'est ouvert en Europe au XVIII^e siècle et a connu sa plus haute productivité au siècle suivant. Sa caractéristique fut d'être transnational. [...] tout groupe national se montrait fort attentif à ce qu'accomplissait ses pairs et concurrents, s'empressant d'adapter pour son propre compte une nouvelle trouvaille identitaire, étant à son tour imité dès qu'il avait conçu un perfectionnement ou une innovation. »⁵¹

⁴⁵ KREIS 1992, pp. 782-783.

⁴⁶ KREIS 1992, p. 783.

⁴⁷ NOIRIEL 2001, p. 208.

⁴⁸ KREIS 1992, p. 783.

⁴⁹ *Idem*, p. 784.

⁵⁰ THIESSE 1999, p. 16.

⁵¹ *Idem*, p. 13.

Les nations s'imitent notamment les unes les autres pour ce qui est de rechercher leurs racines historiques⁵², et dans ce travail de comparaison, les expositions universelles jouent un rôle important⁵³, car elles permettent à chaque nation de voir ce qui se fait chez les autres. Parallèlement, ces évènements servent également d'espace d'affirmation des identités nationales.

Nous pouvons aller plus loin dans cette idée selon laquelle les échanges internationaux déterminent en partie les identités nationales. Il semblerait par exemple qu'une nation puisse adopter l'image que les autres ont d'elle afin de préserver sa souveraineté. Dans son article intitulé « La culture politique du petit Etat dans l'ombre des grandes puissances », Hans Ulrich Jost démontre comment l'image de la Suisse, qui souffre dans la deuxième moitié du XIX^e siècle d'une crise de légitimité, s'infléchit en fonction de contraintes extérieures. La Suisse diffuse alors l'image d'un pays investi des valeurs politiques de liberté et de démocratie qui se confondent avec l'histoire mythique de la Suisse, notamment avec l'histoire de Guillaume Tell. Cette image, qui correspond à la représentation qu'en ont les autres nations, a pour but d'intégrer la Suisse dans le nouvel ordre international, ce qui lui permet de sauvegarder sa souveraineté⁵⁴.

Ces observations montrent à quel point le concept d'identité nationale est un phénomène complexe et paradoxal : la construction des identités nationales, qui vise à mettre l'accent sur les caractéristiques qui distinguent les nations les unes des autres, peut passer par un processus d'aliénation.

DÉFINITION THÉORIQUE DE L'IDENTITÉ NATIONALE

L'identité nationale est donc une représentation qu'un groupe national se fait de sa propre nation. Elle naît du besoin de créer une unité nationale ainsi que d'obtenir une légitimité en tant que nation souveraine. De manière globale, elle doit servir à préserver la pérennité d'une nation aux yeux d'une communauté. Toutefois, cette légitimité nationale semble s'acquérir à travers la construction d'une image artificielle qui se veut pourtant authentique. C'est par le biais de l'authenticité et du caractère historique de cette identité que la nation peut trouver sa légitimité. L'identité de la nation se fabrique sur la base d'un patrimoine identitaire en partie inventé (une histoire, des monuments culturels, un folklore, des hauts lieux et un paysage typique, une mentalité particulière, etc.), qui doit néanmoins apparaître comme un héritage transmis de génération en génération sans avoir été altéré. Cette image se construit aussi en fonction des identités nationales étrangères, de manière à apparaître différente de celles-ci. Or cette image semble être particulièrement soumise aux aléas du contexte. L'authenticité de l'identité nationale peut ainsi être ébranlée par d'importantes transformations sociétales : le patrimoine identitaire auquel se référerait jusque-là une communauté nationale peut paraître menacé par ces changements. Paradoxalement, c'est justement quand la nation paraît menacée qu'on assiste à une intensification de la manifestation d'une conscience nationale. Réaffirmer l'identité nationale à travers la mise en évidence d'éléments inaltérables qui la composent, comme son histoire, ses valeurs ou ses symboles, agirait comme un facteur de stabilisation et permettrait de mieux supporter les changements en cours.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ THIESSE 1999, p. 13.

⁵⁴ JOST 1985, p. 27.

LA MODERNITÉ, FACTEUR DE DÉGÉNÉRESCENCE IDENTITAIRE

Au vu des éléments théoriques présentés, la Belle Epoque apparaît particulièrement propice pour une remise en cause de l'identité nationale. Comme cela a été évoqué dans l'introduction, cette période est marquée par d'importantes transformations, tant économiques, sociales, environnementales que politiques. Or, au tournant du XX^e siècle, en Suisse comme en Europe, émerge un discours focalisé sur l'idée que la modernisation menacerait de disparition les



Vue de Zermatt, vers 1900. (François Fumex, Zermatt, Médiathèque Valais - Martigny)

caractéristiques nationales⁵⁵. Le capitalisme en est largement tenu pour responsable : les impacts sociaux, économiques, culturels et environnementaux engendrés par celui-ci auraient provoqué « l'aliénation » des peuples, dont les caractéristiques spécifiques seraient en voie de disparition. Si ce discours ne semble pas nouveau⁵⁶, il est toutefois probable que l'accélération des impacts de l'industrialisation entre 1890 et 1914 ait contribué à renforcer la diffusion de cette problématique au sein de la société.

En Europe, ce discours alarmiste est principalement tenu par une bourgeoisie conservatrice nostalgique de l'Ancien Régime, qui n'a pas profité de l'essor économique⁵⁷. A travers cette critique de l'industrialisation, c'est la nouvelle élite affairiste à l'origine du prodigieux développement économique qui est visée. Cette bourgeoisie qui critique la doctrine du progrès et ses conséquences se distingue par une idéologie anticapitaliste et antilibérale. Elle prône un retour aux valeurs de l'époque préindustrielle⁵⁸.

Dans son ouvrage sur la persistance de l'Ancien Régime dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, Arno Mayer démontre comment cette bourgeoisie conservatrice a court-circuité les principes du libéralisme en affichant des valeurs protectionnistes.

⁵⁵ DITT 1996, p. 4.

⁵⁶ Des écrivains tels que Pierre Joseph Proudhon (1809-1865) et Alphonse de Lamartine (1790-1869) auraient déjà, à leur époque, accusé le capitalisme de détruire les nationalités. KREIS 1992, p. 232.

⁵⁷ HUMAIR 2008, p. 114.

⁵⁸ MAYER 1983, p. 267.

Cette dénonciation de la modernité comme facteur de dégénérescence identitaire fait donc partie d'un enjeu stratégique de la part de la bourgeoisie conservatrice européenne, qui profite de la faillite de l'idéologie capitaliste pour affaiblir l'élite dominante.

A travers cette confrontation d'une Europe en phase de modernisation et d'une bourgeoisie conservatrice qui exalte des valeurs désuètes, comme le culte d'un passé idéalisé et la ruralité, nous percevons nettement deux visions de la société qui s'opposent : celle d'une société en voie de modernisation dominée par le libéralisme économique et celle d'une société qui valorise une image passéiste de la société, celle d'avant la révolution industrielle, qui exclut par conséquent toute modernité.

L’AFFIRMATION DE L’IDENTITÉ NATIONALE SUISSE À LA BELLE ÉPOQUE

En Suisse aussi les conséquences de l'industrialisation engendrent le sentiment que l'identité nationale est menacée. Ce sentiment de perte d'identité suscite non seulement un questionnement autour de celle-ci, mais aussi un mouvement de conservation des caractéristiques supposées composer cette identité en danger. Alain Clavien montre comment les bouleversements induits par l'industrialisation ont donné lieu à une réflexion autour de l'identité nationale au sein de cercles d'intellectuels⁵⁹. Parmi ceux-ci, nous trouvons des personnalités comme Gonzague de Reynold, Ernest Bovet, Albert Trachsel et Paul Seippel. Face aux troubles qui marquent la société de la Belle Époque, ils s'interrogent sur l'existence de spécificités culturelles suisses par le biais d'une réflexion sur la

littérature ou l'art national. De Reynold se fait le champion de cette recherche d'une culture typiquement suisse : dans son article « La Suisse, son art, son architecture », il entend prouver l'existence d'un art spécifiquement suisse qui doit, selon lui, non seulement servir à définir la nation mais également à justifier son existence⁶⁰.

Conjointement à cette réflexion sur l'existence d'une identité nationale suisse, on procède à la sauvegarde d'éléments supposés la constituer. C'est en effet au tournant du XX^e siècle qu'apparaissent des organisations patriotiques dont l'objectif est de sauvegarder et de valoriser le patrimoine culturel. On peut citer par exemple la Commission d'Art public de Lausanne, apparue en 1902⁶¹, la Société des traditions valaisannes, créée en 1903⁶², et bien évidemment la Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque, ou *Heimatschutz*, fondée en 1905, qui a eu un rôle actif dans l'affaire du chemin de fer du Cervin⁶³.

Ce mouvement qui dénonce les impacts de la modernisation de la Suisse à la Belle Époque et qui tente de réaffirmer une identité nationale présumée menacée est issu d'un courant politique et intellectuel conservateur, voire réactionnaire, qui émerge en Suisse à la fin des années 1880⁶⁴. Celui-ci conteste largement l'élite radicale alors au pouvoir, la considérant comme responsable des conséquences de l'industrialisation. Depuis la création de l'État fédéral en 1848, le paysage politique suisse est en effet dominé par le parti radical qui soutient une politique économique libérale. Mais à la fin du XIX^e siècle, cette suprématie est de plus en plus mise à mal par les répercussions de l'industrialisation⁶⁵. L'idée fondatrice de l'idéologie du progrès, selon laquelle celui-ci doit profiter à tous, est largement contredite par ses effets.

⁵⁹ CLAVIEN 1993, p. 7.

⁶⁰ *Wissen und Leben*, 1^{er} octobre 1909-15 mars 1910, « Die schweizerische Nation. La Suisse, son art, son architecture » par G. de Reynold, pp. 599 et 611.

⁶¹ LE DINH 1992, p. 19.

⁶² *Idem*, p. 10.

⁶³ *Idem*, p. 37.

⁶⁴ JOST 1992, p. 21.

⁶⁵ *Idem*, p. 22.

Ce courant conservateur, que Hans Ulrich Jost nomme « la nouvelle droite »⁶⁶, profite donc de la faiblesse des radicaux pour prendre plus de poids dans le paysage politique et intellectuel⁶⁷. L'idéologie véhiculée par cette nouvelle droite se caractérise principalement par un rejet des valeurs matérialistes à travers la condamnation du capitalisme, par un antisocialisme, par un certain degré de xénophobie, mais également par une aversion pour la démocratie, de même que par un nationalisme affirmé. Parmi les représentants de cette nouvelle droite, nous retrouvons Gonzague de Reynold, qui joue un rôle central dans ce courant⁶⁸, et d'autres personnalités comme Edouard Secretan, rédacteur en chef de la *Gazette de Lausanne*⁶⁹, ou encore Philippe Godet, collaborateur à la revue *La Semaine littéraire*⁷⁰. Certains d'entre eux prônent un retour à la société de l'Ancien Régime, c'est-à-dire à une société préindustrielle⁷¹. Ce mouvement se distingue par des idéaux qui rejettent toute idée de modernisation et prêche au contraire un retour à la Suisse d'antan.

Si l'on confronte ces éléments aux aspects théoriques de l'identité nationale, nous constatons que les mutations de la Belle Epoque entraînent effectivement une remise en cause de l'identité nationale et provoque l'apparition d'un mouvement de conservation et d'affirmation de celle-ci.

RÔLE DU PAYSAGE ALPIN DANS L'IDENTITÉ NATIONALE SUISSE

Dans la problématique de la modernité comme facteur de dégénérescence identitaire, le paysage alpin suisse occupe une place particulière. Comme le souligne Zimmer, la montagne semble jouer un rôle essentiel dans l'identité nationale suisse. Rappelons d'ailleurs que le paysage fait

aussi partie de la liste des catégories proposées par Thiesse. Selon Zimmer, il existe donc une relation très forte entre la Suisse, en tant que nation, et l'espace alpin. Cette relation réside dans un processus d'identification de la nation à la montagne et vice versa. En premier lieu, cette identification passe par ce que Zimmer appelle *nationalization of nature* ou « nationalisation de la nature ». Selon lui, ce phénomène se serait développé entre la fin du XVIII^e siècle et 1870⁷². Alors que la nation est en pleine phase de construction, on projette sur l'espace alpin ce que l'on considère comme des spécificités nationales. Cette volonté d'associer l'identité nationale à une réalité concrète et tangible comme les Alpes sert à légitimer l'existence de la nation. Cela confirme que le développement d'une certaine représentation de la nation a pour fonction principale la légitimation de celle-ci. La vision romantique du paysage diffusée au XVIII^e siècle contribue sans doute à renforcer ce phénomène. La Suisse s'identifie à cette image idéalisée de la montagne, qui apparaît à cette époque comme un espace pur et authentique. Le paysage alpin est donc très tôt investi d'une dimension patriotique, comme on le voit à travers des manifestations telles que les fêtes d'Unspunnen de 1805 et 1808.⁷³

A partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, cette identification entre nation et montagne s'opère sur un mode différent : la montagne n'est plus seulement perçue comme le miroir de la nation, elle devient une force capable de déterminer les caractéristiques nationales. Zimmer appelle ce phénomène *the naturalization of the nation* ou « naturalisation de la nation ». D'après lui, cette vision du milieu alpin qui déterminerait les spécificités nationales se serait diffusée de 1870 à 1945. Ernest Bovet estime ainsi que les montagnes tiennent un rôle majeur dans la fondation de la Suisse et

⁶⁶ JOST 1992, p. 26.

⁶⁷ *Idem*, pp. 21, 53-54.

⁶⁸ *Idem*, p. 60.

⁶⁹ *Idem*, p. 52.

⁷⁰ *Idem*, pp. 53-54.

⁷¹ *Idem*, p. 45.

⁷² ZIMMER 1998, p. 643.

⁷³ WALTER 1990, p. 59.

dans la nature même du peuple : « Une force mystérieuse nous unit depuis six cents ans, nous a donné nos institutions démocratiques ; un bon génie veille sur notre liberté ; un même esprit emplit nos âmes, dirige nos actes et fait de nos langues diverses un hymne harmonieux au même idéal ; c'est

l'esprit qui souffle des hauteurs ; c'est le génie de l'alpe et des glaciers ; [...] La montagne n'a pas été qu'un rempart fortuit des pâtres contre les chevaliers ; elle fut leur berceau même ; ce sol rude et ce ciel inclément ont fait leur caractère ; et dès lors la montagne a toujours dominé notre vie morale. »⁷⁴



Mont-Cervin, par Jean-B.-B. Sauvan, 1829. [in *Estampes topographiques, 1548-1850*, p. 145, reproduction J.-M. Biner]

⁷⁴ *Wissen und Leben*, bd. IV, 1^{er} avril 1909-15 septembre 1909, « Nationalité » par E. Bovet, pp. 431-445.

Ce discours, qui vise à montrer qu'il existe un lien quasi génétique entre un paysage et une communauté nationale, a aussi pour objectif de contribuer à acquérir cette légitimité nationale. Ce principe du déterminisme géographique permet également de dépasser le pluriculturalisme suisse, en suggérant que la montagne est le berceau de la nation dans son ensemble. La montagne apparaît alors comme un facteur de cohésion nationale.

Cette relation entre paysage et nation, vécue sur le mode de la filiation, suppose que toute atteinte au paysage peut être perçue comme un préjudice à la nation. Or à partir du XVIII^e siècle, lorsque une vision romantique de la montagne s'impose, faisant de celle-ci un *locus amoenus*, la Suisse devient la destination favorite des premiers touristes. Cette image idéalisée, notamment diffusée par une littérature romantique, contribue à attirer une clientèle aisée qui fuit les villes industrialisées. Mais « l'industrie

des étrangers », qui connaît un essor prodigieux à la Belle Époque, nécessite la mise en place de structures d'accueil (hôtels, restaurants, palaces), ainsi que la création d'attractions pour distraire ces touristes, comme les chemins de fer conduisant à des sommets. Un tel développement touristique a évidemment un impact non négligeable sur le paysage alpin, considéré comme le symbole par excellence de la nation.

Selon Clavien, les protestations, d'abord dispersées, n'ont guère été efficaces⁷⁵. Toutefois avec la fondation du Heimatschutz, la problématique de l'enlaidissement du paysage rencontre une nouvelle résonance. Face à la dégradation des sites naturels considérés comme faisant partie de l'identité nationale, le Heimatschutz réagit en s'opposant à la réalisation d'infrastructures industrielles sur la montagne. Le chemin de fer touristique de montagne va donc constituer une cible privilégiée pour cette association.

