

CRANS-MONTANA ET BARILOCHE, VILLE TOURISTIQUE OU LA STATION COMME CONSTRUCTION IDENTITAIRE ET CULTURELLE

La région de Bariloche, surnommée la « Suisse de l'Argentine », est célèbre pour ses paysages de lacs et de montagnes. San Carlos de Bariloche, une ville située à une vingtaine d'heures en bus de Buenos Aires (1650 km), au pied des Andes, en bordure du lac Nahel Huapi, attire des touristes d'Argentine, du Chili et du Brésil en particulier. A vingt minutes, une station de ski, Cerro Catedral (2405 m), possède l'un des plus anciens et plus étendus domaines skiables d'Amérique du Sud (ill.1). En juillet 2016, nous avons dormi à l'hôtel Crans-Montana à Bariloche, pour comprendre qu'est-ce qu'une station. En effet, le site est souvent comparé à la Suisse bien que situé en Patagonie. Le paysage montagneux rappelle bien les Alpes et ses lacs. Son panorama est aussi extraordinaire (ill. 2). La station de Crans-Montana dont le panorama est lui aussi vanté comme exceptionnel va être notre fil conducteur pour comprendre les qualités qui définissent une station (ill. 3). L'histoire du panorama suisse est éclairante pour interroger les caractéristiques d'un site et surtout l'importance de la construction du regard d'une société sur des paysages.

STATION TOURISTIQUE OU VILLE TOURISTIQUE ?

Un autre aspect est la distinction entre station touristique et ville touristique (STOCK, 2001). Crans-Montana est-elle une station ou une ville touristique à la montagne ? Le fait de classer un lieu touristique n'est jamais neutre comme le rappelle Mathis Stock qui donne un cadre conceptuel global en classant l'ensemble des lieux touristiques en quatre types : site touristique, comptoir touristique, station touristique et ville touristique (Tableau 1, ill. 4). Il retient comme critères la présence ou l'absence de capacité d'accueil, la présence ou l'absence de population locale et termine avec les fonctions urbaines et touristiques diversifiées. De manière globale, la prédominance de l'activité touristique avec ses différentes saisons permet de définir une station, alors que la diversification des fonctions urbaines qualifie la ville touristique qui n'a pas seulement pour vocation d'accueillir des touristes.

	Présence ou absence de capacité d'accueil	Présence ou absence de population locale	Fonctions urbaines et touristiques diversifiées
Site touristique	-	-	-
Comptoir touristique	-	-	-
Station touristique	+	+	-
Ville touristique	+	+	+

1. Tableau d'après Knafou et al., 1997, in : Mathis Stock, 2001, p. 128.

Les stations touristiques sont généralement plus petites que les villes touristiques. Par exemple, on parle de ville touristique dans le cas de Nice (500 000 habitants en 2001) alors qu'on dira station pour Davos (5 000 en 2001). Cependant, « il semble difficile d'indiquer un seuil pour délimiter précisément la station touristique de la ville touristique. Les taux de fonction touristique ou de touristicité - élevés dans le cas de la station touristique, faibles dans le cas de la ville touristique - constituent sans doute un indicateur plus pertinent que le

nombre de population » (STOCK, 2001 : 127). La diversité des usages du lieu représente ainsi l'autre face du même problème ou les fonctions urbaines du site. On doit ainsi rechercher ces critères pour classer un lieu dans l'une ou l'autre catégorie. Une station peut-elle se transformer en ville touristique ?

La nature des stations touristiques permet également de les classer en station balnéaire, climatique, thermale ou de sport d'hiver. Nous allons privilégier cette dernière, car les pistes de ski représentent un atout important pour Crans-Montana, mais également pour Bariloche (ill. 5). L'atout que constitue le panorama est sans doute le plus intéressant pour classer une station touristique. Mais il n'est pas le seul. L'histoire culturelle et l'histoire sociale des représentations d'un lieu permettent, à notre avis, d'interroger la station et sa complexité. Ces concepts peuvent nous aider à penser la transformation des lieux touristiques.

