Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen

Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes

Band: 12 (2007)

Artikel: Le destin d'un hameau en Valais : un jeu de bascule entre retards et modernités

Autor: Crivelli, Ruggero / Petite, Mathieu / Rudaz, Gilles

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-12749

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Le destin d'un hameau en Valais

Un jeu de bascule entre retards et modernités

Ruggero Crivelli, Mathieu Petite, Gilles Rudaz

Zusammenfassung

Das Schicksal eines Weilers im Wallis. Im Gleichgewicht zwischen Rückständigkeit und Modernität

Analysiert wird die Rehabilitation von kleinen Weilern, die in den 1960er-Jahren aufgelassen wurden. Die Entwicklung dieser Weiler verlief in Perioden der Aufwertung wie in solchen der Abwertung und hing stark von der allgemeinen historischen Entwicklung des Wallis und gar der Alpen insgesamt ab. Die Zuordnungen, die den untersuchten Räumen im Lauf ihrer Geschichte verliehen worden sind, haben dazu beigetragen, einzelne Gebiete in ihrer Bedeutung zu marginalisieren, währenddem andere in den Mittelpunkt gerieten. Schliesslich aber kann jeder Ort, jedes Objekt oder jedes Gebiet, das zu einem gegebenen Zeitpunkt als verspätet oder rückständig gilt, zu einem anderen Zeitpunkt den Status «modern» oder «innovativ» erlangen.

Le monde alpin et les populations qui l'habitent sont tantôt valorisés, tantôt dévalorisés par des pouvoirs extérieurs aux Alpes;[1] tantôt on leur reconnaît un caractère moderne, tantôt on leur affuble le qualificatif de retardé. Mais en parallèle, ces mêmes qualificatifs traversent les communautés alpines elles-mêmes, car les rapports sociaux ne sont jamais à sens unique. Aussi les termes de tradition, de retard, de modernité peuvent-ils être considérés comme des catégories construites par des acteurs endogènes ou exogènes. En ce sens, la connexion avec ce qu'on appelle la modernité, ou encore la tradition, est à la fois matérielle et symbolique. *Matérielle* parce qu'elle se manifeste dans la réa-

lisation ou l'utilisation d'objets tangibles (bâtiments, chemins de terre ou de fer, outils, …), de pratiques (travail de la terre, produits et procédés de fabrication, …), d'organisation territoriale, etc. et *symbolique* dans la mesure où les objets, les pratiques et les mots assument un sens qui (à tort ou à raison) renvoie à la tradition ou à la modernité. C'est en définitive le contexte historique qui permet de saisir le statut de l'espace alpin et de ses habitants: un contexte constamment variable qui tantôt marginalise, tantôt recentre cet espace.

Cela dit, force est de constater que les discours qui, dans l'histoire des Alpes, qualifient la montagne d'espace de modernité sont rares. Au mieux, il est dit qu'elle rattrape son «retard» en «copiant» la ville. Les populations de montagne ont déjà maintes fois manifesté leur désir, non seulement de ne pas être cantonnées à un rôle de «conservatoire» culturel, mais aussi de ne pas voir leur environnement restreint à celui de «conservatoire» naturel pour l'ensemble du pays. La passivité et le défaitisme que l'opinion publique attribue souvent à ces populations est une affirmation en contradiction avec bien des faits constatés dans l'espace alpin. Les actions et discours produits par des organisations, comme le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), révèlent une propension à l'innovation et à la remise en question de ce statut des populations de montagne. Or, avec l'émergence des nouveaux discours labellisés «développement durable», certains projets engagés par des communautés alpines se profilent comme étant «en avance» sur leur temps. Cet article, après quelques réflexions plus générales sur le rapport entre tradition et modernité, s'intéresse à un projet local de réhabilitation patrimoniale et le replace dans le contexte historique du Valais. On verra ainsi que les différents discours, qui s'y rapportent au travers de l'histoire, légitiment les actions qui ont été conduites dans cet espace et contribuent à définir ce qui est moderne et ce qui est traditionnel.

Tradition et modernité: deux logiques différentes

Opposer les termes de tradition et de modernité est utile pour en comprendre la nature, cependant, considérer cette opposition comme étant une réalité absolue relève de la paresse intellectuelle. Claude Raffestin et Mercedes Bresso ont discuté ce binôme par rapport à la géographie et leur réflexion reste encore fondamentalement valable. Ils font la distinction entre modernité pure et tradition pure: «La tradition pure, c'est le stade de confusion entre pratiques et connaissances. Dans ce cas, le travail est constitué par un ensemble d'opérations

globales (de «tours de mains») apprises et restituées dans des situations données. Il n'y a pas ou peu d'évolution, car il n'est guère possible de s'écarter de ce qui a été appris, si l'on veut atteindre l'objectif fixé. […] À l'opposé, il y a la modernité pure qui résulte de la combinaison de connaissances et de pratiques totalement nouvelles et inédites.»[2]