LE CHEMIN DE FER DU CERVIN, UN CRIME DE « LÈSE-PATRIE »

Un des facteurs qui focalisent les critiques de l'élite conservatrice sur le chemin de fer est indubitablement l'explosion du nombre de lignes construites durant la Belle Époque. Alors que jusqu'à la deuxième moitié du XIX^e siècle, le réseau ferré suisse ne s'est étendu qu'en plaine, grâce au développement de nouveaux systèmes d'adhérence comme la crémaillère et le funiculaire⁷⁶, il est désormais possible de construire des chemins de fer sur des pentes plus raides qu'auparavant. En 1871, la ligne entre Vitznau et le sommet du Rigi, conçue par l'ingénieur Niklaus Riggenbach, connaît un tel succès qu'elle donne l'impulsion à la construction d'autres

chemins de fer de ce type⁷⁷. Les ingénieurs rivalisent dès lors d'ingéniosité en construisant des trains de montagne toujours plus audacieux. Au total, douze crémaillères et trente-huit funiculaires sont réalisés entre 1890 et 1914⁷⁸. Le développement de la crémaillère et du funiculaire joue un rôle essentiel dans l'évolution du tourisme de montagne, ces trains permettant de désenclaver certaines régions alpines jusque-là difficilement accessibles. Zermatt voit par exemple le nombre de ses touristes plus que doubler après la mise en service de la ligne Viège-Zermatt en 1890-1891 : les hôtels et pensions enregistrent 10 800 arrivées en 1885,

⁷⁵ CLAVIEN 1993, p. 89.

⁷⁶ THIESSING, DUPUIS 1965, pp. 39-40.

⁷⁷ *Idem*, pp. 25 et 28.

⁷⁸ SIEGENTHALER 1996, p. 769.



Chemin de fer Viège-Zermatt, par Emil Lauterburg, 1891.
(in *Estampes topographiques, 1850-1899*, p. 277, reproduction J.-M. Biner)

22 200 en 1895⁷⁹. Cette augmentation du nombre de touristes est vécue par certains comme une invasion qui influencerait les mœurs locales; d'autant plus que cet afflux de visiteurs implique la mise en place de structures qui modifient le paysage. Mais si le chemin de fer touristique de montagne suscite une vive opposition, c'est aussi parce que le rail joue un rôle prépondérant dans l'industrialisation du pays. A certains égards, le chemin de fer peut être perçu comme le symbole de la modernisation du pays, elle-même vécue comme responsable de la dissolution de l'identité nationale.

Il ne faut cependant pas oublier que les lignes de montagne connaissent aussi un véritable succès et suscitent un immense enthousiasme⁸⁰. Reliant pour la plupart une station touristique à un belvédère d'où il est possible d'admirer les montagnes, elles constituent une véritable attraction. Les trains qui gravissent parfois des pentes très escarpées constituent pour l'époque un véritable défi technique qui suscite une grande fascination⁸¹. Cet engouement peut aussi être expliqué par le fait que ces trains permettent aux touristes d'expérimenter la montagne dans sa perception romantique, c'est-à-dire comme un lieu d'authenticité et de pureté. Paradoxalement, cette pratique touristique suppose des infrastructures qui viennent altérer cette impression d'authenticité.

DESCRIPTION ET HISTORIQUE DU PROJET

Le projet du chemin de fer du Cervin est un cas particulièrement intéressant pour cette étude sur la modernité comme facteur de dégénérescence identitaire, le Cervin apparaissant comme l'archétype de la montagne en Suisse. L'histoire héroïque de sa conquête et sa forme pyramidale si

⁷⁹ König 2000, p. 72.

⁸⁰ Thiessing, Dupuis 1965, p. 25.

⁸¹ Laurent Tissot analyse cette vogue des chemins de fer de montagne à travers le culte de la hauteur, largement diffusé par l'idéologie positiviste. Tissot 2006, pp. 195 et 196.



Le Cervin, vers 1900. (Abbaye de Saint-Maurice, Médiathèque Valais - Martigny)

caractéristique lui confèrent un statut et une valeur particuliers⁸². Le projet du chemin de fer lancé en 1906 ne pouvait donc qu'entraîner la colère des milieux conservateurs.

Le 4 décembre 1906, Henri Golliez et Xavier Imfeld déposent au Département fédéral des postes et des chemins de fer, alors dirigé par le catholique conservateur Josef Zemp,

⁸² A. Treyer, «Cervin», in *DHS*.



Plan de situation du trajet du projet au Cervin, 1890. (MEYER 1891, p. 145)

une demande de concession pour la construction d'un train sur le Cervin⁸³. Selon le rapport technique, le tracé est divisé en deux sections. La première section est desservie par une crémaillère électrique qui relie la gare terminus du Viège-Zermatt au lac Noir, à 2580 mètres d'altitude, où une première halte est prévue. De là, la ligne progresse dans une galerie souterraine à travers la face sud de l'arrête du Hörnli, pour atteindre la station « Klubhütte » située à 3052 mètres d'altitude. La deuxième section, desservie par un funiculaire entièrement souterrain, relie la cabane à la gare terminus. Celle-ci est prévue sur la face nord du Cervin, à 20 mètres en dessous du sommet. La pente maximale de ce tronçon est de 95 %. La durée du parcours est estimée

à une heure et vingt minutes. Les ingénieurs évaluent la durée des travaux à quatre ans et les coûts de construction et d'exploitation à 10 millions de francs suisses⁸⁴.

Dans le rapport général, ils indiquent que la fonction de cette ligne est purement touristique : le chemin de fer serait exploité uniquement de juillet à septembre, c'est-à-dire pendant la haute saison touristique. Cette ligne ne pourrait toutefois s'adresser qu'à une clientèle aisée, car le billet aller-retour est évalué à 50 francs⁸⁵.

Visiblement, Golliez et Imfeld perçoivent dans leur projet un potentiel financier : il s'agit de profiter non seulement de la réputation du Cervin mais également de celle du village de Zermatt comme station touristique⁸⁶. De plus, ils estiment pou-

voir drainer davantage de voyageurs grâce à l'ouverture récente du tunnel du Simplon qui facilite l'accès du Valais depuis l'Italie. La construction du futur tunnel du Lötschberg permettrait aussi de capter une partie des touristes séjournant dans l'Oberland bernois, région touristique très importante en Suisse à cette époque : « Die im damaligen Konzessionsgesuch vorausgesehene Steigerung der Frequenz von Zermatt infolge der Eröffnung der Visp-Zermatt und Gornergratbahn ist vollauf eingetroffen und eine weitere Vermehrung der Besucher steht mit Sicherheit zu erwarten aus der Verkehrserleichterung mit Italien, die dieses Jahr durch die Simplonbahn geschaffen wurde, sowie die vorzügliche Verbindung mit dem Berner Oberland, welche durch die Lötschbergbahn bevorsteht. »⁸⁷

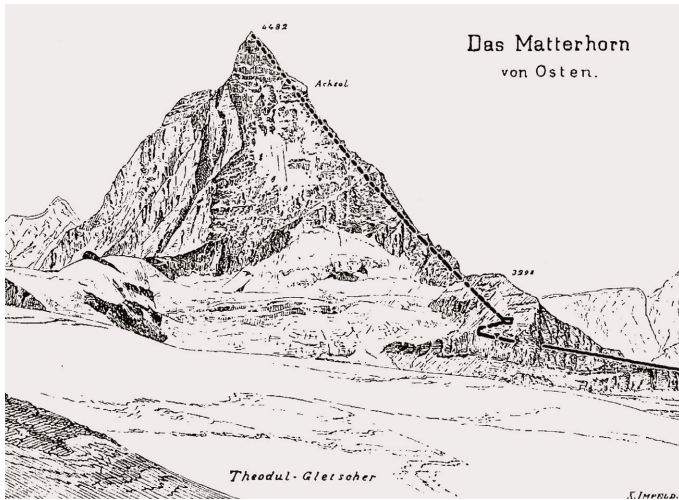
⁸³ ALTERMATT 1993, p. 254.

⁸⁴ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 04.12.1906, pp. 4 et 9.

⁸⁵ *Idem*, p. 7.

⁸⁶ *Idem*, p. 3.

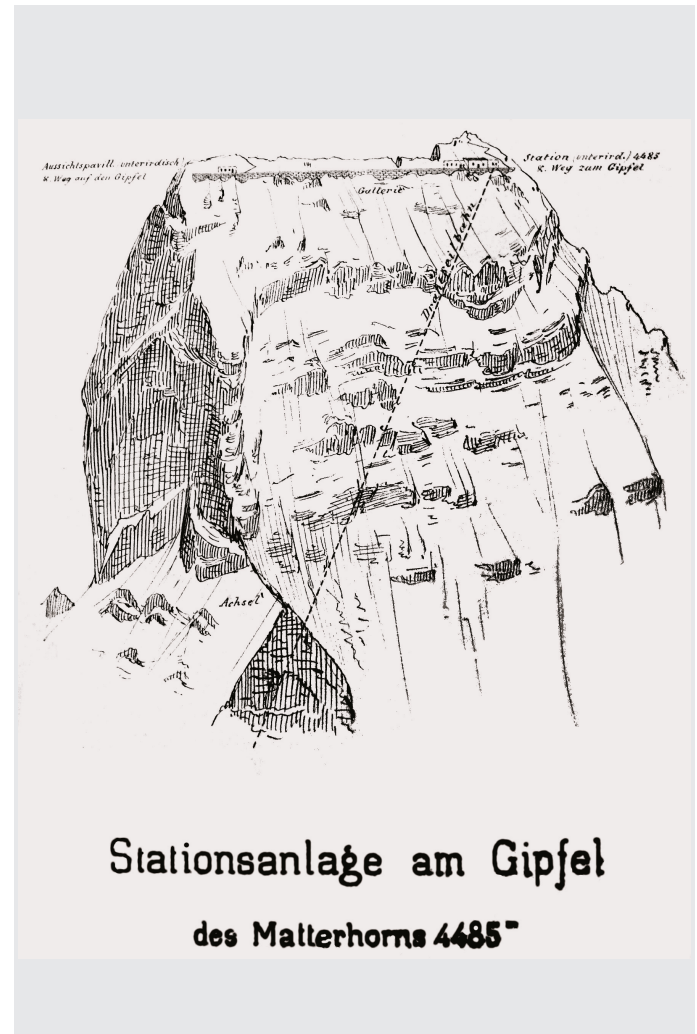
⁸⁷ *Ibidem*.



Esquisse réalisée par X. Imfeld du tracé du premier projet de chemin de fer entre Zermatt et le sommet du Cervin. (MEYER 1891, p. 147)

Comme c'est le cas pour la plupart des chemins de fer touristiques de montagne de l'époque, il est prévu que la station terminus soit dotée d'installations touristiques : des galeries panoramiques pour admirer les massifs environnants, un restaurant, mais également une salle à air pressurisé pour les voyageurs souffrant de l'altitude⁸⁸ : « Es soll auch die Frage der Errichtung eines Druckluftzimmers studiert werden, eines Raumes, der durch Kompressoren auf erhöhtem Luftdruck erhalten wird (etwa einer Höhenlage von 2000 m entsprechend) und der den Reisenden zur Verfügung gehalten würde, bei denen sich in der verdünnten Luft der Matterhornhöhe Zeichen von Bergkrankheit bemerkbar machen sollten. »⁸⁹

⁸⁸ Le mal de l'altitude a fait l'objet de diverses expertises dans le cas du chemin de fer de la Jungfrau. La question était de savoir si un séjour à une altitude de plus de 3000 mètres était dangereux pour la santé. Voir MOSER 1997, p. 43.



Stationsanlage am Gipfel des Matterhorns 4485^m

Station terminus au sommet du Cervin. (AFS, E53, n° 7467, bd. 585)

⁸⁹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 04.12.1906, p. 4.

Les concessionnaires

Afin de mieux cerner le projet du chemin de fer du Cervin et sa genèse, il est nécessaire de retracer la carrière des deux ingénieurs. Henri Golliez naît le 9 décembre 1861 à Lutry, dans le canton de Vaud. Dès 1882, après avoir obtenu son diplôme d'ingénieur à l'Ecole polytechnique de Zurich, où il était assistant du professeur Albert Heim, il enseigne les sciences naturelles au Collège de Sainte-Croix. En 1887, il entame une carrière à l'Université de Lausanne en tant que professeur de minéralogie. Il est également doyen de la Faculté des sciences entre 1892 et 1894. Parallèlement à ce parcours universitaire, il s'implique dans plusieurs entreprises ferroviaires : membre de la direction de la compagnie du Lötschberg, administrateur de la ligne Furka-Oberalp, il fait également partie de la commission scientifique créée en 1895 par Adolph Guyer-Zeller pour la construction du chemin de fer de la Jungfrau. Golliez décède à Berne le 28 octobre 1913⁹⁰.

Xavier Imfeld naît le 21 avril 1853 à Sarnen, dans le canton d'Obwald⁹¹. Il entreprend d'abord des études à l'Ecole industrielle de Lucerne entre 1867 et 1872, puis des études d'ingénieur topographe à l'Ecole polytechnique de Zurich entre 1872 et 1876. Il fréquente notamment les cours de géologie d'Albert Heim⁹². A la sortie de l'Ecole polytechnique, il entre au Bureau topographique fédéral pour lequel il fait notamment des relevés de massifs montagneux et révisé les cartes du canton du Valais. En 1880, Imfeld épouse Marie Seiler, la fille d'Alexandre Seiler, célèbre hôtelier du village de Zermatt⁹³. A partir de 1889, il travaille à Zurich en tant que topographe indépendant⁹⁴. Entre 1890 et 1891, il est engagé par Gustave Eiffel pour

un projet d'observatoire au sommet du Mont-Blanc. Grâce à ces différents travaux, Imfeld contribue à la connaissance géographique et scientifique des Alpes, ce qui lui vaut la gratitude du Club alpin suisse et du Club alpin français qui le font membre d'honneur. Comme Golliez, il collabore à plusieurs projets de chemins de fer : la ligne Viège-Zermatt, le chemin de fer de la Jungfrau, ainsi que le chemin de fer du Lötschberg. Imfeld décède le 21 février 1909⁹⁵.

Ces deux ingénieurs possèdent une certaine expérience dans la construction de chemins de fer de montagne. Il est probable que leur participation à la construction du chemin de fer de la Jungfrau les ait poussés dans l'aventure du Cervin. L'idée est sans doute de réaliser une prouesse technique capable de rivaliser avec d'autres chemins de fer de montagne. Les concessionnaires comparent d'ailleurs eux-mêmes leur projet à d'autres chemins de fer prestigieux, comme celui de la Jungfrau⁹⁶. Cependant, vu l'hostilité suscitée par le projet, les exploits technologiques semblent rencontrer un écho moins favorable au début du XX^e siècle. Dans ce sens, le projet du chemin de fer du Cervin est révélateur d'une modification qui s'opère au tournant du siècle dans la manière dont sont perçues ces lignes touristiques de montagne.

En fait, le projet d'Imfeld et Golliez est la seconde version d'un projet dont la concession a été demandée le 22 août 1890 par Léo Heer-Béatrix, un entrepreneur biennois⁹⁷. Ce projet, auquel Imfeld a aussi collaboré, prévoit la construction de deux chemins de fer : une ligne entre Zermatt et le sommet du Cervin, une autre entre Zermatt et le sommet du Gornergrat.

⁹⁰ ROBERT, PANESE 2000, p. 526.

⁹¹ U. Schertenleib, «Xavier Imfeld», in *DHS*.

⁹² CAVELTI HAMMER *et al.* 2006, pp. 14 et 16.

⁹³ *Idem*, pp. 19, 24, 29, 30.

⁹⁴ U. Schertenleib, «Xavier Imfeld», in *DHS*.

⁹⁵ *Ibidem*.

⁹⁶ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 04.12.1906, p. 5.

⁹⁷ *Idem*, n° 7467, bd. 585, 22.08.1890.

Cette première demande de concession suscite peu de critiques, à la différence de la seconde. Pourtant les deux projets sont pratiquement identiques : à la demande de Golliez, Imfeld a seulement réduit le nombre de sections par rapport à 1890⁹⁸. Les plans de 1890 montrent effectivement une section supplémentaire : un funiculaire relie tout d'abord Zermatt à la station Schafberg, située à 2320 mètres

d'altitude ; ensuite une crémaillère conduit jusqu'au lac Noir, puis jusqu'au pied du Cervin ; la troisième section, celle à l'intérieur du Cervin, est identique à celle du second projet⁹⁹.

Les sources dépouillées pour cette première demande de concession ne font pas mention d'oppositions du type de celles dont le projet de 1906 a fait l'objet. Selon un



Hôtel Mont Cervin, par Xavier Imfeld, 1879. (in *Estampes topographiques, 1850-1899*, p. 199, reproduction J.-M. Biner)

⁹⁸ *Idem*, n° 15140, bd. 726, 04.12.1906, p. 3.

⁹⁹ *Idem*, n° 7467, bd. 585, 22.08.1890, pp. 7-8.