LES PIONNIERS, LE PAYSAGE ET LE SKI

A Crans-Montana, les pionniers Louis Antille (1853-1928) et Michel Zufferey (1850-1917) construisent le premier hôtel en 1892, l'hôtel du Parc, « à cause des lacs » (DORNIOT GALOFARO, 2005 : 86) (ill. 6). En 1896, le Dr Théodore Stephani (1868-1951), de Genève, mais médecin à Leysin, s'intéresse lui aussi à Montana et en 1899, il donne l'impulsion d'un premier sanatorium, le Beauregard. Il poursuit ses constructions pour développer le tourisme de cure. Pour le Dr Stephani, le panorama est indispensable à la guérison des malades qui le contemplant depuis leur chambre ou étendus sur leurs chaises longues pour bénéficier des vertus du « bon air » (1899). Ces critères sont à l'origine de la station de cure, telles Davos ou Leysin, puis Montana. Les médecins créent ainsi des stations dites climatiques. D'autres pionniers comme les hôteliers, construisent leur hôtel sur un site remarquable, souvent vierge de toute construction, pour accueillir les touristes en station.

A Bariloche (ill. 7), la ville est fondée officiellement le 2 février 1895 par son premier habitant, un architecte, Carlos Widerhold (1867-1935), d'origine allemande, mais habitant le Chili. Il ouvre les premiers magasins pour son négoce, entre le Chili, l'Europe et l'Argentine (cuir, laine, lin, alimentation). Dès 1945, la ville se nomme San Carlos de Bariloche en son honneur.

En 1903, un italien Primo Caprano commence à construire véritablement la ville : il trace les rues, découpe les lots. Les premiers hôtels et commerces commencent à s'ouvrir (ill. 8). En l'espace de 25 ans (1903-1928), la ville prend forme. En 1909, Bariloche compte 1250 habitants, à la même année Crans-Montana est bien moins peuplée, une cinquantaine d'habitants, ici avec le premier hôtel de la station l'Hôtel du Parc (1892 et 2010).

Le tourisme date de la fondation de la ville car dès 1902 certaines familles influentes d'Argentine se déplacent à Bariloche en « vacances ». Bariloche devient rapidement une destination « chic ». En 1907, on comprend que la nature attire les touristes et un décret protège 43 000 hectares pour construire le Parque Nahuel Huapi (ill. 9). En 1922, un autre décret le transforme en Parque Nacional del Sur. Auparavant, en 1913, le président des Etats-Unis Théodore Roosevelt s'y rend et en 1930 le Prince de Galles.

En 1930 toujours, Bariloche abandonne son activité commerciale basée principalement sur l'exportation des produits agricoles pour se concentrer sur le tourisme, suite à la construction de la nouvelle ligne de chemin de fer et surtout l'ouverture du parc national. En 1979,

Bariloche compte environ 35 000 habitants. Au cours des décennies suivantes, elle accueille des milliers d'immigrants en provenance du reste du pays, mais également de l'étranger, en particulier de la Slovénie, de l'Allemagne, de la Suisse et du Chili. A la fin du XXe siècle, Bariloche dépasse les 100 000 habitants et devient une ville touristique de première catégorie. Grâce à la protection autour du parc national, une croissance anarchique a été évitée. En effet, il est interdit de construire des habitations dans l'immense parc national (7 172,61 km²). L'architecture de la ville est ainsi contenue et rappelle la Suisse et ses chalets cartes postales. A titre de comparaison, la population résidente à l'année des six communes formant le Haut-Plateau (Mollens, Randogne, Montana, Chermignon, Lens et Icoigne) se compose de 15 000 personnes environ et de 50 000 en haute saison.

En Argentine, la famille de Henriette Goye-Borgeat et Joseph Goye avec ses quatre enfants ont émigré de Saxon, en Valais, en 1883, attirée par la promotion des colonies en Amérique du Sud. Felix et Camilo, deux de leurs enfants, recherchèrent en 1896 un lieu plus approprié que le Chili et choisirent finalement la zone du lac de Nahuel Huapi, pour la similitude du paysage de leur patrie d'origine. En 1899, avec leur sœur Maria Felley-Goye et d'autres personnes d'origine du lieu, décident de s'établir à 25 km de Bariloche. Aujourd'hui, une colonie suisse de 150 personnes environ existe toujours sans vouloir développer le sujet ici. Ce qui nous intéresse, c'est la ressemblance que le paysage d'Argentine a provoqué chez ces immigrants valaisans qui décident alors de s'y implanter. En Valais, en 1896, c'est la date qui voit l'arrivée du Dr Stephani à Montana et qui décide de créer une station climatérique (ill. 10). Il a foi dans la région, alors que d'autres Valaisans, à la même date, décident de quitter le Valais, car trop pauvres, ils n'y voient plus de perspectives d'avenir. Le sport et la médecine seront les critères déterminants à la l'origine d'une station pour la Suisse à la fin du XIXe siècle.