La tradition se caractérise ainsi par une situation où connaissances et pratiques se confondent, tandis que la modernité se caractérise par une situation où les connaissances sont détachées des pratiques et peuvent évoluer de manière autonome. Une société dont le fonctionnement est principalement basé sur la tradition est une société dans laquelle la transmission des connaissances (au sein du groupe, d'une génération à l'autre, etc.) se fait à travers l'imitation des gestes et des mots du «maître» ou de ceux qui ont précédé. Aucun des membres de ce type de société n'utilise le mot tradition, parce que pour eux la transmission (du verbe latin *tradere)* est spontanée et n'a pas besoin d'être explicitée. En fin de compte, il n'est pas faux d'affirmer que «la société traditionnelle ne connaissait pas de traditions.»[3]

À l'opposé, une société dont le fonctionnement peut être caractérisé de moderne, est une société dans laquelle les connaissances se transmettent indépendamment des pratiques: par exemple à travers un système scolaire. Tant que pratiques et connaissances sont étroitement liées, le travail (les schémas opératoires qui transforment la matière et l'environnement) reste longtemps le même, car, non seulement le temps «d'apprentissage» est très long, mais aussi parce qu'il a toujours apporté la preuve, jusque-là, de son efficacité. La nouveauté n'est pas refusée par principe, mais elle peut être acceptée seulement si les conditions habituelles ne sont pas mises en danger (et cela non seulement pour les éléments de subsistance matérielle et alimentaire, mais aussi pour les équilibres dans les relations sociales). À partir du moment où pratiques et connaissances peuvent être autonomes, il est possible d'imaginer une combinaison infinie de schémas opératoires. Mais cela implique l'adoption d'un principe important: l'équivalence entre les choses. Cette équivalence est obtenue par l'affirmation progressive de la mesure: la mesure mathématique dans les techniques et la mesure monétaire dans le travail. Peu à peu (avec des soubresauts, parfois dramatiques sur le plan social), la société européenne (et la montagne aussi) glisse vers l'adoption d'un système dans lequel la valeur mesurable des choses prend le dessus sur leur utilité. Ou, pour être plus précis (car l'opposition n'est qu'une image didactique et non réelle), un système dans lequel l'utilité des choses est socialement dévaluée par rapport à sa valeur mesurable. Les espaces où l'utilité prédomine

encore, ainsi que les activités qui produisent de l'utilité et qui fonctionnent sur sa logique, sont socialement dévalorisés. La modernité tue l'utilité! Du moins dans un premier temps: reste à savoir si (et c'est ce que nous aimerions penser à travers cette ébauche de réflexion) la modernité est, parallèlement, capable de recréer, ici ou là, de l'utilité.

Or, du moment que toute société vit sur une portion du globe, l'espace participe forcément des schémas opératoires, tantôt comme support des activités, tantôt comme réservoir de ressources, tantôt comme machine à produire du vivant, tantôt les trois choses à la fois. L'équivalence qu'introduit la modernité touche ainsi l'espace de vie. Quand la modernité tue l'utilité sur le plan spatial, en introduisant l'équivalence entre les lieux, elle déterritorialise les sociétés, dans le sens qu'elle re-évalue leur espace: les spécificités de ce dernier perdent leur importance, comme ce fut le cas avec la vapeur qui a permis de s'affranchir de la présence des cours d'eau pour le fonctionnement des machines. Cette déterritorialisation provoque une situation où un espace habité par une collectivité se retrouve soudainement dans «un autre temps» (soit en avance, soit en retard, soit en syntonie par rapport à l'évolution historique). La modernité se caractérise aussi par la dissociation du temps et de l'espace.[4] Mais la modernité n'a pas qu'un rôle déterritorialisant: parce que fondée sur la possibilité d'imaginer des combinatoires multiples, elle est aussi capable de reterritorialiser, c'est-à-dire de réintroduire de l'utilité sur le plan géographique. Une géographie historique des Alpes nous montrerait ce jeu de bascule qui façonne, entre autres choses, la vie des communautés alpines. Essayons de le montrer.