Plan de situation des projets du Gornergrat et du Cervin. (MEYER 1891, p. 145)

courrier du Conseil d'Etat valaisan du 3 décembre 1890 adressé au Conseil fédéral, seules les communes de Täsch et Randa et des guides de montagne auraient contesté l'oc-

troi de la concession pour ces chemins de fer¹⁰⁰. Le motif exact de cette opposition n'est pas très clair, mais nous pouvons supposer qu'il s'agissait de raisons

¹⁰⁰ AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, 03.12.1890.

financières, ces chemins de fer constituant une certaine concurrence, pour les guides en tout cas. Léo Heer-Béatrix avait déjà anticipé ce problème en annonçant, dans le dossier déposé à Berne, que les pertes financières occasionnées par ces lignes seraient compensées par l'augmentation du nombre de voyageurs séduits par ces deux nouvelles attractions¹⁰¹.

Le 30 janvier 1892, le Conseil fédéral prévoie à l'Assemblée fédérale l'octroi de la concession à Heer-Béatrix¹⁰². Seul le chemin de fer du Gornergrat est réalisé : le délai de 36 mois pour la remise des documents techniques et financiers pour le chemin de fer du Cervin ayant été dépassé, l'Assemblée fédérale publie un arrêté daté du 29 octobre 1895, dans lequel elle annonce sa décision de ne pas prolonger la concession pour cette ligne¹⁰³. Le chemin de fer du Gornergrat est inauguré en 1898.



Locomotive de la ligne Zermatt-Gornergrat, vers 1900.

(François Fumex, Zermatt, Médiathèque Valais - Martigny)

Seize ans après le premier, le deuxième projet de chemin de fer sur le Cervin est donc repris par les ingénieurs Golliez et Imfeld. Mais entre-temps, les mentalités ont visiblement changé. Une véritable campagne, qui mobilise majoritairement les milieux bourgeois conservateurs, s'organise contre le projet.

¹⁰¹ *Idem*, 22.08.1890, p. 6.

¹⁰² *Feuille fédérale*, 1892, vol. 1, p. 517.

¹⁰³ *Idem*, 1895, vol. 4, p. 42.

LA CAMPAGNE CONTRE LE CHEMIN DE FER DU CERVIN

La campagne contre le chemin de fer du Cervin débute dès le mois de janvier 1907, soit un mois après la demande de concession. Il est difficile de dire quel est le véritable écho de ce projet dans la population. Les sources étudiées pour cette recherche ne montrent que l'opinion de certaines catégories sociales, à savoir les milieux plutôt socialement élevés, comme les intellectuels, les scientifiques et les hommes politiques. Le point de vue des classes moyennes et inférieures n'apparaît nulle part. Certains éléments font toutefois penser que le mouvement de contestation devait être relativement important.

Le dépouillement de la presse quotidienne et spécialisée, effectué sur l'année 1907 et complété ensuite à l'aide de la bibliographie valaisanne, indique que cinquante et un articles ont été publiés à propos du chemin de fer du Cervin. La polémique autour de cette affaire semble avoir atteint son paroxysme entre les mois de mars et juillet 1907 : ce ne sont pas moins de quarante articles qui paraissent pendant cette période. A partir des mois d'août et septembre, la campagne paraît s'affaiblir. Quelques articles sont encore publiés entre 1908 et 1909, puis la controverse semble se calmer définitivement, peut-être en raison du décès d'Imfeld au début de l'année 1909.

L'analyse de la presse montre que les journaux libéraux et conservateurs comme la *Gazette de Lausanne*, le *Journal de Genève*, *La Liberté* se prononcent majoritairement contre le projet. En revanche, les organes radicaux comme *Der Bund* et la *Neue Zürcher Zeitung* sont quasiment muets sur cette affaire. La *Neue Zürcher Zeitung* publie seulement un article

qui soutient la réalisation du funiculaire. Les revues d'ingénieurs, telles que le *Bulletin technique* et *Die Schweizerische Bauzeitung*, ne font pas non plus paraître d'article à ce sujet. Face à la multitude des oppositions, les interventions des défenseurs du chemin de fer sont peu nombreuses. Les rares interventions en sa faveur sont publiées dans des organes de la presse radicale et scientifique, dont on attendrait qu'elle encourage davantage cette entreprise.

Les oppositions ne se manifestent pas uniquement à travers la presse. Au printemps 1907, le Heimatschutz et le Club alpin suisse (C.A.S.) lancent deux pétitions qui récoltent respectivement 68 356 et 3708 signatures¹⁰⁴. Quelques particuliers communiquent aussi leur désapprobation auprès des autorités fédérales¹⁰⁵. La contestation prend également la forme d'une pièce de théâtre intitulée *Le Cervin se défend!*, écrite par le Fribourgeois Lucien Schorderet¹⁰⁶.

Les opposants

Avant d'analyser le contenu de ces oppositions et la nature des arguments avancés contre la réalisation du chemin de fer, il convient de présenter les principales personnalités qui se sont manifestées dans cette campagne¹⁰⁷.

En tant que président de la Commission spéciale du Cervin, créée spécialement par le Heimatschutz pour s'opposer au projet, Ernest Bovet met sur pied la pétition qui récolte 68 356 signatures. Par ses multiples interventions dans la presse quotidienne et spécialisée, où par ailleurs il n'hésite pas à attaquer de front Gollier, il apparaît comme la figure de proue du mouvement de contestation. Il est un proche du courant intellectuel conservateur qui émerge à la fin du XIX^e siècle et qui remet fortement en cause les valeurs matérialistes.

¹⁰⁴ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, [s.d].

¹⁰⁵ *Idem*, 02.02.1907 ; *Idem*, 21.07.1907 ; *Idem*, avril 1907.

¹⁰⁶ SCHORDERET 1908.

¹⁰⁷ Il ne s'agit pas ici d'une liste exhaustive de toutes les personnes qui seraient intervenues, car beaucoup d'articles parus dans la presse sont anonymes.

Ernest Bovet (1870-1941)

Né le 24 mai 1870 à Lausanne, Bovet étudie les langues romanes à Zurich, puis devient chargé de cours de littérature française à Rome. De 1901 à 1922, il occupe un poste à l'Université de Zurich comme professeur de littérature française et italienne. Parallèlement, il entre au comité du Heimatschutz en mars 1906 et y reste jusqu'en 1920¹⁰⁸. En 1907, il crée la revue bilingue *Wissen und Leben* qui se veut notamment un lieu de réflexion sur la question de l'identité culturelle suisse. Il décède le 25 août 1941¹⁰⁹.

Le Fribourgeois Raymond de Girard est également très impliqué dans cette campagne de défense du Cervin. En tant que membre de la Commission spéciale du Cervin, il participe à la diffusion de la pétition du Heimatschutz. En parallèle, il publie en avril 1907 une étude dans laquelle il décrit quels seraient les impacts d'un chemin de fer sur le

Raymond de Girard (1862-1944)

D'après une chronique nécrologique parue dans la revue *Nouvelles étrennes fribourgeoises*, de Girard naît en 1862 et décède en 1944. Il se forme à l'École supérieure des Mines à Paris avant d'entreprendre, entre 1890 et 1895, une carrière universitaire comme professeur de géologie, d'abord à l'École polytechnique de Zurich puis à l'Université de Fribourg, dont il est également recteur de 1913 à 1914¹¹⁰. Grâce au rapport qu'il publie sur le funiculaire du Cervin, nous savons qu'il est également membre du Club alpin suisse et président de la Commission cantonale fribourgeoise pour la conservation des monuments naturels¹¹¹. Les quelques indications biographiques récoltées n'indiquent pas quelle est son orientation politique.

¹⁰⁸ CLAVIEN 1993, p. 95.

¹⁰⁹ M. Rizek, « Ernest Bovet », in *DHS*.

¹¹⁰ GIRARDIN 1945-1946, pp. 176-179.

¹¹¹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, avril 1907, p. 11.

¹¹² *Ibidem*.

¹¹³ MATTIOLI 1997, p. 26.

Cervin au point de vue de la valeur de cette montagne, de l'alpinisme et de la science¹¹². Il intervient également à plusieurs reprises dans la presse, notamment dans le journal conservateur fribourgeois *La Liberté*. Par sa carrière de géologue, à l'instar de Golliez et Imfeld, de Girard ressemble plus aux concessionnaires qu'aux opposants. Il semble toutefois appartenir à un autre type de scientifique. Son intervention pour la défense du Cervin montre qu'il est sensible aux idées véhiculées par le Heimatschutz. Il semble avoir intégré la nouvelle sensibilité conservatrice qui se diffuse alors en Suisse, au contraire de Golliez et Imfeld qui, à travers leur ambition de réaliser un exploit technologique, apparaissent comme le pur produit de l'idéologie positiviste.

Un autre Fribourgeois intervient dans cette affaire. Il s'agit de l'écrivain, politicien et professeur Gonzague de Reynold. Bien que, selon nos sources, il n'intervienne qu'une seule fois dans la campagne, il est significatif qu'il se soit exprimé contre le projet du Cervin. De Reynold joue un

Gonzague de Reynold (1880-1970)

Né le 15 juillet 1880 à Cressier près de Morat, de Reynold est issu d'une famille aristocratique catholique fribourgeoise qui accepte mal d'avoir perdu ses privilèges et regrette la période de l'Ancien Régime¹¹³. De même que Bovet, de Reynold a pour ambition d'affirmer l'existence d'une identité suisse à travers la recherche d'une culture spécifiquement nationale¹¹⁴. Il faut noter par ailleurs qu'il est sensible au programme du Heimatschutz, puisqu'il fait partie des 165 signataires qui réagissent à l'appel lancé en 1905 par Marguerite Burnat-Provins¹¹⁵.

¹¹⁴ Les deux hommes se rencontrent à Neuchâtel en 1909, à l'occasion des réunions de l'Union romande. Celle-ci, fondée en 1907 par Charles Knapp, vise à promouvoir la culture latine contre la *Deutschschweizerischer Sprachverein*. De Reynold voue une certaine admiration à Bovet, en raison de ses activités dans la revue *Wissen und Leben*. Voir CLAVIEN 1993, p. 177.

¹¹⁵ LE DINH 1992, p. 126.

rôle important dans l'émergence de la nouvelle droite conservatrice. Il en est même son principal représentant. Il affiche des idées réactionnaires qui réfutent le matérialisme et la démocratie, dans lesquels il voit la cause des maux de l'époque. Parallèlement, il prône un retour à l'Ancien Régime. Cette idéologie ultraconservatrice lui vient en partie de son éducation.

Un troisième Fribourgeois se manifeste contre le projet du Cervin. Il s'agit du journaliste et écrivain Auguste Schorderet. En 1908, il publie une pièce de théâtre intitulée *Le Cervin se défend!*¹¹⁶. Cette pièce est représentée pour la première fois le 10 novembre 1908, au Casino Saint-Pierre à Genève, par le club montagnard L'Arole. Elle rencontre visiblement un franc succès auprès de Girard, qui aurait assisté à la première¹¹⁷. L'œuvre met en scène un entrepreneur américain et un ingénieur français qui désirent

Auguste Schorderet (1879-1937)

Schorderet naît le 16 mars 1879 à Fribourg et décède le 5 avril 1937. Il fait ses études au Collège Saint-Michel et entreprend ensuite des études de droit à Munich et à Fribourg. Parallèlement à des activités d'écrivain, il travaille comme journaliste à la *Feuille d'avis de Fribourg* ainsi qu'à la *Gazette de Lausanne*. Il est aussi secrétaire général du Club alpin suisse de 1908 à 1910 et préside la section du Moléson de 1913 à 1931¹¹⁸. Les quelques détails récoltés sur sa vie ne permettent pas d'établir clairement s'il partage les vues de la droite conservatrice, mais les thèmes abordés dans sa pièce peuvent le faire penser.

construire un chemin de fer depuis Zermatt au sommet du Cervin. En essayant d'escalader ce sommet, l'ingénieur meurt accidentellement sur les flancs de la montagne, vraisemblablement en raison de son inexpérience du milieu alpin! Cette pièce moralisatrice est une critique claire des chemins de fer de montagne et du développement de l'industrie touristique. De qualité littéraire moyenne, cette œuvre est néanmoins intéressante, car elle met en évidence les reproches faits à l'industrialisation, et plus particulièrement au tourisme: la présence de touristes étrangers fortunés influencerait fortement les mœurs «simples et authentiques» des autochtones, qui perdraient ainsi leur identité propre.

Charles Gos, journaliste et homme de lettres, également membre du Club alpin suisse, est un des premiers à se manifester dans la presse contre le chemin de fer du Cervin¹¹⁹. Son frère, le peintre Albert Gos, proteste aussi contre le projet, par le biais de deux lettres adressées au Conseil fédéral en février et en juillet 1907.

Albert Gos (1852-1942)

Né à Genève le 6 avril 1852, Gos opte pour une carrière de peintre après des études de violon au Conservatoire de Genève. Pendant ses études, il fréquente Ferdinand Hodler. Plutôt versé dans la peinture de paysage, il a la réputation d'être le peintre du Cervin. D'après Lucien Boissonnas, Gos avait pour ambition de créer un genre national. Il décède le 23 juin 1942¹²⁰.

¹¹⁶ SCHORDERET 1908.

¹¹⁷ *Gazette du Valais*, 17 novembre 1908, «Le Cervin se défend».

¹¹⁸ GASSER *et al.*, 1999, pp. 100, 101, 106.

¹¹⁹ *Gazette de Lausanne*, 14 janvier 1907, «Un ascenseur au Cervin» par Ch. Gos.

¹²⁰ L. Boissonnas, «Albert Gos», in *DHS*.



Albert Gos peignant un Cervin, vers 1900. (Emile Gos, Médiathèque Valais - Martigny)

Le peintre et écrivain Albert Trachsel fait également entendre sa voix dans cette affaire. Comme de Reynold et Bovet, il appartient à un groupe d'intellectuels qui se questionnent à cette époque sur l'existence d'une identité suisse¹²¹.

Albert Trachsel (1863-1929)

Né le 23 décembre 1863 à La Lenk, Trachsel fait d'abord des études à l'École des beaux-arts de Genève vers 1880, puis des études d'architecture à l'École polytechnique de Zurich entre 1881 et 1882. En 1882, il part s'installer à Paris, où dès 1889 il fréquente les membres du mouvement symboliste comme Verlaine et Mallarmé. Il décède le 26 janvier 1929¹²².

Le portrait de ces sept personnalités nous permet de constater que ces hommes appartiennent tous à une élite intellectuelle ou artistique et qu'ils exercent pratiquement tous une profession libérale : Bovet et de Girard sont professeurs d'université ; de Reynold, Schorderet et Charles Gos sont écrivains ; Albert Gos et Trachsel sont artistes peintres. Certains d'entre eux, comme de Reynold, Bovet et Trachsel, appartiennent clairement à ce mouvement intellectuel conservateur qui critique la modernisation de la Suisse. Pour les autres, il n'est pas possible de déterminer précisément s'ils adhèrent aux différents principes de ce courant, mais leur intervention contre le chemin de fer du Cervin peut faire penser qu'ils en partagent la valeur essentielle, c'est-à-dire le rejet d'une industrialisation effrénée.

Tous sont Suisses romands. Il s'agit peut-être d'une coïncidence et il est donc nécessaire d'interpréter ce constat avec prudence. Même si, d'après nos sources, la plupart des

opposants sont des Romands, il est possible que des Suisses allemands se soient manifestés contre le projet. Notons aussi que trois des sept protestataires sont Fribourgeois. Or vers 1900, Fribourg est un des cantons où le développement économique est le plus faible. D'après Aram Mattioli, cela est en partie dû à la mentalité conservatrice des autorités fribourgeoises, réfractaires au développement industriel¹²³. De plus, selon lui, les cantons romands, et plus particulièrement les régions catholiques et rurales, ont été plus hostiles à la modernité que les cantons protestants. Ceci pourrait en partie expliquer pourquoi apparemment seuls des Suisses romands s'opposent au projet de Golliez et Imfeld.

Les associations

Mis à part les différentes personnalités citées ci-dessus, de nombreuses associations se manifestent contre le projet. La Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque (Heimatschutz) est sans aucun doute l'organisation la plus active dans cette campagne contre le projet du Cervin. C'est elle qui met en place la Commission spéciale du Cervin chargée de préparer une pétition pour protester contre l'octroi de la concession. Cette commission est dirigée par Bovet et compte de Girard parmi ses membres. La pétition, lancée au début de l'année 1907¹²⁴, est envoyée à tous les membres du Heimatschutz. Des formulaires sont apparemment aussi diffusés dans les villages¹²⁵, dans certains commerces, comme les librairies, les cafés et les magasins de tabac¹²⁶. Toutes les couches de la population sont sollicitées.

Cette pétition obtient un certain succès puisqu'elle réunit au total 68 356 signatures (51 452 de citoyens suisses, 13 130 de citoyennes suisses, 3774 d'étrangers). La pétition

¹²¹ GEORG 1984, pp. 7-8.