Les Britanniques ont aussi joué un rôle clé pour l'engouement du ski durant la Belle Epoque (1896-1914) dont Henri Lunn et son fils Arnold qui écrit le premier guide sur Montana en 1908 où il s'établit ; il promeut aussi, la première compétition de descente, la Kandahar, en janvier 1911. Après l'arrêt engendré par la Première Guerre mondiale, le ski regagne en popularité, mais change de visage. « Les touristes de la Belle-Epoque (1900) qui venaient de la haute société étaient oisifs. Les années folles (1924-1929) voient la bonne bourgeoisie s'intéresser toujours plus à ce sport » selon Laurent Tissot (2000). Les premiers chalets de vacances apparaissent. « Ils sont construits selon l'idéal rousseauiste du refuge à la montagne et dont les premières réalisations ont été concrétisées paradoxalement à Paris et à Londres » rappelle Bernard Crettaz (1994). Les Trente glorieuses ou la folle expansion économique d'après-guerre (1945-1975) libèrent le ski de son image élitiste pour le rendre populaire. Le boom des stations comme celui de Crans-Montana, commence dans les années cinquante en se fondant sur un modèle simple : « plus les domaines skiables sont développés, plus les visiteurs sont nombreux, et plus ces derniers investissent dans des résidences secondaires » selon Yves Genier (2013). Les premières maisons de vacances transforment le territoire de la station. Tout comme le panorama de Bariloche a attiré les premiers touristes, la Suisse mandate les peintres pour ses expositions nationales et universelles.

PANORAMA ET AFFICHES

Une toile disparue aujourd'hui est présentée lors de l'exposition nationale de 1896 à Genève (ill. 11). En effet, à la fin du XIXe siècle, plusieurs peintres suisses adaptent le genre du paysage alpin au spectacle panoramique pour pénétrer le marché international du divertissement ou dans un but patriotique, à l'occasion d'une exposition nationale ou universelle. Auguste Baud-Bovy (1848-1899), Eugène Burnand (1850-1921) et François Furet (1842-1919) réalisent un panorama des Alpes suisses de grande importance (17 m x 11,5 m, immense toile disparue).

A l'origine, il est question de réaliser un panorama circulaire (360 degrés) pour l'Exposition de Chicago (1893) avec l'idée « d'absorber le spectateur dans la représentation alpestre » (KAENEL, 2006 : 73), esquissé en été 1891. Le Panorama est exposé à Vincennes près de Paris en 1892, puis à Chicago en 1893, à Anvers en 1894 et finalement à l'Exposition nationale de Genève en 1896 qui présente le *Panorama des Alpes bernoises* des peintres cités plus haut. Les panoramas du XIXe siècle prennent la plupart du temps des faits militaires, des catastrophes ou des scènes urbaines, alors que l'œuvre de Burnand, Baud-Bovy et Furet propose un paysage alpestre presque sans figures humaines (KAENEL, 2005 : 82). Le *Panorama des Alpes* montre un paysage de la région la plus touristique de la Suisse avec les sommets impressionnants de la Suisse centrale, tout en dépeignant la chaîne du Jura, du côté de la Suisse romande. La montagne est ainsi « identitaire », à la fois le symbole des libertés républicaines, mais aussi le théâtre de l'histoire nationale : « à la différence des autres nations européennes, le paysage a valeur, en Suisse, de peinture d'histoire » selon Philippe Kaenel. Le tableau que Charles Giron (ill. 12) exécute en 1901 pour orner la salle du Conseil national au Palais fédéral, le *Panorama des Alpes suisses* en est l'expression la plus spectaculaire (KAENEL, 2005 : 82). Il n'est donc pas étonnant que le comité de la Société de Développement de Montana (SDM) commande un « Panorama » au peintre Henri-Edouard Bercher (1877-1970), une vingtaine d'années plus tard, pour attirer les touristes dans les Alpes valaisannes cette fois, autre exemple de construction culturelle, identitaire et promotionnelle.

En 1926, cette première campagne publicitaire de la station, débute à Berne où le tableau est accroché à la gare. Le peintre Henri-Edouard Bercher, né à Vevey, n'a pas seulement peint ce grand panorama de Crans-Montana, il a collaboré avec Charles Giron lors de l'exécution du panorama alpin de la salle du Conseil National, à Berne et assiste Ernest Biéler, chargé des costumes et des décors de la Fête des vigneronns de 1927. Il obtient aussi la commande de plusieurs grands panneaux destinés à divers hôtels et aux gares de Vevey, Genève et Zurich.

Les archives de la Société de Développement ont permis de redonner un nom à cette œuvre emblématique dont le titre est *Panorama de Montana-Vermala* (ill. 13). Vendu comme tableau anonyme en 2003, il est exposé pour la première fois lors de l'exposition « 100 ans de tourisme à Crans-Montana » au Centre de Congrès le Régent, du 29 juillet au 5 septembre 2005.

Il est aussi la couverture de notre premier livre « Un siècle de tourisme à Crans-Montana. Lectures du territoire (2005), recherche que nous avons poursuivie pour retrouver les photographies qui ont inspiré le peintre. Il s'avère que ce sont celles du Dr Stephani qui a commandé ce tableau lorsqu'il était président de la Société de Développement de Montana, en

collaboration avec le comité. Les extraits d'archives ont été illustrés grâce aux 1300 photographies du Dr Stephani, figure pionnière et programmatique de notre thèse (2015). Il demande au peintre d'indiquer sur son tableau davantage de routes et de constructions pour montrer le développement de la station. Il commande aussi des cartes postales de l'hôtel du Parc sur lesquelles il ajoute, « station d'hiver pour voitures ».

Ce panorama est une représentation, mais surtout la première mise en scène artistique du paysage « spectacle » de la station. Elle rappelle que les pionniers possèdent une vision globale de Crans-Montana selon un « découpage horizontal » et non vertical selon les limites communales. De plus, ils ne sont pas dénués de sens artistique. Le tableau d'Henri-Edouard Bercher représente ainsi un élément patrimonial central de Crans-Montana, mais aussi du Valais francophone. Parallèlement à la peinture, les affiches représentent l'image de la station, à un moment donné de son histoire culturelle, atout important pour sa promotion dans l'espace, à l'étranger, et dans le temps, lorsque les affiches sont créées, puis redécouvertes.

Les affiches et l'image de la « montagne station »

A Crans-Montana, la publicité de la station, celle de l'été en particulier, ne s'est pas inspirée de l'iconographie élaborée par les peintres du Valais, entre autres l'Ecole de Savièse. Le golf a été mis en évidence, en renonçant à montrer le « bon vieux pays » (ill. 14). En effet, la station a été créée dans la région des mayens, avec deux centres, Montana, puis Crans, car il n'y avait pas de village de Montana Crans, mais deux stations concurrentes. Comme pour gommer les tensions, une image « positive » a été véhiculée en particulier avec les affiches de Telès Deprez qui représente les joies du ski où l'on reconnaît l'ancienne télécabine de Crans Cry d'Err en 1965 (ill. 15).

Puis, l'image des stations se transforme également avec des événements internationaux tels les Championnats du monde de 1987 (ill. 16). Les stations cherchent à obtenir l'organisation des rendez-vous sportifs à forte audience comme une coupe du monde ou mieux, les Jeux Olympiques. Le Valais s'est porté candidat à plusieurs reprises, sans succès. Le dernier en date est 2006, dont il reste un corpus d'affiches. Aujourd'hui, une nouvelle demande est en attente pour 2026. La montagne reste la représentation la plus sollicitée pour attirer les touristes en station. Zermatt a érigé le Cervin en une construction culturelle qui ne cesse d'attirer les touristes, alors que Crans-Montana a privilégié son panorama autour du Weisshorn, ce qu'avait compris le Dr Stephani en 1899 déjà (ill. 17). La réception des affiches indique les transformations dans l'histoire culturelle du lieu comme la magnifique affiche de Jean-Marie Thorimbert, datant de 1954, que nous avons redécouverte pour figurer notre livre. Aujourd'hui, la montagne devient également politique si l'on songe aux innombrables lois qui définissent son aménagement territorial : « D'objet de représentations collectives, la montagne est alors devenue objet politique » (DEBARBIEUX, 2001, 2013 et 2015) pour la Suisse et le Valais en particulier. Le paysage de montagnes a aussi attiré les architectes qui rêvent de créer de nouvelles stations dans un paysage vierge pour les touristes : les stations dites « intégrées », sans voitures.