¹²² MATTIOLI 1997, p. 16.

¹²³ CLAVIEN 1993, pp. 25-26.

¹²⁴ *La Semaine littéraire*, 18 mai 1907, « Le Cervin » par E. Bovet.

¹²⁵ *Gazette de Lausanne*, 2 juillet 1907, « Pour le Cervin ».

¹²⁶ *La Liberté*, 25 juin 1907, « Pour le Cervin » par R. de Girard.

est ensuite adressée au Conseil fédéral, accompagnée d'une lettre du Heimatschutz, dans laquelle la ligue demande que la concession ne soit pas accordée¹²⁷.

Le Club alpin suisse s'oppose également au projet par le biais d'une pétition lancée en avril 1907¹²⁸. Cependant, son engagement dans la campagne semble être moins important que celui du Heimatschutz. Le mouvement d'opposition est initié par la base du club alpin et non par le Comité central qui, sous la pression de quelques sections, finit par réagir en organisant une pétition interne¹²⁹. En juillet, le Comité central annonce avoir récolté 3708 signatures provenant de quarante-six sections et indique que cette pétition a été envoyée au Conseil fédéral¹³⁰. Par rapport aux 68 356 signatures obtenues par le Heimatschutz, le nombre de signatures récoltées par le C.A.S. est plutôt faible. Pour déterminer exactement le degré d'engagement du C.A.S. dans la campagne contre le chemin de fer du Cervin, il aurait fallu comparer ce chiffre de 3708 signatures avec le nombre de membres du club pour cette année 1907. Mais les statistiques concernant les effectifs du C.A.S. sont quasiment inexistantes, car aucune étude historique exhaustive du club n'a encore été réalisée. Quelques chiffres nous sont apportés par Gianni Haver, dans une des rares contributions sur l'histoire du club¹³¹. Celui-ci nous apprend qu'en 1912, le nombre de membres s'élève à 13 154 pour 58 sections. Bien que cela soit peu probant de comparer des chiffres d'années différentes, l'écart entre le nombre de signatures et le nombre de membres en 1912 demeure

suffisamment grand pour suggérer que le projet du Cervin a suscité une mobilisation plutôt restreinte au sein de cette association.

Cette réticence à s'engager dans la campagne contre le chemin de fer du Cervin peut s'expliquer par les liens entretenus par le C.A.S. avec Imfeld ainsi que, de manière générale, avec des compagnies de chemins de fer de montagne. Un article anonyme paru dans la revue *Alpina* rappelle le bénéfice que le club a pu tirer des travaux d'Imfeld : « *In Anbetracht dieser tatsächlichen Verhältnisse hält man es vielerorts nicht für richtig, gegen das Projekt Imfelds in einer Weise loszuziehen, wie wenn dasselbe eine Untat wäre. Man soll auch nicht die grossartigen Leistungen Imfelds auf dem Gebiete des Kartenwesens, des Panoramazeichens vergessen, durch die er den S.A.C. zu Ehren gebracht hat.* »¹³² Les travaux topographiques d'Imfeld suscitent en effet la reconnaissance du Club alpin suisse, de même que celle du Club alpin français.

De plus, le C.A.S. a un certain intérêt dans l'établissement de ces chemins de fer de montagne, qui permettent aux alpinistes d'accéder à des sommets d'où ils peuvent ensuite partir pour des courses de haute montagne. D'ailleurs, le C.A.S. a passé des accords avec des compagnies ferroviaires de montagne, permettant aux membres du club de bénéficier de tarifs préférentiels sur ces lignes¹³³. Il est aussi intéressant de remarquer la présence du professeur Walder-Meyer, rédacteur de la revue *Alpina*, parmi les membres de la commission scientifique créée en 1895 pour la construction du chemin de fer de la Jungfrau, et dont fait aussi partie Golliez¹³⁴.

127 AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, [s.d.]. Il n'a pas été possible de réaliser une analyse du profil socioculturel des signataires de cette pétition, ce qui aurait été intéressant pour nous renseigner sur l'écho de l'affaire au sein de la population, car la pétition est absente des fonds d'archives.

128 HAVER 2008, pp. 78-83.

129 *Alpina*, 1^{er} avril 1907, «Chemin de fer du Cervin», Communications du Comité central.

130 *Alpina*, 15 juillet 1907, «Chemin de fer du Cervin», Communications du Comité central. Comme dans le cas de la pétition du Heimatschutz, celle-ci est également absente des fonds d'archives.

131 HAVER 2008, p. 84.

132 *Alpina*, 1^{er} mai 1907, «Matterhornbahn».

133 *Idem*, 1^{er} août 1894, «Aux sections et aux membres du C.A.S.».

134 MOSER 1997, p. 71.

Parallèlement à la ligue du Heimatschutz et au Club alpin suisse, d'autres organisations se prononcent contre l'établissement du chemin de fer du Cervin. Il s'agit pour la plupart de sociétés de sciences naturelles. La Société de physique et d'histoire naturelle de Genève fait directement pression auprès des autorités fédérales en envoyant un courrier au mois de juillet 1907, dans lequel elle s'oppose à la construction du chemin de fer et requiert la création de zones naturelles protégées, sur le modèle du parc national des Etats-Unis¹³⁵. Nous pouvons également citer la Société neuchâteloise des sciences naturelles¹³⁶, la Société fribourgeoise des sciences naturelles¹³⁷ et la Commission cantonale fribourgeoise pour la conservation des monuments naturels¹³⁸ présidée par de Girard. Cependant, excepté la lettre adressée à Berne par la Société de physique et d'histoire naturelle de Genève, les archives ne nous ont révélé aucune trace de protestation de la part de ces associations. Les oppositions au projet ont été en grande partie recensées grâce au dépouillement de la presse. Il est donc difficile de déterminer quelle a été la part prise par ces sociétés dans la campagne contre le chemin de fer. Etaient-elles aussi engagées que le Heimatschutz et le Club alpin suisse ou se contentaient-elles de manifester leur désaccord sans forcément se lancer dans une action concrète ? Par ailleurs, nous pouvons nous demander pourquoi des sociétés scientifiques, dont l'objectif est généralement de favoriser le progrès, se sont opposées à ce chemin de fer. Etais-ce la même raison qui poussa de Girard à mener campagne ? La science ayant un écho moins favorable, ces diverses sociétés adoptent-elles une attitude conservatrice dans l'espoir de retrouver un certain crédit, à une époque où la critique du positivisme est largement diffusée ?

Une chose est sûre : au vu des diverses personnalités et associations qui se sont manifestées contre le chemin de fer du Cervin, il est clair que la campagne a surtout mobilisé des milieux socioculturels favorisés et de tendance plutôt conservatrice.

Les arguments contre le chemin de fer

D'un point de vue argumentatif, les opposants se trouvent en face d'un problème majeur lorsqu'ils lancent la campagne contre le chemin de fer du Cervin : ils ne peuvent pas accuser les entrepreneurs de défigurer totalement la montagne, puisque le tracé prévu est presque entièrement souterrain, seules la première section jusqu'au pied du Cervin et la station terminus étant visibles. D'ailleurs, dans la demande de concession, les ingénieurs eux-mêmes insistent sur cet aspect, croyant certainement qu'ils peuvent ainsi éviter des oppositions de ce genre : « *Da die ganze Bahnanlage vom Fusse des eigentlichen Berges bis zum Gipfel unterirdisch gedacht ist, wird die äussere Form desselben nicht verändert und dürfte daher auch für den Aesthetiker kein Grund zu Einwendungen vorliegen.* »¹³⁹

Mais les détracteurs du projet dépassent ce problème en construisant un discours principalement basé sur des arguments d'ordre patriotique et idéologique qui visent surtout à présenter le Cervin comme un symbole sacré et inaliénable de l'identité nationale, dont la sauvegarde dépend de la conservation de cette montagne. Dans cette optique, les opposants font du funiculaire une menace pour l'identité nationale. L'idée même que l'on puisse construire un chemin de fer sur le Cervin est intolérable, comme le souligne de Girard : « Je pose en fait que l'attrait du Cervin réside autant dans ce qu'on sait de lui que dans ce qu'on en voit :

135 AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 02.07.1907.

136 *Gazette du Valais*, 2 mars 1907, « Chemin de fer du Cervin ».

137 *Idem*, 2 février 1907, « Protestation des alpinistes et des naturalistes fribourgeois contre le projet d'un chemin de fer au Cervin » par R. de Girard.

138 *Ibidem*.

139 AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 04.12.1906, p. 5.

son histoire, la célébrité de ceux qui se sont acharnés à sa conquête, la longueur de sa résistance et les catastrophes qui l'ont marquée, tout cela forme son auréole et cette auréole attire les regards par l'intermédiaire de la pensée autant que sa beauté plastique par elle-même. Même invisibles, l'ascenseur et les installations du sommet seront dans le Cervin, comme une tare cachée dans un beau corps... »¹⁴⁰

Les arguments idéologiques

Dans les propos des opposants, l'établissement d'un chemin de fer sur le Cervin et le développement de l'industrie touristique à cet endroit sont présentés comme le signe que la Suisse vit à ce moment une grave crise identitaire. Pour Charles Gos, la construction de ce chemin de fer est la preuve qu'il n'existe plus de « vrai Suisse » : « Autrefois, les vieux Suisses – les vrais – étaient fiers de porter ce nom et d'appartenir à la vaillante petite nation des Alpes. Ils savaient s'en rendre dignes en luttant contre l'envahisseur. Les temps sont changés; on est tout juste Suisse, pour la forme, et sous prétexte de progrès, on laisse lâchement accomplir de véritables sacrilèges. »¹⁴¹

De Reynold, lui, considère cette affaire comme le signe que le pays est en pleine décadence : « Le peuple ne vit pas seulement de pain: on oublie de nos jours,



Chez le photographe, Zermatt, 1907. (Emile Gos, Médiathèque Valais - Martigny)

¹⁴⁰ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, avril 1907, p. 6.

¹⁴¹ *Gazette de Lausanne*, 14 janvier 1907, « Un ascenseur au Cervin » par Ch.-M.-E. Gos.

– dans ces jours où toute entreprise est subordonnée, semble-t-il, aux intérêts des pièces d’or, – qu’un peuple est proche de sa décadence, quand il perd la notion d’existence morale, dont il ne respecte plus les symboles. »¹⁴²

Tandis que pour Bovet, cette affaire équivaut à renier le patrimoine culturel suisse : « Nous renonçons à notre tradition, à notre fierté. Nous sommes à vendre, pour qui met le prix. [...] Il nous faudra oublier nos poètes, désapprendre nos chants patriotiques qui ne seraient plus qu’une sanglante ironie. »¹⁴³

Mais à leurs yeux, le chemin de fer n’est pas le seul facteur qui mette en péril l’identité nationale. Les opposants accusent le tourisme, étroitement lié au développement du chemin de fer, d’entraîner aussi une perte d’identité. Cette accusation est particulièrement flagrante dans la pièce de théâtre *Le Cervin se défend!* Schorderet y montre comment l’arrivée de touristes étrangers a corrompu les mœurs des Zermattois : « C’est une conséquence, un peu, de l’influence étrangère ; et puis, cela tient à la forte concurrence. Les guides sont devenus plus âpres au gain parce que la vie a renchéri au village, parce que, côtoyant tous les jours le luxe, les villageois, si simples autrefois, sont devenus plus exigeants, plus raffinés... »¹⁴⁴

Ce thème du village de montagne autrefois habité par des gens « simples et authentiques », pervertis par « l’industrie des étrangers », est un thème en vogue dans la littérature romande du début du XX^e siècle. On le retrouve dans d’autres œuvres littéraires, comme le roman *Là-haut* d’Edouard Rod¹⁴⁵. Le village de montagne, par l’aspect primitif qu’il peut présenter, apparaît à cette époque comme un témoin vivant du passé et des racines identitaires de la nation ; dans ce sens il paraît donc indispensable de le sauvegarder. Cette thématique mise en scène par Schorderet correspond à une

angoisse diffuse au début du XX^e siècle, qui voit dans l’augmentation du nombre d’étrangers un danger pour l’identité suisse.

Bovet va plus loin dans la dénonciation des conséquences du développement touristique. Plus qu’une influence sur les mœurs locales, il y voit un asservissement de la population, qui doit se plier aux contraintes imposées par cette industrie. Pour lui, le tourisme engendre en quelque sorte l’aliénation de la population : « L’industrie des étrangers [...] a franchi les limites permises : elle tend à la servilité. Celui qui observe nos mœurs a chaque jour l’occasion de noter certains petits faits pénibles, humiliants. En temps de paix, nos pères étaient prudents ; nous sommes peureux. Nous ne cherchons plus les normes de notre conduite dans notre conscience, mais dans l’opinion d’autrui. »¹⁴⁶ Il faut dire que Bovet a une opinion particulièrement négative du tourisme en général. Les propos qu’il tient sur les futurs clients du chemin de fer du Cervin sont sévères : « Et qui donc peuplera ce bar alpestre ? La bande vulgaire des touristes prétentieux et pressés, dépourvus de culture, de respect, d’éducation même et de simplicité, les touristes bruyants du luxe à bon marché ; et vous entendez déjà [...] les réflexions bêtes, et, par un temps de brouillard, les déceptions, les mots dénigrants de ceux qui n’en auront pas pour leur argent. »¹⁴⁷

Le chemin de fer ne provoque pas uniquement une perte d’identité. Certains opposants considèrent la construction du funiculaire comme une spoliation faite au peuple suisse au profit des riches étrangers. Cela apparaît, par exemple, dans un article anonyme paru en septembre 1907 dans la *Gazette du Valais*. L’auteur estime que la construction reviendrait à déposséder le peuple suisse de son territoire et de ses richesses naturelles : « Si nous commençons à vilipender

¹⁴² *La Liberté*, 12 juillet 1907, « Le respect de la nature. A propos du Cervin » par G. de Reynold.

¹⁴³ *La Semaine littéraire*, 18 mai 1907, « Le Cervin » par E. Bovet.

¹⁴⁴ SCHORDERET 1908, p. 14.

¹⁴⁵ CLAVIEN 1993, p. 225.

¹⁴⁶ *La Semaine littéraire*, 18 mai 1907, « Le Cervin » par E. Bovet.

¹⁴⁷ *Ibidem*.

ainsi notre bien public au profit de deux ou trois financiers, il n'y aurait plus de raison pour que cela finisse. Nos sommets seraient à vendre avec nos cascades, nos lacs, nos vallons, nos rivières. Des milliardaires américains, par snobisme, viendraient acheter les plus beaux gisements de houille blanche, un Cervin dans le voisinage, et ils arrangeraient pour leur unique plaisir toujours ces richesses naturelles. »¹⁴⁸

De Reynold poursuit cette idée, en estimant que l'exploitation de la montagne par le tourisme et les chemins de fer constituent une atteinte à l'indépendance nationale : « Aujourd'hui, les descendants de ces mêmes hommes qui n'avaient à la bouche que l'Alpe libre et le berger républicain, vendent à l'étranger également la montagne dont notre pays, nos institutions, notre esprit, notre indépendance sont les œuvres. »¹⁴⁹

En réaction à cette « spoliation » supposée, Bovet, de Reynold et Charles Gos proclament que les montagnes n'appartiennent qu'aux seuls Suisses, et non pas à l'industrie touristique qui les exploite : « Et nous, nous déclarons que les hauts sommets, propriété idéale du peuple suisse tout entier, et symboles de notre indépendance, ne sont à vendre à aucun prix. »¹⁵⁰ A leurs yeux, la construction du chemin de fer sur le Cervin revient aussi à ravalier ce symbole national au rang d'œuvre technologique. Gos accuse les entrepreneurs : « Non contents d'avoir ridiculisé les plus pittoresques vallées alpestres, par des placards-réclames criards, des hommes [...] parlent maintenant de transformer en une vulgaire tour Eiffel la plus belle montagne de nos Alpes en créant un chemin de fer au Mont Cervin. »¹⁵¹

Ces réflexions montrent à quel point les œuvres technologiques qui fascinaient autrefois font l'objet de sévères critiques au début du XX^e siècle. Face au sentiment que

l'identité nationale et l'indépendance de la nation sont menacées, les opposants réagissent en affirmant la valeur nationale et la dimension sacrée du Cervin, qui font de ce sommet un bien inaliénable. Pour de Girard, le Cervin incarne certaines valeurs nationales : « Il s'agit d'un monument que le monde entier connaît et admire, où les Suisses voient le symbole de leurs vertus républicaines, de leur fière indépendance. »¹⁵² Pour Bovet, il s'agit surtout de montrer le lien étroit qui existe entre les caractéristiques nationales et la montagne en général, qu'il considère comme le berceau de la nation : « Notre histoire, unique au monde, s'explique non seulement par les faits physiques de nos Alpes, mais aussi et surtout par l'originalité morale que cette nature âpre et fière a donnée à nos âmes. Tenaces et prudents dans la vie normale, téméraires à l'heure du danger, accueillants de préférence, mais rebelles à tous les jugs, nous avons en nous le calme sourire des lacs, la vie sérieuse et profonde des forêts, la violence de l'avalanche et, pour la liberté, la dureté du granit. »¹⁵³ Dans cette citation apparaît très clairement le phénomène d'identification entre nation et paysage alpin qui, d'après Zimmer, s'opère à partir de la fin du XIX^e siècle selon le mode de la « naturalisation de la nation ». Bovet pense que les spécificités qui caractérisent le peuple suisse ont été déterminées par la montagne ; dans ce sens, celle-ci fait donc partie intégrante de l'identité helvétique. Cet argument plutôt habile implique que toute altération du paysage alpin engendrerait une modification des caractéristiques identitaires nationales.