LES STATIONS DITES « INTEGREES » DE FLAINE A AMINONA

La station intégrée est une station touristique, balnéaire ou de montagne, où les touristes peuvent trouver tout ce qu'ils souhaitent en matière de commerces, de restaurants et de sports. Les voitures y sont en général bannies et tous les services nécessaires sont à proximité de l'endroit où ils sont logés. En général, la plus grande partie de l'économie de la station dépend directement ou indirectement du tourisme dont l'activité est saisonnière. Avec quelques amis genevois, l'architecte André Gaillard commence une des aventures les plus intéressantes des années soixante : la construction de la station de Flaine, sur les plans de l'américain Marcel Breuer (ill. 18). Le skieur pourra chausser ses skis au sortir de son logement, tout comme à Courchevel, première station française créée sur site vierge dès 1946. Plus tard, Avoriaz, s'ouvre sur le même modèle dès 1966.

La réalisation de Flaine est due à l'initiative d'Eric Boissonnas, ingénieur et guide de haute montagne, de retour d'un séjour de quinze ans aux Etats-Unis. Il rêve de créer une station sur le modèle de celles des Montagnes Rocheuses comme Aspen ou Vail. Il dispose de moyens financiers importants et souhaite les investir dans un projet pour une clientèle nord-américaine en particulier. La proximité de l'aéroport de Genève est un atout et en 1959, il confie des études à Laurent Chappis, l'architecte de Courchevel, sans avoir le temps de développer le sujet.

L'architecture conçue par Breuer se caractérise par la minéralité, c'est-à-dire qu'il utilise pour la façade du béton brut de décoffrage dont la teinte grise rappelle la roche environnante. Les volumes sont nets et hardis comme le porte-à-faux de l'hôtel qui surplombe la falaise. Les panneaux de façade « en pointes de diamants » contrastent, avec les balcons fortement saillants. Les balcons conçus par Marcel Breuer à Flaine, sont issus des modèles de Gropius au Bauhaus. Cette architecture qualifiée en Suisse de Neues Bauen va faire des émules, entre autres à l'Hôtel Bella Lui de Crans-Montana, mais également à Aminona (1962-1978), station qui se voulait intégrée, conçue par André Gaillard (1921-2010).

L'architecte a participé à la création de villes nouvelles, de stations balnéaires ou de sports d'hiver (Suisse, Espagne, Caraïbes...), et a notamment conçu avec Jean-Marie Ellenberger, l'architecte de la Tour de Supercrans à Vermala (1913-1988), un projet pour une « chaîne touristique », à Haïti (1959). Son plus proche partenaire était son frère Francis. Son fils, Philippe Gaillard architecte EPFL à Genève, a prévu de construire les quatre tours restantes de la zone «Tours» d'Aminona, une partie du mégaprojet russe, autre architecture spectacle, s'il en est (DORIOT GALOFARO, 2015 : 107-108). Pour André Gaillard, un point « doit être propre à [chaque station] : le caractère » (JAQUET, 2005 : 48). Celui-ci doit être l'affirmation du caractère régional, mais surtout la volonté du créateur.

Comme Eric Boissonnas, les frère Gaillard explorent à skis les opportunités de création d'un ensemble de pistes, préalables nécessaires à la construction d'une station intégrée. Le site est presque vierge, mais valorisé par la présence de la double station de Montana et de Crans (JAQUET, 2005 : 47). A l'origine, le plan prévoyait la construction de 23 tours qui devaient comporter jusqu'à 12 étages. Finalement, à cause de la crise pétrolière de 1973, la banque Leclerc qui finançait le projet fit faillite et seules trois tours ainsi que quelques bâtiments bas ont été construits.