Pour les opposants, et plus particulièrement pour Bovet et de Girard, le Cervin et la montagne en général revêtent également une dimension sacrée. La montagne apparaît

148 *Gazette du Valais*, 25 septembre 1907, « La Cervinomanie ».

149 *La Liberté*, 12 juillet 1907, « Le respect de la nature. A propos du Cervin » par G. de Reynold.

150 *Gazette de Lausanne*, 13 juin 1907, « L'ascenseur du Cervin » par E. Bovet.

151 *Idem*, 14 janvier 1907, « Un ascenseur au Cervin » par Ch. Gos.

152 AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, avril 1907, p. 21.

153 *La Semaine littéraire*, 18 mai 1907, « Le Cervin » par E. Bovet.

comme un « sanctuaire » où les Suisses pratiquent le « culte de la montagne » : « à qui l'a vu, ne fût-ce qu'une seule fois, il reste au cœur le sentiment religieux de la montagne ; le Cervin est pour nous le symbole sacré de la montagne [...] Nous voulons que la haute montagne demeure libre et pure, parce que le culte de la montagne est à la base même de

notre histoire, de notre indépendance, de notre vie morale. [...] les hauts sommets sont le sanctuaire où nous fraternisons. »¹⁵⁴ Dès lors, le projet du chemin de fer du Cervin est présenté comme une « profanation » intolérable. Ce terme apparaît régulièrement dans les propos des opposants. Voici ceux de Girard, publiés dans un article de la *Gazette du*



Cordée sur le glacier de Findelen, vers 1900. (François Fumex, Zermatt, Médiathèque Valais - Martigny)

¹⁵⁴ *Gazette de Lausanne*, 13 juin 1907, « L'ascenseur du Cervin » par E. Bovet.

Valais: «La question qui se pose est de savoir si [...] le peuple suisse doit laisser enlaidir un de ses plus beaux monuments naturels de son pays, profaner un des sanctuaires où se développa, de façon la plus sublime, le culte de la montagne qui, pour lui, se confond avec le culte de la patrie.»¹⁵⁵

Ainsi, la stratégie argumentative adoptée par les opposants revient à présenter le funiculaire comme une menace pour la nation et à élever le Cervin non seulement au rang de symbole national, mais aussi à celui d'icône sacrée. D'une certaine manière, ce discours consiste à faire paraître l'élite dominante, c'est-à-dire le parti radical, comme antipatriotique. Cette critique reste cependant sous-jacente; le gouvernement n'est jamais attaqué de front.

Les propos des détracteurs du projet ne peuvent évidemment pas être uniquement considérés comme une stratégie calculée qui viserait à déstabiliser l'élite dominante. Cette vision de la modernité comme facteur de modification des identités repose sur des faits avérés. Bien que cette problématique ne soit pas encore très étudiée par les historiens, un article de Laurent Tissot qui traite de l'impact du tourisme sur l'identité des populations alpines montre que certaines communautés montagnardes se sont adaptées à l'arrivée des touristes.



Guide de Zermatt, vers 1900. (André Kern, Médiathèque Valais - Martigny)

¹⁵⁵ *Gazette du Valais*, 2 février 1907, «Protestation des alpinistes et des naturalistes fribourgeois contre le projet d'un chemin de fer au Cervin» par R. de Girard.

Les montagnards ont notamment adopté l'image que les touristes avaient d'eux et ont développé des activités différentes de leurs occupations traditionnelles, comme par exemple des services de guides de montagne¹⁵⁶. Clavien estime également que le tourisme a modifié le mode de vie des populations locales¹⁵⁷.

Les arguments pragmatiques

Parallèlement aux arguments idéologiques, des arguments plus pragmatiques sont évoqués par les défenseurs du Cervin, même s'ils sont plus rarement mis en avant. Charles Gos accuse par exemple le projet de ne pas avoir d'utilité publique : celui-ci ne servira qu'à transporter des gens aisés et ne bénéficiera donc pas à la population locale¹⁵⁸.

Les opposants mentionnent aussi des considérations économiques. Selon eux, cette entreprise, au lieu de participer à l'essor du tourisme, va au contraire « tuer la poule aux œufs d'or »¹⁵⁹. Paradoxalement, ce chemin de fer nuirait au développement de l'industrie touristique ; au lieu d'attirer les touristes comme le prévoient les entrepreneurs, le funiculaire contribuerait plutôt à les faire fuir¹⁶⁰. A cause de la profusion des chemins fer de montagne, le touriste ne trouverait plus ce qu'il vient chercher au sommet des montagnes, c'est-à-dire un espace authentique encore préservé de toute modernité. Les propos de Trachsel révèlent une attitude ambiguë envers les touristes : accusés de corrompre les mœurs locales, ils sont en même temps un faire-valoir dans la campagne contre le chemin de fer du Cervin. Les touristes ne seraient cependant pas les seuls à désertir la région. Dans son rapport sur les impacts

du projet, de Girard explique que la présence du chemin de fer fera fuir également les alpinistes : ceux qui entreprendront l'ascension du Cervin se sentiront ridiculisés par le chemin de fer qui transportera les touristes sans difficulté et bien confortablement¹⁶¹ ; les alpinistes se rendront alors dans des pays où les montagnes seront encore vierges de toute infrastructure¹⁶². Dans cette optique, la préservation de la nature dans son authenticité devient un argument touristique.

Etonnamment, la concurrence du funiculaire sur les activités des guides n'apparaît pratiquement pas dans les arguments avancés par les opposants. Bovet, qui se trouve à la tête du mouvement de contestation, n'en parle pas du tout lors de ses diverses interventions dans la presse. La lettre officielle qui accompagne la pétition du Heimatschutz adressée au Conseil fédéral en fait à peine mention. Les guides sont pourtant concernés par le chemin de fer du Cervin, qui représente sans aucun doute une concurrence. Le prix prévu du billet aller-retour du trajet en funiculaire est en effet beaucoup plus avantageux : les concessionnaires évaluent le prix du voyage à 50 francs alors que, selon la liste des tarifs des guides et porteurs de la vallée de Viège de 1890, pour faire l'ascension du Cervin un alpiniste doit déboursier 100 francs pour un guide et 70 francs pour un porteur¹⁶³. Cela dit, le chemin de fer aurait sans doute attiré une clientèle bien différente de celle qui entreprenait l'ascension du Cervin, probablement une clientèle désireuse d'expérimenter la montagne sans les désagréments et les risques que peut occasionner une ascension en haute montagne.

¹⁵⁶ TISSOT 2002, pp. 289-300.

¹⁵⁷ CLAVIEN 1993, p. 226.

¹⁵⁸ *Gazette de Lausanne*, 14 janvier 1907, « Un ascenseur au Cervin » par Ch. Gos.

¹⁵⁹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, avril 1907, p. 6.

¹⁶⁰ *Gazette de Lausanne*, 24 janvier 1907, « Chemin de fer du Cervin » par A. Trachsel.

¹⁶¹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, avril 1907, p. 7.

¹⁶² *Gazette du Valais*, 30 avril 1907, « Le Cervin ».

¹⁶³ AFS, E 53, n° 7467, bd. 585, 1890.

Mis à part les considérations économiques, un autre argument est mentionné en défaveur du chemin de fer : celui-ci ne favorisera aucune découverte scientifique. Cet argument répond au projet de l'observatoire scientifique que les concessionnaires prévoient apparemment d'installer au sommet du Cervin, en plus des infrastructures touristiques. Dans le rapport d'expertise où il évalue l'impact du chemin de fer, de Girard nie tout intérêt scientifique à cette entreprise. Selon lui, l'installation d'un tel laboratoire sera fortement compromise par les conditions météorologiques : « Les instruments doivent être installés à l'air libre or, sur un pic aigu, le vent a fréquemment une grande violence, le gel tendra à recouvrir les instruments. Pour les mettre à l'abri de ces éléments perturbateurs, il faudra une installation très coûteuse et une surveillance continue. »¹⁶⁴

La riposte des partisans

Face à cet important mouvement de contestation, le projet du Cervin trouve apparemment peu de soutien. D'après nos recherches, seuls les entrepreneurs, leur ancien professeur Albert Heim, ainsi qu'une voix anonyme dans la presse défendent le projet.

Alors que la campagne contre le chemin de fer du Cervin commence dès le mois de janvier 1907, Imfeld attend le mois d'avril pour se manifester. Visiblement, ce sont les pétitions lancées par le Heimatschutz et le C.A.S. qui le font réagir. Il publie un article dans la revue *Alpina*, dans lequel il répond aux accusations proférées contre son projet et tente par la même occasion de le défendre. Tout d'abord, Imfeld ne considère pas que le chemin de fer puisse défigurer la montagne. Pour lui la question ne se

pose même pas puisque le tracé est en grande partie souterrain et la station terminus à peine visible : « *Von einer Verunstaltung des Berges kann keine Rede sein. Der Berg wird durch die Bahn in seiner äussern Form und Gestalt nicht verändert. Vom Füsse des eigentlichen Matterhorns bis zum Gipfel führt die Bahn unterirdisch. Die Gipfelstation, welche nicht unterirdisch gedacht ist, wird wegen der Steilheit des Geländes so in den Berg eingebaut, dass nur die Front frei liegt und die Bergsilhouette in keiner Weise verändert wird. [...] Diese Station ist gegenüber dem gewaltigen Bergmassiv so verschwindend klein, dass sie von Zermatt aus von freiem Auge gar nicht zu erkennen sein wird.* »¹⁶⁵ Il est curieux que Imfeld mette en avant cette critique, alors qu'elle ne constitue pas l'argument principal des défenseurs du Cervin. Il réagit aussi à l'accusation selon laquelle le chemin de fer « profanerait » le Cervin, en soulignant que ce sommet a déjà été profané par l'installation de divers matériel pour faciliter l'ascension des alpinistes¹⁶⁶. Dans cet article, il répond également à l'inquiétude des guides qui craignent de voir leurs gains diminuer sensiblement : « *Sollte dies dennoch der Fall sein, so dürften die Führer einen allfälligen Ausfall am Matterhorn leicht durch Mehreinnahmen auf den übrigen Touren decken, denn es steht ausser Zweifel, dass die Matterhornbahn eine Attraktion bilden würde, welche den Besuch der Gegend wesentlich zu heben geeignet wäre.* »¹⁶⁷

Imfeld tente de défendre son projet en démontrant que celui-ci participe à la mission que s'est fixée le C.A.S., à savoir explorer et faciliter l'accès à la haute montagne¹⁶⁸. Il essaie également de présenter le projet comme une œuvre philanthropique : les personnes n'ayant pas les qualités physiques requises pour l'alpinisme pourront accéder au sommet afin d'admirer le paysage, au même titre que les

¹⁶⁴ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, avril 1907, p. 20.

¹⁶⁵ *Alpina*, 1^{er} avril 1907, « Matterhornbahn » par X. Imfeld.

¹⁶⁶ *Ibidem*.

¹⁶⁷ *Ibidem*.

¹⁶⁸ *Ibidem*.

alpinistes. A contrario, l'ingénieur accuse le C.A.S. d'être une organisation élitiste qui croit avoir le monopole sur la montagne¹⁶⁹.

Deux mois plus tard, c'est au tour de Golliez d'intervenir. La *Gazette de Lausanne* publie le 10 juin une lettre de l'ingénieur, écrite en réaction à un courrier de Bovet paru quelques jours plus tôt dans le même quotidien. Dans celui-ci, Bovet accuse le concessionnaire de faire pression sur les habitants de Zermatt en agitant la menace d'une concession italienne¹⁷⁰. Golliez réagit vivement à cette accusation, sans toutefois opposer une argumentation véritablement convaincante. Il finit même par concéder que si le chemin de fer n'est pas réalisé du côté suisse, une demande de concession pour une ligne sur le versant italien du Cervin serait tout à fait possible : « Enfin, la Suisse ne dispose pas seule du Cervin, et rien ne nous garantit que le gouvernement italien maintienne contre un chemin de fer du Cervin une excommunication aussi majeure que celle dont la ligue pour la beauté désire le frapper. »¹⁷¹

Trois jours plus tard, la *Gazette de Lausanne* publie une autre lettre de Bovet, dans laquelle celui-ci réitère ses accusations à propos de pressions qui seraient exercées par Golliez. Ce dernier aurait l'intention de construire un observatoire au sommet du Cervin et aurait proposé une caisse de retraite aux guides de Zermatt dans le but d'obtenir leur appui : « Et qu'est-ce donc que cette caisse de retraite qu'il offre aux guides de Zermatt ? Est-ce pour la gloire cette fois, ou est-ce un moyen de convaincre ? »¹⁷² Ces deux mesures sont considérées par Bovet comme des moyens malhonnêtes pour obtenir l'octroi de la concession. Le 18 juin, la *Gazette de Lausanne* publie la réponse de Golliez, dans laquelle il reconnaît avoir pris de telles

dispositions, mais se défend de vouloir par là corrompre les Zermattois. Il prétend que ces dispositions sont mises en place pour contribuer au bien-être de la population locale. En fait, Golliez adopte la même stratégie qu'Imfeld : de la même façon que ce dernier présente le projet comme une œuvre philanthropique, Golliez estime que le funiculaire est une entreprise d'utilité générale : « les guides redoutent de perdre une partie de leur gagne-pain. Nous avons donc cherché, mes amis et moi, par quel moyen équitable on pourrait prévenir ce danger, bien que nous ne croyions pas qu'il survienne. Nous avons alors étudié la possibilité de créer pour les guides de la contrée une caisse de retraite, de secours, en cas de maladie, de pensions aux veuves et orphelins, caisse qui serait dotée par un subside prélevé sur les recettes du chemin de fer [...] Et au surplus, comme tous les guides de la contrée ne sont pas employés aux courses du Cervin, mais que tous les guides par contre profiteraient quand même de la dite caisse, il y aurait là un bien-être général. »¹⁷³ Ces mesures n'apparaissent pas dans la demande de concession, elles ont sans doute été décidées ultérieurement par les initiés. Même Imfeld, qui est le premier à réagir, n'y fait pas allusion quand il explique, au mois d'avril dans la revue *Alpina*, comment les guides pourront compenser le manque à gagner, grâce à l'augmentation du nombre de touristes engendrée par le chemin de fer. Nous pouvons dès lors supposer que cette idée de caisse compensatoire est décidée entre le mois d'avril et le mois de juin, c'est-à-dire pendant la période où la campagne médiatique contre le projet est la plus intense.

L'observatoire scientifique n'est pas non plus prévu dans la demande de concession. D'après celle-ci, la station terminus

¹⁶⁹ *Alpina*, 1^{er} avril 1907, « Matterhornbahn » par X. Imfeld.

¹⁷⁰ *Gazette de Lausanne*, 6 juin 1907, « A propos du Cervin » par E. Bovet.

¹⁷¹ *Idem*, 10 juin 1907, « Pour le Cervin » par H. Golliez.

¹⁷² *Idem*, 13 juin 1907, « L'ascenseur du Cervin » par E. Bovet.

¹⁷³ *Idem*, 18 juin 1907, « L'ascenseur du Cervin » par H. Golliez.

comprend uniquement une structure d'accueil pour les touristes et une salle à air pressurisé pour les voyageurs souffrant du mal de l'altitude. Dans la lettre du 18 juin où il répond

aux critiques de Bovet, Golliez prétend que cette idée d'observatoire n'est pas de lui. C'est la Société helvétique des sciences naturelles qui serait à l'origine de cette initiative¹⁷⁴.



Construction de l'hôtel du Gornergrat, 1896. (François Fumex, Médiathèque Valais - Martigny)

¹⁷⁴ *Gazette de Lausanne*, 18 juin 1907, « L'ascenseur du Cervin » par H. Golliez.

Mais quel peut être l'intérêt de Golliez de construire un observatoire au sommet du Cervin? Est-ce pour donner à son projet plus de crédibilité vis-à-vis des autorités? En tout cas, il est intéressant de noter que la Société helvétique des sciences naturelles¹⁷⁵ fait partie des seuls soutiens au chemin de fer. Au mois de mars déjà, elle annonce son refus de s'opposer au projet car : « Elle ne veut pas voir dans cette entreprise une profanation des beautés naturelles et déclare que son action ne doit pas empêcher le développement de l'industrie en Suisse. »¹⁷⁶

Apparemment, la mobilisation contre le chemin de fer a été suffisamment importante pour inquiéter les promoteurs. Ceux-ci réagissent en essayant de mettre en place des mesures supplémentaires pour calmer le mouvement d'opposition et tenter de favoriser leurs chances d'obtenir la concession. Il n'est cependant pas possible de savoir s'ils avaient réellement l'intention de concrétiser ces mesures, ni comment celles-ci ont été perçues par les autorités fédérales, car il n'en existe aucune trace dans les fonds dépouillés aux Archives fédérales.

Ceci mis à part, les propos de Golliez publiés dans la *Gazette de Lausanne* sont intéressants, car ils révèlent que cet ingénieur est un pur produit de l'idéologie positiviste. En effet, le principal argument qu'il avance en faveur de la réalisation de son projet est que celui-ci participe au formidable développement que connaît, à cette période, ce nouveau type de chemin de fer dont il fait l'éloge : « Le temps des chemins de fer de hautes cimes est arrivé. La démonstration du chemin de fer de la Jungfrau est éclatante. Le

triomphe de la technique est complet, nous entrons dans une période d'avenir pour cette forme de développement du tourisme dans notre pays. »¹⁷⁷ Golliez fait partie des ingénieurs qui contribuent au développement économique et industriel du pays et participent ainsi à la construction de la Suisse moderne, largement fustigée par la droite conservatrice, dont la volonté est de lui substituer une Suisse traditionnelle où toute modernité serait évacuée.

En ce qui concerne la principale critique des opposants, les deux ingénieurs sont apparemment peu disposés à argumenter contre l'idée que le chemin de fer mettrait en danger l'identité nationale. Golliez y fait brièvement allusion mais n'essaie pas vraiment de contester cet argument : « M. Bovet tente de représenter la demande d'un chemin de fer au Cervin comme l'œuvre de gens sans patriotisme. Cette épithète doit sans doute par extension embrasser tous ceux qui ont fait ou veulent faire des chemins de fer de montagne. »¹⁷⁸

Imfeld et Golliez mettent en avant les avantages matériels d'un tel chemin de fer pour Zermatt, mais évitent systématiquement de répliquer à la thèse du chemin de fer comme œuvre antipatriotique. Comment interpréter leur silence? Dans une période où l'industrialisation est accusée de porter atteinte à l'identité nationale, nous pouvons supposer qu'il est risqué de répondre à une telle allégation sans passer pour antipatriote.

Une troisième personnalité intervient en faveur du projet. Il s'agit du Zurichois Albert Heim (1849-1937)¹⁷⁹, ancien professeur de géologie de Golliez et Imfeld. Le 21 mars

175 La Société helvétique de sciences naturelles (SHSN) a été créée en 1815 au Petit-Salève par Henri-Albert Gosse. Cette société, qui prend le nom d'Académie suisse des sciences naturelles (ASSN) en 1988, s'est donné comme mission initiale de faire avancer la science. Voir B. Sitter-Liver, «Académie suisse des sciences naturelles», in *DHS*.

176 *Gazette de Lausanne*, 23 mars 1907, «Le funiculaire du Cervin».

177 *Idem*, 10 juin 1907, «L'ascenseur du Cervin» par H. Golliez.

178 *Idem*, 18 juin 1907, «L'ascenseur du Cervin» par H. Golliez.

179 Albert Heim est professeur à l'École polytechnique de Zurich entre 1873 et 1911. Il fait des recherches sur la glaciologie et conçoit des reliefs géologiques. En 1898, il tente la première traversée des Alpes en ballon, accompagné d'Eduard Spelterini. Voir S. Franks, «Albert Heim», in *DHS*.

1907, il publie un article dans la *Neue Zürcher Zeitung*, dans lequel il explique que le chemin de fer ne défigurera en rien le Cervin, en reprenant les arguments avancés par Imfeld, et justifie sa réalisation en raison de son intérêt scientifique¹⁸⁰. Il estime également que ce chemin de fer de montagne est, en quelque sorte, une étape dans le progrès de la technologie, progrès qu'il considère impossible à stopper¹⁸¹.

Il est difficile de déterminer pour quelles raisons exactes Heim défend le projet de Golliez et Imfeld. Est-ce en tant qu'ancien professeur et ami qu'il intervient, ou bien a-t-il un autre intérêt dans ce projet ? Quelques indices nous orientent plutôt vers cette deuxième hypothèse. Dans son article de la *Neue Zürcher Zeitung*, Heim se demande si la toute nouvelle Commission suisse pour la protection des monuments naturels, dont la tâche est de conserver des sites naturels, doit s'opposer à la construction du funiculaire. D'après lui, comme le Cervin n'est pas altéré par cette entreprise, la commission n'a pas à intervenir¹⁸².

Aux dires de Heim, cette commission a visiblement été créée par la Société helvétique des sciences naturelles en 1906. Or cette société a non seulement refusé de s'associer au mouvement de protestation,¹⁸³ mais, selon Golliez, elle a également désiré collaborer au projet en demandant l'installation d'un observatoire au sommet du Cervin¹⁸⁴. Dans la lettre de Golliez publiée dans la *Gazette de Lausanne* le 18 juin, celui-ci propose de financer l'observatoire à une hauteur de 100 000 francs et de verser 10 000 francs par année pour son entretien : « J'ai fait connaître que notre société mettrait en effet à la disposition d'un ou plusieurs observatoires scientifiques, une somme de 100 000 francs

[...] Enfin, estimant que l'annuité de six mille francs versée par la compagnie de la Jungfrau pour l'entretien du laboratoire est insuffisante [...] j'ai annoncé que notre compagnie du Cervin porterait cette annuité à dix mille francs. »¹⁸⁵ La Société helvétique des sciences naturelles a donc un intérêt financier à soutenir l'entreprise du chemin de fer du Cervin.

L'attention que porte Heim à l'aspect scientifique du projet et le fait qu'il se préoccupe de l'intervention de la Commission suisse pour la protection des monuments naturels dans la campagne contre le chemin de fer nous indiquent qu'il possède un certain intérêt dans la réalisation de cette entreprise. Les sources ne nous révèlent cependant pas s'il fut membre de cette commission ou de la Société helvétique des sciences naturelles.

Excepté l'intervention de ces trois ingénieurs, une seule voix, anonyme, a encore été recensée dans la presse en faveur du projet. Elle souligne l'impact positif de ce chemin de fer sur le développement touristique de la région : « je voudrais simplement mettre en lumière le côté avantageux du projet. Tout d'abord, on peut affirmer que l'établissement du chemin de fer reliant Zermatt au sommet du Cervin serait d'une utilité incontestable pour le pays et pour la station de Zermatt en particulier : il constituerait une nouvelle et puissante attraction et l'affluence des étrangers en grandirait considérablement. »¹⁸⁶

Les défenseurs du Cervin et les partisans du chemin de fer développent chacun une stratégie qui puisse servir leurs intérêts : pour les opposants, il s'agit de montrer le chemin de fer comme un danger pour la conservation des caractéristiques nationales, tandis que pour Golliez et Imfeld,

¹⁸⁰ NZZ, 21 mars 1907, « Zur Matterhornbahn » par A. Heim.

¹⁸¹ *Ibidem*.

¹⁸² *Ibidem*.

¹⁸³ *Gazette de Lausanne*, 23 mars 1907, « Le funiculaire du Cervin ».

¹⁸⁴ *Idem*, 18 juin 1907, « L'ascenseur du Cervin » par H. Golliez.

¹⁸⁵ *Ibidem*.

¹⁸⁶ *Gazette de Lausanne*, 23 mars 1907, « Le funiculaire du Cervin ».

il s'agit de présenter leur entreprise comme une œuvre d'intérêt général. Au-delà de l'enjeu stratégique de leurs propos, nous percevons deux visions de la modernité qui s'opposent radicalement : les premiers conçoivent la modernité comme un danger pour la conservation des spécificités culturelles suisses et prônent, à travers sa

condamnation, un retour à une Suisse préindustrielle ; les seconds sont persuadés que le progrès technologique contribue, au contraire, à la prospérité et au bien-être de la population. A travers la dénonciation du chemin de fer du Cervin, Bovet, de Girard, de Reynold et Trachsel tentent de substituer à l'image de la Suisse moderne – de plus



Devant l'hôtel Riffelalp, vers 1900. (François Fumex, Zermatt, Médiathèque Valais - Martigny)

en plus critiquée en raison des répercussions du libéralisme industriel – une identité nationale dont les références sont largement issues d'un passé idéalisé. Pour eux, il s'agit de prôner une identité nationale basée sur des notions de tradition, d'authenticité et de pureté, dont le chemin de fer en tant que symbole de la modernité ne peut qu'être exclu.

Il existe ainsi une relation ambiguë, voire paradoxale, entre le chemin de fer symbole de modernité et l'affirmation d'une conscience nationale qui rejette toute idée de modernité : le chemin de fer, dénoncé pour entraîner une perte d'identité, suscite en même temps une affirmation de celle-ci. L'idée de changement, intrinsèque à la modernisation d'une société, provoque une perte des repères identitaires, qui entraîne à son tour un besoin de remobiliser cette identité.

Un soutien financier de la Société des hôtels Seiler ?

Les coûts de la réalisation de ce chemin de fer sont évalués à dix millions de francs. Qu'en est-il de l'investissement nécessaire ? Plusieurs éléments récoltés au cours de cette recherche nous ont orientés sur la piste de la famille Seiler. En créant un véritable empire hôtelier, cette famille a considérablement contribué au développement touristique et économique de Zermatt. Cet empire a été fondé par Alexandre Seiler (1818-1891) et son frère Joseph (1817-1863). En quarante ans, ils acquièrent, louent et construisent une série d'établissements, dont les plus réputés sont l'Hôtel Mont-Rose inauguré en 1855, l'Hôtel Riffelberg inauguré en 1864 et l'Hôtel Riffelalp inauguré en 1884¹⁸⁷. A sa mort, Alexandre Seiler lègue à ses deux

filis, Alexandre (1864-1920) et Hermann (1876-1961), une entreprise florissante qui possède le quasi-monopole de l'offre hôtelière de Zermatt, soit environ 90 % des lits¹⁸⁸. A leur tour, les deux fils font prospérer l'entreprise familiale, en développant le tourisme hivernal vers la fin des années 1890¹⁸⁹.

Au cours d'un séjour à l'Hôtel Mont-Rose en septembre 1877, Imfeld rencontre Marie Seiler, la fille d'Alexandre Seiler père, qu'il épouse en novembre 1880¹⁹⁰. Il serait évidemment naïf de se baser uniquement sur ce lien familial pour avancer une participation financière de la famille Seiler. Cela dit, d'autres éléments nous incitent à poursuivre cette piste : la demande de concession du 4 décembre 1906 prévoit sur le parcours une station vers le lac Noir, à proximité d'un hôtel¹⁹¹ exploité par la famille Seiler¹⁹². Il paraît donc plausible que celle-ci ait eu un intérêt dans la construction, car la réalisation du chemin de fer aurait sensiblement influencé la fréquentation de cet hôtel. Un troisième indice vient renforcer cette thèse : une chronique de la *Gazette de Lausanne*, du 5 juin 1907, nous apprend que la section Monte-Rosa du C.A.S. refuse de prendre position sur le projet du chemin de fer¹⁹³. Bien qu'il soit délicat d'interpréter cette décision, nous pouvons nous demander si certains membres de la section n'avaient pas quelques intérêts dans la réalisation du funiculaire du Cervin. La section, qui comprend en majorité des membres de professions libérales, tels des médecins, des professeurs et des hauts fonctionnaires, rassemble également des hôteliers¹⁹⁴. Or il se trouve qu'en 1907, selon cet article de la *Gazette de Lausanne*, la section est justement présidée par Hermann Seiler, le beau-frère de Imfeld.

¹⁸⁷ ANTHAMATTEN 1982, p. 77.

¹⁸⁸ KÖNIG 2000, p. 73.

¹⁸⁹ *Idem*, p. 74.

¹⁹⁰ CAVELTI HAMMER *et al.* 2006, pp. 18-19.

¹⁹¹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 04.12.1906, p. 4.

¹⁹² ANTHAMATTEN 1982, p. 77.

¹⁹³ *Gazette de Lausanne*, 5 Juin 1907, « Chronique valaisanne. Le Club alpin à Sion-Le Cervin-Nos Gyms ».

¹⁹⁴ BAYARD 1986, p. 26.

Un dernier élément appuie cette hypothèse : la famille Seiler n'a pas seulement été active dans l'hôtellerie, mais également dans plusieurs entreprises de chemins de fer. Lorsque le chemin de fer du Gornergrat est inauguré en 1898, Alexandre Seiler fils fait relier par un tram l'Hôtel Riffelalp à une des stations de cette ligne ; de plus, Hermann Seiler est membre du conseil d'administration des CFF de 1928 à 1947 et membre du conseil d'administration de la compagnie ferroviaire du Berne-Lötschberg-Simplon¹⁹⁵.

L'hypothèse selon laquelle la famille Seiler aurait soutenu financièrement le projet doit évidemment être nuancée. Au début du XX^e siècle, les hôteliers deviennent sensibles au discours du Heimatschutz, comme le prouve l'adhésion de la Société des hôteliers à la ligue du Heimatschutz¹⁹⁶, car ils prennent conscience que la préservation du paysage alpin peut aussi être un argument touristique ; de plus, l'opposition du C.A.S. a pu dissuader les frères Seiler de s'investir dans cette entreprise, les alpinistes devant probablement constituer une part importante de leur clientèle.

Echo du projet dans le canton du Valais

Quel est l'écho de ce projet de chemin de fer dans le canton du Valais ?

Selon l'article 6 des « Pièces à présenter à l'appui des demandes de concessions » de la Loi fédérale sur les chemins de fer de 1872, les cantons concernés par l'établissement

d'une ligne ferroviaire doivent fournir un préavis au Département fédéral des postes et des chemins de fer, pour que le Conseil fédéral puisse ensuite soumettre la demande de concession à l'Assemblée fédérale¹⁹⁷. C'est en effet cette dernière qui décide d'octroyer ou non la concession. Quatre jours après que Golliez et Imfeld aient déposé leur demande de concession à Berne, soit le 8 décembre, le secrétariat du Département fédéral des postes et des chemins de fer demande donc au Conseil d'Etat valaisan son opinion sur le projet : « Nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour préavis, une demande de concession pour un chemin de fer, partie à crémaillère partie à funiculaire, de Zermatt au sommet du Cervin. Il nous serait agréable si vous vouliez bien à cette occasion nous exprimer, dans un mémoire séparé, votre avis sur l'opportunité des chemins de fer de montagne de cette nature. Sont-ils dans l'intérêt du pays ? »¹⁹⁸

Aucun préavis n'a pu être retrouvé aux Archives de l'Etat du Valais, ni dans les fonds consultés aux Archives fédérales. De deux choses l'une : soit le canton a donné son avis, mais pour une raison inconnue ce préavis est absent des archives¹⁹⁹, soit il ne s'est pas prononcé sur cette affaire. Comme le montre la correspondance échangée entre Berne et le Valais, le canton cherche clairement à retarder sa décision en demandant au département plusieurs délais successifs pour envoyer son préavis. Après avoir transmis la demande de concession en décembre 1906, le Département des postes et des chemins de fer fait parvenir au

¹⁹⁵ FORSTER 2001, pp. 188-189. Ces éléments nous ont incité à prendre contact avec les descendants de la famille Seiler, afin de pouvoir vérifier cette thèse dans leurs archives personnelles. Mais les archives de cette époque ne sont pas restées au sein de la Société des hôtels Seiler. Elles se trouvent à Brig chez la sœur de M^{me} Hugenin-Seiler et n'ont pas fait l'objet d'un archivage qui permette leur consultation.

¹⁹⁶ LE DINH 1992, pp. 40-41.

¹⁹⁷ « Loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse (du 23 décembre 1872), Pièces à présenter à l'appui des demandes de concessions, art. 6 » in *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*, vol. 7, p. 17.

¹⁹⁸ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 8.12.1906.

¹⁹⁹ Selon l'archiviste Geneviève Bornet-Mariéthoz, les archives du canton peuvent présenter des lacunes dans les départements de l'administration pour le début du XX^e siècle.