Pour ce projet, l'architecte s'est inspiré du « caractère » de l'Himalaya et en a même fait un argument de vente en baptisant les tours, Résidences Kandahar avec la rue de Lhasa traversant le complexe. André Gaillard a voulu ainsi marquer le caractère de cette architecture aux « faîtes inversés ». L'intégration dans le paysage est rendue possible par le bois des balcons. Adulées par certains, détestées par d'autres, elles reflètent le goût avant-gardiste des stations de montagne française dites intégrées. Le concept de tours implantées sur des immeubles plus bas rappelle ainsi le projet de la station savoyarde de Flaine, dirigé par Marcel Breuer, auquel André Gaillard a participé. Le « caractère » adopté par Gaillard, tout comme Ellenberger à Supercrans, est sans concession à l'image rassurante du « chalet-suisse ».

CONCLUSION : LA STATION POSTMODERNE ET L'HISTOIRE CULTURELLE

Le paysage de Zermatt et son Cervin ou le panorama de Crans-Montana ont contribué à créer la station, comme les hôtels aux noms évocateurs (ill. 19). L'histoire ne nous dit pas pourquoi les hôteliers de Bariloche ont appelé leur hôtel Crans-Montana, car le patron ne connaissait pas la station valaisanne, suite à nos questions. Les activités saisonnières différencient la station de la ville, qui possède des fonctions plus diversifiées. Mais les stations qui durent sont celles qui permettent aux touristes de pratiquer leurs activités et aux habitants du lieu d'y vivre à l'année. Ce qui n'est pas le cas des stations intégrées, conçues par l'imagination des architectes pour les skieurs en particulier.

Derrière l'image d'un sport jeune et « fun », le ski redevient comme il y a un siècle, une activité réservée à une certaine élite aisée. A 15km de Bariloche, la petite station de Cerro Catedral attire des milliers de touristes grâce aux étudiants des pays voisins, Brésil, Chili, Uruguay. L'année passée, en juillet 2016, la journée de ski coûtait 70 dollars, deux heures d'attente pour monter en télésiège sur les pistes, ce fait révèle que ce sport est aussi pour une élite en Amérique latine ; la journée ski est même plus chère qu'à Crans-Montana (Fr. 60.-).

Les stations se sont adaptées en Valais en développant des activités alternatives comme les bains ou la randonnée ou par des festivals. L'exemple contraire aux grandes stations est illustré par le village de Grimentz, la « montagne carte postale », sans que la station ne soit une « station huppée ». Son succès, selon Bernard Crettaz, vient de la transformation du village en « un prototype de disneylandisation du paysage ». À Crans-Montana, le modèle « Disneyland » a été transformé par l'architecture moderne (ill. 22). La station a une histoire particulière car elle n'est pas née autour d'un noyau villageois, mais par l'initiative de pionniers – hôteliers et médecins – qui ont permis la réalisation d'infrastructures touristiques, tout comme à Bariloche, à l'initiative de Carlos Widerhold.

A Crans-Montana, un chalet devient la plupart du temps un chalet jumbo, ce qui a travesti l'architecture moderne, issue des sanatoriums et des premiers hôtels construits par Markus Burgener entre 1928 et 1932. Nous avons retenu certains exemples de chalets jumbos comme emblème de la station : hôtel Etrier (1963), Résidence des Mischabels (1964) et hôtel Crans-Ambassador (1971). Les autres constructions inspirées de ces représentations collectives ont investi le Haut- Plateau à la suite des actions de promoteurs pour leurs clients tantôt des touristes mais également des autochtones. Les façades révèlent l'imaginaire de leur constructeur et/ou commanditaire, l'imaginaire appartient au langage post-moderne.

Dans la société post-moderne règne l'indifférence « de masse » et l'autonomie privée va de soi, le nouveau est accueilli comme l'ancien, l'innovation est banalisée, le futur n'est plus assimilé à un progrès inéluctable. La société moderne était conquérante, en rupture, croyant dans l'avenir, la science et les techniques. Elle voulait transformer la société en réalisant les premières stations en montagne. Contre ces principes futuristes, notre société post-moderne, « avides d'identité, de différence, de conservation, de détente, d'accomplissement personnel immédiat » (LIPOVETSKY, 1983 : 12) s'est développée. Ceci implique que la croissance pour le bien-être des hôtes n'a pas de limites.

Or, les lois autour de l'aménagement du territoire, si durement ressenties en Valais, restreignent les possibilités de développer la station et le Valais à l'infini. La récession, la crise énergétique, la conscience écologique ont sonné le glas de la consommation. Fini le scandale des avant-gardes, tout cela a fait place à la culture post-moderne et sa recherche de la qualité de vie, passion de la personnalité, sensibilité verte, réhabilitation du local, du régional nous dit Gilles Lipovetsky en 1983 déjà. Les lois, votées démocratiquement par cette même société, viennent ternir ce bonheur de croissance que l'on pensait infini.

Le fait de s'intéresser aux représentations collectives rappelle que l'histoire culturelle s'inscrit dans la continuité de l'histoire des mentalités développée dans les années 1960 et 1970. Les affiches en sont une émanation. Comme l'histoire des mentalités, l'histoire culturelle échappe à toute frontière clairement délimitée, cependant elle tire sa méthode des courants de pensée liée au postmodernisme. L'histoire culturelle tente de connaître comment les structures sociales et économiques interagissent avec les représentations.

La station est sans doute amenée à se développer, mais jusqu'à quel seuil de population ? Difficile de répondre, mais il est permis de s'interroger. A Bariloche, malgré sa population qui dépasse les 100 000 habitants, elle continue de préserver ses aménagements autour de ce qui fait sa renommée (ill. 23): son panorama sur les Andes et ses lacs immenses dont les rives sont toujours vierges, entourées de Parcs naturels écologiques. A Crans-Montana aussi, tout a commencé à cause des lacs. Le panorama des Alpes présenté dans les expositions universelles est à l'origine de la construction identitaire, culturelle puis politique de la Suisse. Ce sont donc ces premières représentations de panorama qui ont créé l'image des stations. Comme dit plus haut, elles interagissent ensuite avec les structures économiques et sociales. Elles ne sont pas neutres. Crans-Montana s'est toujours définie comme étant une station, même si on la qualifie de plus en plus de ville à la montagne. La diversification commencée avec le Centre d'art, le Collège du Régent, la nouvelle patinoire à Ycoor, les centres commerciaux, contribuent à transformer la station en ville touristique. Son panorama continuera d'attirer les touristes et la différencier des autres stations grâce à l'action des artistes. Ailleurs c'est sans doute la même chose. Ceci montre bien que chaque station est une construction identitaire et culturelle, suivie par une construction économique et politique. On s'accorde ainsi à reconnaître que la question des représentations, étudiée par l'histoire culturelle, est déterminante pour son avenir et son image. A la base de chaque station, des pionniers découvrent le site et son paysage « polysensoriel » (air pur, eau, vue, pente, nature sauvage, silence...). Le paysage et son panorama composent ainsi la station qui se transforme en

produits culturels aux enjeux politiques, écologiques et socio-économiques. L'histoire des représentations permet d'entrer dans la dynamique géographique et historique d'un site.

BIBLIOGRAPHIE SELECTIVE ET SITOGRAPHIE

CLIVAZ Christophe, *Tourisme et environnement dans l'espace alpin : l'exemple de Crans-Montana Aminona*, Genève : UniGe, Analyse des politiques publiques, no 6, 1995, 230 p.

CLIVAZ Christophe. Acceptation de l'initiative sur les résidences secondaires. L'émergence d'un nouveau modèle de développement pour les stations de sports d'hiver suisses ? *Revue de Géographie Alpine | Journal of Alpine Research*, (Hors-série), <http://rga.revues.org/1866> accessed on 09 décembre 2016, published on 08 avril 2014, 10.4000/rga.1866, consulté le 23 avril 2017.

CLIVAZ Michel, Bruno VAYSSIÈRE, « Jumbo-chalet », quoi de neuf sous le soleil ? », in : *Art+Architecture en Suisse*, no 4, 2004, pp. 39-47.

CRETTAZ Bernard, *Au-delà du Disneyland alpin*, Priuli et Verlucca, Ivrea, 1994.

CROUSAZ Karine, JUCKER Michael, NELLEN Stefan, RATHMANN-LUTZ Anja, SCHUBERT Yan, « L'histoire culturelle en Suisse – une esquisse historiographique », in : *Traverse*, no 1, 2012, pp.14-18.

DEBARBIEUX Bernard, «Les montagnes : représentations et constructions culturelles », in : Y. VEYRET (dir.), 2001, *Les montagnes : discours et enjeux géographiques*, Paris, Sedes.

DEBARBIEUX Bernard et Gilles RUDAZ, *La montagne suisse en politique*, Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes (PPUR), 2013, 121 p.

DORIOT GALOFARO Sylvie, « A quoi servent les archives » (le panorama de Bercher) », in : *La Vie à Crans-Montana*, no 47, 2004, pp. 48-49.