Conseil d'Etat en juillet 1907²⁰⁰, en novembre 1907²⁰¹ et en février 1908²⁰² les diverses oppositions qu'il a reçues, notamment celle provenant d'Albert Gos. Le canton est donc au courant de la polémique que suscite ce projet. Toutefois, la réponse du Valais tarde à venir. Le 18 mai 1909, soit deux ans et demi après le dépôt de la demande de concession, le Conseil d'Etat du Valais, qui est visiblement interpellé par les autorités fédérales, envoie un courrier à Berne pour obtenir un délai pour fournir son préavis en novembre 1909²⁰³. Le Département fédéral accède à cette demande²⁰⁴. Cependant, le 3 novembre 1909, le Département des travaux publics valaisan requiert directement auprès du conseiller fédéral radical Ludwig Forrer (1845-1921), alors en charge du Département des postes et des chemins de fer, un second délai pour mai 1910²⁰⁵. Dans un courrier de nouveau adressé au Conseil d'Etat, le Département fédéral indique qu'il accepte de concéder un deuxième délai, mais que ce sera le dernier²⁰⁶.

Visiblement, le canton ne tient pas ses engagements, puisqu'un an plus tard Berne n'est toujours pas en possession du préavis du Valais. En effet, en juin 1911, le département réitère encore une fois sa demande : « Par lettre du 15 novembre 1909 nous vous avons informé que nous étions d'accord, sur la proposition de votre Département des travaux publics, d'attendre jusqu'en mai 1910 l'envoi de votre préavis sur la demande de concession d'un chemin de fer au Cervin. Resté depuis lors sans nouvelles de votre part, nous vous prions de nous faire parvenir à bref délai le préavis en question. »²⁰⁷

Le Département des travaux publics répond en demandant un troisième délai : « Nous sommes en possession de votre office [...] du 21 Juin concernant la demande de concession de chemin de fer du Cervin. Suivant notre législation des demandes de concession de chemin de fer doivent être soumises au Grand Conseil et nous ne manquerons pas de soumettre la demande concernant le Cervin à la prochaine session de novembre de cette assemblée. »²⁰⁸

Il est difficile d'expliquer pourquoi l'Etat du Valais repousse sans cesse l'envoi de son préavis. Marque-t-il par là son indifférence par rapport à cette entreprise ? La polémique suscitée par le projet l'embarrasse-t-il ? Ou bien y a-t-il d'autres intérêts en jeu ? Les sources n'ont pas pu nous orienter vers telle ou telle piste. Nous avons donc essayé d'estimer la position du Valais par rapport au funiculaire en nous référant au contexte valaisan de l'époque.

La demande de concession du chemin de fer du Cervin intervient à une période où l'industrie valaisanne commence tout juste à se développer. Celle-ci opère un démarrage entre 1880 et 1914²⁰⁹. L'arrivée du rail, d'abord à Sion en 1868, puis à Brigue en 1878, contribue au développement industriel du canton et à celui du tourisme. De dix-sept fabriques en 1893, on passe à huitante en 1911²¹⁰. Et à la veille de la Première Guerre mondiale, le Valais compte 10 000 ouvriers²¹¹. Toutefois, si le secteur industriel prend de plus en plus de poids dans l'économie valaisanne²¹², l'agriculture reste l'activité principale. En 1910, le secteur primaire occupe 60,9 % de la population active²¹³. Quant au développement touristique du Valais,

200 AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 20.07.1907.

201 *Idem*, 05.11.1907.

202 *Idem*, 07.02.1908.

203 *Idem*, 18.05.1909.

204 *Idem*, 08.06.1909.

205 *Idem*, 03.11.1909.

206 *Idem*, 13.11.1909.

207 *Idem*, 19.06.1911.

208 *Idem*, 22.07.1911.

209 ARLETTAZ 1976, p. 47.

210 CLAVIEN 2002, p. 620.

211 *Idem*, p. 623.

212 Selon Gérald Arletta, la part des exportations industrielles atteint, entre 1907 et 1912, 39,7 %, tandis que les matières premières atteignent 23,8 %, la production agricole 20,5 % et les bestiaux 7,5 %. Voir ARLETTAZ 1976, p. 30.

213 *Idem*, p. 53.

il connaît également un véritable démarrage à cette période : de douze millions de nuitées en 1894, on passe à vingt et un millions en 1913²¹⁴. Cela dit, jusqu'au début du XX^e siècle, les autorités cantonales majoritairement conservatrices regardent encore la modernisation du canton avec une certaine méfiance et tendent à freiner l'essor industriel²¹⁵. Elles sont notamment inquiètes des répercussions sociales occasionnées par l'industrialisation ; plusieurs grèves ont marqué le tournant du siècle, notamment celles du Simplon en 1899 et 1901²¹⁶. Ainsi, malgré l'apport économique que constitue le développement de l'industrie et du tourisme, le gouvernement valaisan conserve une attitude plutôt réfractaire à cette modernisation. Il n'est donc pas impossible que le canton du Valais ait été défavorable à cette demande de concession.

En ce qui concerne la presse valaisanne, celle-ci n'est pas plus loquace sur le sujet que l'Etat valaisan. Trois journaux ont été dépouillés pour l'année 1907 : l'organe du Parti radical valaisan, le *Confédéré*²¹⁷, et deux autres journaux de tendance conservatrice, la *Gazette du Valais*²¹⁸ et le *Nouvelliste valaisan*²¹⁹. Le nombre d'articles publiés sur le projet diffère selon les journaux : le *Confédéré* ne publie que trois articles à ce sujet, le *Nouvelliste valaisan* en fait paraître cinq, et la *Gazette du Valais*, treize. La plupart de ces articles sont repris d'autres quotidiens comme la *Gazette de Lausanne*, *La Liberté*, la *Tribune de Genève*. Sur les trois articles parus dans le *Confédéré*, un provient de la *Gazette de Lausanne* et

un autre de *La Liberté* ; sur les treize articles parus dans la *Gazette du Valais*, deux ont été publiés par la *Tribune de Genève*, un par *La Liberté*, et deux autres par la *Gazette de Lausanne* ; et sur les cinq articles du *Nouvelliste valaisan*, un provient de la *Tribune de Genève*, et un autre de *La Liberté*. La position des journaux valaisans par rapport au projet ne transparait pas dans les articles qu'ils publient eux-mêmes. Ils se contentent de transmettre des informations sur un ton neutre. Cela dit, le fait qu'ils reprennent des articles issus de journaux de tendance conservatrice et libérale peut indiquer qu'ils ne sont pas favorables au projet, d'autant plus que la majorité des articles reproduits protestent contre le chemin de fer. La *Gazette du Valais* publie les oppositions de La Murithienne²²⁰, de la Société neuchâtoise des sciences naturelles²²¹ et des guides valaisans²²² ; le *Nouvelliste valaisan* ne donne également à lire que des avis négatifs, de même que le *Confédéré*. On aurait pu s'attendre à ce que le *Confédéré*, de tendance radicale, prenne la défense d'une entreprise dont l'objectif est le développement économique de la région de Zermatt, mais, avec seulement trois articles publiés, ce journal semble se désintéresser complètement de l'affaire.

Le canton du Valais, pourtant directement concerné par cette demande de concession, paraît frappé de mutisme. Seules deux voix s'expriment clairement sur ce projet. Il s'agit de celle de La Murithienne (la Société des sciences naturelles valaisanne), dont la protestation est relayée par

214 CLAVIEN 2002, p. 615.

215 ARLETTAZ 1976, p. 40.

216 CLAVIEN 2002, p. 623.

217 Le *Confédéré* est fondé en 1861 dans le but de s'opposer à la politique conservatrice du gouvernement valaisan. Edité d'abord à Sion, puis à Martigny dès 1894, il paraît d'abord deux fois par semaine, puis trois fois à partir de 1920. Voir E. Bollinger, « Le Confédéré », in *DHS*.

218 La *Gazette du Valais* paraît la première fois le 29 mars 1855. D'après Antoine Lugon, ce journal s'est donné comme objectif de défendre l'Eglise et le clergé. Voir LUGON 2008, p. 39.

219 Le *Nouvelliste valaisan* est fondé en 1903 par Charles Haegler.

Il paraît d'abord trois fois par semaine, puis devient un quotidien en 1929. Voir I. Carruzzo, « Nouvelliste et Feuille d'Avis du Valais », in *DHS*.

220 *Gazette du Valais*, 11 juillet 1907, « La Murithienne ».

221 *Idem*, 2 mars 1907, « Chemin de fer du Cervin ».

222 *Idem*, 25 septembre 1907, « Texte de la lettre adressée par les guides du Valais au Conseil d'Etat ».

la *Gazette du Valais* en août 1907²²³, et de celle des guides du Valais. Étonnamment, ces derniers ne semblent pas s'opposer au chemin de fer par crainte de la concurrence, mais parce que la présence du chemin de fer fera fuir les alpinistes qui non seulement n'entreprendront plus l'ascension du Cervin, mais en plus ne graviront plus les sommets des alentours: «Supprimer donc le Cervin du domaine de l'alpinisme pour le transformer en ascenseur, c'est supprimer la principale attraction de notre pays; c'est décapiter non seulement le Cervin, mais encore toutes les cimes environnantes qui ne sont fréquentées en partie qu'à cause de son voisinage [...] C'est donc refouler purement et simplement tout le flot des alpinistes qu'il attire à lui ou dans les environs.»²²⁴ À l'exception de ces deux protestations, force est de constater que l'écho de la construction du funiculaire du Cervin semble presque inexistant en Valais.

Influence des protestations sur les autorités fédérales

Quelle est la position des autorités fédérales par rapport à cette demande de concession? Le mouvement de protestation a-t-il eu une certaine influence sur elles? Il est difficile de répondre clairement à ces deux questions, puisque le projet a été abandonné. Le Conseil fédéral n'a jamais publié de message dans la *Feuille fédérale*, qui aurait pu nous permettre de connaître sa position sur cette entreprise. Les raisons de cette absence de décision sont multiples. D'une part, l'Assemblée fédérale ne peut étudier la demande de concession que si le Département des postes et des chemins de fer dispose du préavis du canton, or, dans le cas du chemin de fer du Cervin, il semblerait que cela n'ait jamais été le cas. D'autre part, les deux promoteurs décèdent peu

d'années après avoir déposé leur dossier à Berne: Imfeld, le 21 février 1909, et Golliez, le 28 octobre 1913. La disparition des ingénieurs sonne sans doute définitivement le glas du projet.

Certains éléments incitent toutefois à croire que la demande de concession avait peu de chance d'être octroyée. Il semblerait que le Département fédéral des postes et des chemins de fer y était plutôt défavorable, notamment en raison de la campagne menée contre le projet. Le 29 janvier 1907, M. Biedermann, secrétaire du département, demande à Imfeld des compléments pour le dossier de la demande de concession. Il profite pour l'avertir qu'il existe un mouvement de contestation plutôt vif contre le chemin de fer, non seulement en Suisse mais également à l'étranger, dont il ne peut nier le bien-fondé. Néanmoins, le département va attendre le préavis du canton avant de donner sa décision: «*Wir wollen zuletzt nicht unerwähnt lassen, dass sowohl im Inland als im Ausland eine heftige Kampagne geführt wird, welcher nicht ohne weiteres rede Berechtigung abgesprochen werden darf. Zum Konzessionsgesuche wird aber unser Departement erst dann Stellung nehmen, wenn die Voranmeldung des Kantons Wallis eingelangt sein wird.*»²²⁵

Le mouvement d'opposition a donc un certain écho auprès des autorités fédérales, et cela avant même que le Heimatschutz et le C.A.S. n'envoient leurs pétitions. Il faut dire que parmi les membres du Conseil fédéral, trois conseillers fédéraux peuvent être sensibles aux arguments des opposants: le catholique conservateur Josef Zemp, à la tête du Département fédéral des postes et des chemins de fer en 1907, le radical vaudois Marc Ruchet, à la tête du Département fédéral de l'intérieur, et le radical zurichois Ludwig Forrer, qui dirige à cette période le Département fédéral militaire.

²²³ *Gazette du Valais*, 8 août 1907, «La Murithienne à Brigue» par L. C.

²²⁴ *Idem*, 25 septembre 1907, «Texte de la lettre adressée par les guides du Valais au Conseil d'Etat».

²²⁵ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 19.01.1907.

En ce qui concerne Zemp, nous n'avons pas pu établir de liens clairs avec les opposants, mais celui-ci devait être réceptif à leurs arguments en raison de son orientation politique. Pour les deux autres conseillers fédéraux, l'influence des protestataires paraît plus que probable : Marc Ruchet assiste à la cérémonie de la fondation de la ligue du Heimatschutz en 1905 et la soutient en signant l'appel lancé par Marguerite Burnat-Provins²²⁶. Il s'est d'ailleurs déjà engagé dans la préservation du paysage avant même que la ligue ne soit créée : en 1902, il fait voter la loi fédérale sur la police des forêts, dont l'objectif est de sauvegarder le patrimoine forestier²²⁷. Quant à Ludwig Forrer, il est également l'un des premiers membres de la ligue²²⁸.

Il est intéressant de noter que les idées conservatrices du Heimatschutz trouvent quelques adeptes parmi les radicaux, alors que traditionnellement le parti radical soutient le développement industriel et économique du pays. Ce rapprochement idéologique de certains radicaux avec les principes antimodernistes du Heimatschutz s'explique sans doute par la crise de légitimité que subit le parti radical à cette époque, en raison des répercussions de leur politique économique et par la montée en puissance d'un courant conservateur qui rencontre un écho certain au sein de la société.

Cette prise en compte du mouvement de contestation se vérifie dans la correspondance échangée entre Zemp et Ruchet aux mois de juillet et août 1907. Le 22 juillet 1907, Zemp transmet au Département de l'intérieur la lettre de protestation du Comité de la Société de physique et d'histoire naturelle de Genève. Celle-ci demande que la concession pour le chemin de fer du Cervin ne soit pas octroyée et requiert la création de zones protégées, sur le modèle américain. Zemp est favorable à cette requête : « Il nous paraît que l'idée de la Société de physique et d'histoire

naturelle de Genève mérite d'être l'objet d'un sérieux examen. Sans doute cette idée n'est point nouvelle et la Suisse aurait pu depuis longtemps s'inspirer de l'exemple des Etats-Unis et créer dans diverses régions des réserves nationales auxquelles ne manqueraient ni l'utilité ni la célébrité. Si la chose n'a point été faite, c'est que sans doute on estimait que de vastes régions de nos Alpes resteraient intactes et constitueraient sans intervention aucune de l'Etat ces réserves naturelles et désirables. Aujourd'hui il faut reconnaître que tel n'est pas le cas. La poussée des chemins de fer n'épargne aucune partie du territoire et "l'enfermement" de nos plus belles cimes se poursuit avec acharnement. A notre avis donc le problème de la création des réserves nationales se pose d'une façon très sérieuse. »²²⁹ Même si Zemp ne fait pas directement référence au funiculaire du Cervin, au vu des propos tenus, nous pouvons supposer que ce chemin de fer avait peu de chances de se réaliser. Le 3 août, Ruchet informe Zemp qu'il est favorable à la proposition de création de zones naturelles protégées et qu'il désire la soumettre au Heimatschutz ainsi qu'à la Société helvétique des sciences naturelles²³⁰.

L'idée de la Société de physique et d'histoire naturelle de Genève aboutit, en 1914, à la création du parc national du val Cluozza dans les Grisons²³¹. Dans un certain sens, la campagne contre le Cervin contribue à une prise de conscience des autorités fédérales au sujet de la préservation des sites naturels. Nous pouvons néanmoins nous demander jusqu'où est allé cet engagement pour la conservation de la nature. Le 31 décembre 1907, le Heimatschutz demande à Ruchet l'introduction d'un nouvel article dans la loi fédérale sur les chemins de fer. Cet article autoriserait les Chambres fédérales à refuser l'octroi d'une demande de concession, au cas où un chemin de fer de montagne

²²⁶ LE DINH 1992, pp. 42 et 126.

²²⁷ ALTERMATT 1993, p. 286.

²²⁸ LE DINH 1992, pp. 42 et 127.

²²⁹ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 22.07.1907.

²³⁰ *Idem*, 03.08.1907.

²³¹ *Feuille fédérale*, 1912, vol. 5, pp. 445-455.

porterait atteinte au paysage : « *Schon auf Grund der bestehenden Verfassung könnte auf dem Wege der Gesetzgebung gegen Verunstaltung durch Bergbahnes, welche bloss Spekulationszweck dienen, wirksame Abhülfe gewährt werden, indem bei Artikel B des Bundesgesetzes über Bau und Betriebe der Eisenbahn vom 23. Dezember 1872 angefügt würde: "Die Bundesversammlung kann die Konzessionierung von Bergbahnen unter sagen, welche das Landschaftsbild beeinträchtigen und keinem gerechtfertigten wirtschaftlichen Bedürfnisse dienen."* »²³² Jusque-là, la loi sur les chemins de fer prévoyait le refus d'une concession uniquement dans le cas où une ligne ferroviaire entravait les intérêts militaires du pays²³³. Les archives ne révèlent pas comment la proposition du Heimatschutz a été accueillie, mais une telle mesure n'a été introduite que bien plus tard. En effet, la possibilité de refuser une concession au cas où celle-ci porterait atteinte au paysage a été adoptée seulement en 1998, lors d'une modification de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957²³⁴. Il faut dire que la Confédération ne commence à prendre de véritables mesures en matière de protection de la nature qu'à partir des années 1960, avec la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage du 1^{er} juillet 1966²³⁵. Auparavant, la préservation du paysage relève plutôt des cantons, qui prennent quelques initiatives en la matière, comme avec la loi contre les affiches publicitaires qui est votée dans plusieurs cantons au début du XX^e siècle²³⁶. Ainsi, bien que la campagne contre le chemin de fer au sommet du Cervin ait eu un certain retentissement sur les autorités fédérales, il ne faut pas exagérer cette influence.