DORIOT GALOFARO Sylvie, ouvrage collectif sous sa responsabilité, *Un siècle de tourisme à Crans-Montana. Lectures du territoire*, Ayer, Editions Porte-Plumes, 2005, 211 p.

DORIOT GALOFARO Sylvie, « André Gaillard à Aminona : Des tours et des chalets », in : *La Vie à Crans-Montana*, no 68, 2015, pp.107-108.

DORIOT GALOFARO Sylvie, *Une histoire culturelle de Crans-Montana (1896-2016). Paysages, arts visuels, architecture, littérature et cinéma*, Neuchâtel : Alphil, mars 2017, tiré de sa thèse de doctorat, sous la direction de Philippe Kaenel, Unil, 2015.

DORIOT GALOFARO Sylvie, « La Station. De Bariloche à Crans-Montana », in : *L'Imprévisible*, no 2, Genève : Olga Editions, 2017, pp. 106-113.

DORNIOT GALOFARO Sylvie, « Patrimoine et station », in : *Le Nouvelliste « Les Humanités du vendredi »*, 17 mars 2017, p. 2.

FREY Pierre et Etat du Valais, *Architecture du XXe siècle en Valais*, 2014, sous la direction des Archives de la construction moderne et de l'Etat du Valais.

GENIER Yves, « Histoire. Les stations de ski finiront-elles au musée », in : *L'Hebdo* no 6, du 7 février 2013, pp. 40-50.

JAQUET Martine (dir.), *Des Alpes à la mer : l'architecture d'André Gaillard*, Les archives de la construction moderne, EPFL, Lausanne, 2005, 266 p.

KAENEL Philippe, *Eugène Burnand. La peinture d'après nature 1850-1921*, Editions Cabedita 2006, 297 p. Première édition Cinq Continents, Lausanne, 2004, 256 p.

LIPOVETSKY Gilles, *L'ère du vide. Essai sur l'individualisme contemporain*, Gallimard, 1983, 246 p.

MORAND Marie-Claude, *Tourisme et production artistique en Valais dans la première moitié du XXe siècle*. Impression séparée, Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte. Band 41. 1984, pp. 125-132.

MORAND Marie-Claude, « Notre beau Valais : Le rôle de la production artistique « étrangère » dans la construction de l'identité culturelle valaisanne », in : *Le Valais et les Etrangers XIXe – XXe siècle*, Sion, Groupe des sciences humaines, 1992, pp. 191-246.

ORY Pascal, *L'histoire culturelle*, Paris, PUF, coll. *Que sais-je*, 2004, 96 p.

POIRRIER Philippe, *L'histoire culturelle : un « tournant mondial » dans l'historiographie ?*, Editions Universitaires de Dijon, 2008, 198 p.

REICHLER Claude, *La découverte des Alpes et la question du paysage*, Genève, Georg Editeur, 2002, 256 p.

RIEUCAU, J., *La Grande-Motte, Ville permanente, ville saisonnière/La Grande-Motte, a town for all seasons and summertime resort*, in : *Annales de Géographie*, Armand Colin, novembre 2000, pp. 631-654.

STEPHANI Théodore, « La Station climatérique de Montana, Observations météorologiques de 1898 », in : *Revue médicale de la Suisse romande*, no 19, Genève, 1899, pp. 340-348.

STOCK Mathis, 2001, « Brighton and Hove : station touristique ou ville touristique ? Étude théorico-empirique / Brighton and Hove : a tourist resort or a tourist town ? », in : *Géocarrefour*, vol. 76, n°2, 2001. Le tourisme et la ville. pp. 127-131.

TISSOT Laurent, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIXe siècle*. Lausanne, Editions Payot, 2000, 302 p.

WYDER Bernard, *Affiches valaisannes*, Sierre, Monographic, Editions de la Médiathèque Valais, 2006.

http://www.bariloche.gov.ar/upload/SECRETARIA%20DE%20TURISMO/81_Colonia%20Suiza.pdf

<https://bariloche.org/colonia-suiza/>

<http://www.marcelbreuer.org/Biography.html>

<http://www.petitherge.com/article-6947727.html>

Dr Sylvie Doriot Galofaro
Historienne de l'art et enseignante
Crans-Montana, le 16 juin 2017