Il s'avère aussi que le projet présente des lacunes au niveau technique, considérées comme suffisantes pour refuser la concession. Cela concerne surtout la seconde partie de la ligne, c'est-à-dire la construction du funiculaire à l'intérieur du Cervin. Ce problème est pointé du doigt dès le mois de décembre 1906 par le Département des chemins de fer : « *In technischer Beziehung zeigt das Projekt der ersten Sektion nichts abnormales und steht gegen Erteilung der Konzession für diese erste Sektion (Zahnradbahn) nichts im wege. [...] Das Projekt für diese zweite Sektion ist gar nicht studiert und die vorgesehenen Verhältnisse, Gefälle, Wangengewichte und Fahrgeschwindigkeit sind für gewöhnliche Drahtseilbahnen absolut nicht annehmbar. Für solche Bahnen ist bis Heute als max. Gefälle 66 % (Niesen) gestattet worden und die Fahrgeschwindigkeit wird wohl 1 m bis 1,2 m nicht überschreiten dürfen. Ich schlage also vor die Konzession für die zweite Sektion Clubhütte-Matterhorn aus techn. Gründen nicht zu erteilen.* »²³⁷ Toutefois, les difficultés techniques ne semblent pas être l'unique problème. Les coûts de construction de cette deuxième section sont également sous-évalués par les promoteurs, notamment en ce qui concerne la réalisation du tunnel souterrain : « *Die II. Sektion, die aus 2 unterirdischen Drahtseilbahnen mit Umsteigestation und den aussergewöhnlich hohen Maximalsteigungen von 85 und 95 % zusammengesetzt ist, ist sozusagen gar nicht studiert. Bevor wir uns über die Zulassung solcher Seilbahnen äussern können, muss der Konzessionsbewerber eine genauere Beschreibung der vorgesehenen Anlagen, sowie Zeichnungen für den Geleiskörper und für das*

²³² AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, 31.12.1907.

²³³ « Loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse (du 23 décembre 1872) », art. 3, al. 2, in *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*, vol. 7, p. 4.

²³⁴ *Recueil officiel des lois fédérales*, « Modification du 20 mars 1998 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 », ch. 2, art. 6, al. 1 b, p. 2836.

²³⁵ WALTER 1990, p. 193.

²³⁶ *Idem*, p. 119.

²³⁷ AFS, E 8100 (B), 1974/49, bd. 29, 12.12.1906.



Touristes devant le glacier du Gorner, vers 1900. (François Fumex, Zermatt, Médiathèque Valais - Martigny)

Rollmaterial nebst Sicherheits- und Bremseinrichtungen und die nötigen Berechnungen einsenden. Der vorgesehene Preis für den Drahtseilbahntunnel in solcher Höhe und in fast 45° Neigung ist entschieden zu niedrig berechnet.»²³⁸ Le

département transmet ces informations à Imfeld et lui demande de compléter le dossier de demande de concession²³⁹, mais aucune trace n'indique que celui-ci a répondu à cette demande.

²³⁸ AFS, E 53, n° 15140, bd. 726, «Technische Abteilung, Konzessionsvortage vom 4. Dezember 1906», 28.12.1906.

²³⁹ *Idem*, «Au nom du Département, le secrétaire D. Biedermann à M. X. Imfeld», 19.01.1907.

CONCLUSION

Cette étude avait pour but de mettre en valeur la relation étroite qui existe entre les conséquences de la modernisation de la Suisse à la Belle Epoque et l'affirmation d'une identité nationale. Si le développement économique contribue à placer la Suisse dans le peloton de tête des nations industrialisées d'Europe, il opère aussi une restructuration profonde de la société en raison de ses répercussions. L'augmentation du chômage et de la pauvreté due à la perte de vitesse du secteur agricole, l'augmentation du nombre d'immigrés qui collaborent à différentes réalisations industrielles, la progression du mouvement ouvrier, l'impact du développement de l'industrie sur le paysage sont autant de conséquences de la modernisation qui engendrent un climat d'incertitude et dans lesquelles les milieux conservateurs perçoivent le signe que le patrimoine identitaire du pays est menacé de disparition.

Face à ce sentiment de perte des spécificités culturelles qui sont censées définir l'identité nationale, un courant conservateur apparaît à la fin du XIX^e siècle, au moment même où les impacts de l'industrialisation semblent s'accélérer. Il dénonce non seulement l'industrialisation et la politique libérale du gouvernement considéré comme responsable des dégâts causés par cette industrialisation, mais réagit également en essayant de défendre le patrimoine perçu comme menacé. Ce courant conservateur diffuse une idéologie qui se caractérise principalement par un rejet de la modernité et prône une vision archaïque du pays, qui puise ses références dans le passé d'avant la création de l'Etat fédéral en 1848. Ainsi se créent, au tournant du siècle, des organisations de conservation du patrimoine, dont la plus importante est la ligue du Heimatschutz.

Cette problématique, qui montre comment la modernisation du pays a engendré un regain de nationalisme, par le biais de la sauvegarde du patrimoine et qui exclut toute modernité, a pu être observée à travers l'étude du mouvement de contestation dont a fait l'objet le projet du funiculaire entre le village de Zermatt et le sommet du Cervin en 1907. Des

personnalités et des associations proches de l'idéologie de ce courant conservateur ont mené une campagne retentissante contre cette entreprise présentée comme une menace pour l'identité nationale, la construction d'une œuvre industrielle sur un emblème national comme le Cervin étant effectivement perçue comme une très grave atteinte à l'identité suisse. L'exemple de l'affaire du Cervin témoigne de la relation ambiguë entre modernité et identité nationale : le chemin de fer, en tant que symbole de la modernité, est considéré comme une menace pour cette identité nationale, mais en même temps participe à sa construction.

Contre toute attente, cette représentation véhiculée par les milieux conservateurs d'une Suisse en quelque sorte « muséifiée » a visiblement trouvé un écho favorable, comme l'indique les nombreuses signatures récoltées par la ligue du Heimatschutz et le Club alpin suisse lors de la campagne contre le funiculaire. Plus étonnant encore, cette vision conservatrice du pays a trouvé un soutien de la part de milieux qui appuient traditionnellement le développement industriel, comme les sociétés de sciences naturelles et certains conseillers fédéraux radicaux. Cette adhésion de la part de ces milieux à une identité nationale rétrograde qui ne reflète en rien l'évolution du pays révèle d'une certaine manière à quel point le contexte de l'époque est sclérosé par les impacts de la modernisation et la nécessité de diffuser une certaine image du pays qui puisse contrebalancer cette situation de crise. La diffusion d'une représentation de la Suisse débarrassée de toute modernité a pu être un moyen d'y parvenir.

Le lien entre modernité et renforcement de l'identité nationale a été très peu étudié jusqu'ici ; il mériterait d'être encore davantage approfondi. Pour des raisons pratiques, cette étude a dû se limiter à un seul cas, celui du Cervin. Mais il aurait été intéressant de montrer si, à la même époque, d'autres ouvrages d'ingénieur comme les usines hydroélectriques, qui nécessitent la construction de barrages et de conduites forcées sur les montagnes, ont aussi provoqué de

telles protestations; dans le bulletin du Heimatschutz, la ligue critique en tout cas certaines de ces réalisations. Enfin, dans une perspective plus large, il serait intéressant de

déterminer si d'autres périodes de l'histoire marquées par de profonds changements ont connu, parallèlement, une affirmation de la conscience nationale.

Bibliographie

SOURCES

Feuille fédérale

Recueil officiel des lois fédérales

Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947

AFS

Archives fédérales suisses

DHS

Dictionnaire historique de la Suisse (www.hls-dhs-dss.ch)

SCHORDERET 1908

AUGUSTE SCHORDERET, *Le Cervin se défend!*, Genève, [1908].

Presse et revues

Alpina, *Bulletin du Club alpin suisse pour la Suisse alémanique*

Gazette de Lausanne

Gazette du Valais

La Liberté

La Semaine littéraire

Schweizerische Bauzeitung

Wissen und Leben

Neue Zürcher Zeitung (NZZ)

ARTICLES ET MONOGRAPHIES

ALTERMATT 1993

URS ALTERMATT, *Conseil fédéral. Dictionnaire biographique des cent premiers conseillers fédéraux*, Yens, 1993.

ANTHAMATTEN 1982

GUSTAV ANTHAMATTEN (réd.), *Zermatt. Dorf und Kurort im Spiegel einer Familie*, Zermatt, 1982.

ARLETTAZ 1976

GÉRALD ARLETTAZ, « Les transformations économiques et le développement du Valais, 1850-1914 », in *Développement et mutations du Valais*, Groupe valaisan de sciences humaines, Martigny, 1976, pp. 11-62.

ARLETTAZ 1985

GÉRALD ARLETTAZ, « Démographie et identité nationale (1850-1914). La Suisse et "La question des étrangers" », in *Etudes et sources*, n° 11, 1985, pp. 83-168.

BAIROCH 1990

PAUL BAIROCH, « La Suisse dans le contexte international aux XIX^e et XX^e siècles », in PAUL BAIROCH, MARTIN KÖRNER (éd.), *La Suisse dans l'économie mondiale*, Genève, 1990, pp. 103-141.

BAYARD 1986

OLIVIER BAYARD, *Club alpin et développement touristique : l'exemple valaisan (1865-1915)*, Mémoire de licence de la Faculté des lettres de l'Université de Genève, Genève, 1986.

BERGIER 1974

JEAN-FRANÇOIS BERGIER, *Naissance et croissance de la Suisse industrielle*, Berne, 1974.

CAVELTI HAMMER et al. 2006

MADLENA CAVELTI HAMMER et al., *Xavier Imfeld 1835-1909. Meister der Alpentopographie*, Saarnen, 2006.

CLAVIEN 1993

ALAIN CLAVIEN, *Les Helvétistes. Intellectuels et politique en Suisse romande au début du siècle*, Lausanne, 1993.

CLAVIEN 2002

ALAIN CLAVIEN, « La modernisation du Valais 1848-1914 », in *Histoire du Valais*, t. 3, Sion, 2002, pp. 583-635.

DITT 1996

KARL DITT, « Nature conservation in England and Germany 1900-70: forerunner of environmental protection? », in *Contemporary European history*, vol. 5, 1996, pp. 1-28.

FORSTER 2001

GILLES FORSTER, *Transit ferroviaire à travers la Suisse (1939-1945)*, Lausanne, 2001, pp. 188-189.

GASSER et al. 1999

BERNARD GASSER et al., *Jolimont 1849-1999. L'histoire d'une école*, Fribourg, 1999.

GEORG 1984

CHARLES GEORG (dir.), *Albert Trachsel 1863-1929*, Catalogue de l'exposition au Musée d'art et d'histoire de Genève du 6 décembre 1984 au 17 février 1985, Genève, 1984.

GIRARDIN 1945-1946

PAUL GIRARDIN, « Le professeur Raymond de Girard (1862-1944) » in *Nouvelles étrennes fribourgeoises*, vol. 78/79, 1945-1946, pp. 176-179.

HAYER 2008

GIANNI HAYER, « Le Club alpin suisse (1863-1914) », in OLIVIER HOIBIAN (dir.), *L'invention de l'alpinisme. La montagne et l'affirmation de la bourgeoisie cultivée (1786-1914)*, Paris, 2008, pp. 75-103.

HUMAIR 2008

CÉDRIC HUMAIR, « L'évolution technologique: un progrès social? Les doutes de la Belle Epoque », in CÉDRIC HUMAIR, HANS ULRICH JOST (dir.), *Prométhée déchaîné: technologies, culture et société helvétiques à la Belle Epoque*, Lausanne, 2008, pp. 105-128.

JOST 1985

HANS ULRICH JOST, « La culture politique du petit Etat dans l'ombre des grandes puissances », in DOMOKOS KOSÁRI, HANS ULRICH JOST, *Les "petits Etats" face aux changements culturels, politiques et économiques de 1750 à 1914*, Lausanne, 1985, pp. 25-32.

JOST 1992

HANS ULRICH JOST, *Les avant-gardes réactionnaires. La naissance de la nouvelle droite en Suisse, 1890-1914*, Lausanne, 1992.

JOST, PAVILLON 2008

HANS ULRICH JOST, MONIQUE PAVILLON, « Belle Epoque ou Apocalypse », in CÉDRIC HUMAIR, HANS ULRICH JOST (dir.), *Prométhée déchaîné: technologies, culture et société helvétiques à la Belle Epoque*, Lausanne, 2008, pp. 7-20.

KAESER 2004

MARC-ANTOINE KAESER, *Les Lacustres. Archéologie et mythe national*, Lausanne, 2004.

KÖNIG 2000

WOLFGANG KÖNIG, *Bahnen und Berge: Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Francfort, 2000.

KREIS 1992

GEORG KREIS, « La question de l'identité nationale », in PAUL HUGGER (dir.), *Les Suisses: modes de vie, traditions, mentalités*, t. 2, Lausanne, 1992, pp. 781-800.

KREIS 1994

GEORG KREIS, *La Suisse chemin faisant. Rapport de synthèse du PNR 21 « Pluralisme culturel et identité nationale »*, Lausanne, 1994.

LE DINH 1992

DIANA LE DINH, *Le Heimatschutz, une ligue pour la beauté. Esthétique et conscience culturelle au début du siècle en Suisse*, Mémoire de licence de la Faculté des lettres de l'Université de Lausanne, Lausanne, 1992.

LUGON 2008

ANTOINE LUGON, *La presse écrite en Valais*, Sion, 2008.

MATTIOLI 1997

ARAM MATTIOLI, *Gonzague de Reynold. Idéologue d'une Suisse autoritaire*, Fribourg, 1997.

MAYER 1983

ARNO MAYER, *La persistance de l'Ancien Régime. L'Europe de 1848 à la Grande Guerre*, Paris, 1983.

MEYER 1891

JEAN MEYER, « Zermatter Hochgebirgs-Bahnen » in *Schweizerische Bauzeitung*, vol. 17/18, 1891.

MOSER 1997

PATRICK MOSER, *So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht : Projektierung und Bau der Jungfraubahn*, Zurich, 1997.

NOIRIEL 2001

GÉRARD NOIRIEL, *Etat, nation, et immigration*, Paris, 2001.

ROBERT, PANESE 2000

OLIVIER ROBERT, FRANCESCO PANESE, *Dictionnaire des professeurs de l'Université de Lausanne dès 1890*, Lausanne, 2000.

RUFFIEUX 1986

ROLAND RUFFIEUX, « La Suisse des radicaux (1848-1914) », in *Nouvelle histoire de la Suisse et des Suisses*, Lausanne, 1986, pp. 599-682.

SCHLAEPFER 1969

RUDOLF SCHLAEPFER, *Die Ausländerfrage in der Schweiz vor dem Ersten Weltkrieg*, Zurich, 1969.

SIEGENTHALER 1996

HANSJÖRG SIEGENTHALER (dir.), *Statistique historique de la Suisse*, Zurich, 1996.

THIESSE 1999

ANNE-MARIE THIESSE, *La création des identités nationales. Europe XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, 1999.

THIESSING, DUPUIS 1965

RENÉ THIESSING, HENRI DUPUIS (dir.), *Les chemins de fer suisses après un siècle, 1847-1947 : les chemins de fer de montagne, 1871-1964. Les moyens de transport pour le trafic urbain et de banlieue, 1862-1964*, t. 5, Neuchâtel, 1965.

TISSOT 2002

LAURENT TISSOT, « Du touriste au guide de montagne : la question de l'identité alpine (1850-1920) », in DANIEL J. GRANGE (dir.), *L'espace alpin et la modernité. Bilans et perspectives au tournant du siècle*, Grenoble, 2002, pp. 289-300.

TISSOT 2006

LAURENT TISSOT, « La quête du haut. Les lignes ferroviaires touristiques dans le canton de Vaud jusqu'à la Seconde Guerre mondiale », in *Revue historique vaudoise*, vol. 114, 2006, pp. 195-212.

WALTER 1990

FRANÇOIS WALTER, *Les Suisses et l'environnement. Une histoire du rapport à la nature du XVIII^e siècle à nos jours*, Genève, 1990.

ZIMMER 1998

OLIVER ZIMMER, « In search of natural identity : Alpine landscape and the reconstruction of the Swiss nation », in *Comparative studies in society and history*, vol. 40, n° 1, 1998, pp. 637-665.