Modernité et territoire alpin

Une des illustrations les plus emblématiques de déterritorialisation de l'arc alpin nous est fournie par l'Ingénieur-chef chargé par Napoléon de construire la route du Simplon. À la fin de 5 ans de travaux, il annonce: «Vous pouvez dire à Sa Majesté Impériale qu'il n'y a plus d'Alpes. Le Simplon est ouvert et j'attends l'artillerie.»[5]

«Il n'y a plus d'Alpes»! Cette affirmation est très significative de la manière dont l'ingénieur, figure moderne du constructeur au XIXe siècle, conçoit l'espace alpin: un obstacle difficile à contourner avec sa forme en croissant géant de 1200 kilomètres de longueur. Son compas, sa règle, son théodolite et ses

feuilles servent à aplanir cet obstacle, à l'éliminer! L'espace alpin, ici, n'est pas un espace de vie (un territoire), mais un espace comme un autre (peut-être un peu plus contraignant étant donné sa verticalité) que la représentation (le plan que dessine l'ingénieur) peut effacer de la réalité. Si, pour l'ingénieur du début du XIXe siècle, la régularité de la pente d'une route arpentant la montagne lui fait dire qu'il n'y a plus d'Alpes, quelle expression pourra bien forger celui qui coupera le ruban d'inauguration du tunnel ferroviaire de base du Saint-Gothard dans une dizaine d'années, en donnant ainsi vie au projet actuel d'Alp-transit?

Entre 1850 et 1914, le chemin de fer connaît une croissance remarquable: de 10'000 à 38'000 kilomètres de voies ferrées en Angleterre, de 6000 à 63'000 kilomètres en Allemagne, de 800 à 8800 kilomètres en Belgique, de 120 à 18'000 kilomètres en Italie! L'Europe se couvre d'un réseau, souvent hétérogène, mais de plus en plus dense. Les Alpes ne pouvaient pas échapper, ni à cet engouement, les élites locales revendiquant la desserte de leur vallée,[6] ni à la nécessité d'opérer la jonction entre le nord et le sud d'un continent en pleine effervescence économique et en plein réajustement politique. Les premières approches ferroviaires de la chaîne se font vers la fin des années 40 du XIXe siècle et en l'espace d'un peu moins d'un siècle de travaux continus, les Alpes se voient dotées de 2700 kilomètres de lignes. Cet exemple est intéressant dans la mesure où il nous montre comment la modernité se diffuse à travers des instruments, dans ce cas le chemin de fer, qui finissent par cerner l'espace alpin. La voie ferrée est un instrument de la plaine et de la ville, dans le sens où il est voulu et réalisé par leurs élites. Cependant, les Alpes aussi, à travers leurs notables et au nom, justement, du progrès, en revendiquent la présence. Ils la revendiquent pour désenclaver, donc pour se relier plus fortement à la plaine et à la ville. Les Alpes, monde de la tradition pure? Ils ne sont peut-être que des prétextes électoraux, mais ces chemins de fer représentent une demande de modernité qui provient de l'intérieur même des sociétés alpines. Au même titre que la demande en desserte autoroutière, un siècle (voire un siècle et demi) plus tard, comme le souligne Bernard Crettaz: «Mais la chose ou le monstre dans son horreur ou dans sa fascination, peut être revendiqué comme choix d'une région. C'est une nouvelle définition de son identité. Dans le sens où l'on a parlé plus haut de l'autoroute comme obscur objet du désir, on peut comprendre que pour toute une série de régions, avoir son autoroute et son entrée dans le réseau, est le signe d'appartenance à son temps, non seulement comme voie de passage, ouverture et accueil, mais comme rattachement au type de système social et symbolique qu'elle suppose.»[7]

«Le signe d'appartenance à son temps»: c'est cela l'actualité et, dans notre contexte, la modernité. Interprétée en termes d'identité, la revendication d'une autoroute par les régions périphériques n'est pas le signe d'un retard «mental» (comme pourrait le prétendre un certain écologisme contemporain et citadin), mais le signe d'une volonté de participer à son monde. De même qu'un espace n'est pas seulement fait de matière organique ou inorganique, un instrument n'est pas un simple objet technique: ce sont tous des catalyseurs d'identité ou, si l'on préfère, des «objets» sur lesquels un «sujet» projette ses attentes et ses espoirs en se l'appropriant. Avoir un chemin de fer au XIXe siècle, avoir une autoroute au XXe siècle, c'est disposer sur son territoire d'éléments concrets et symboliques de centralité: leur revendication révèle, à la fois, l'existence d'un retard et la volonté de ne plus le supporter. La présence de ces éléments, par contre, permet à une société de (se) montrer qu'elle n'est pas (ou moins) dans une situation de marginalité. Depuis une dizaine d'années, les études géographiques s'évertuent à démontrer l'existence de la ville au sein même des Alpes:[8] la logique est la même et quand les acteurs politiques s'organisent autour de cette problématique (cf., par exemple, la création d'une Association des villes alpines), ils ne font que souligner, une fois de plus, la volonté d'appartenir au monde contemporain.

Nous voyons ainsi que le monde alpin lui-même est traversé par ces jeux de centralité-marginalité, de valorisation-dévaluation, de retard-contemporanéité qui se manifestent tant au niveau des sociétés que dans leur rapport à l'espace, proche ou aussi lointain qu'il soit. On retrouve ici cet aspect de l'histoire alpine qui se manifeste à travers une constante tentative de se repositionner (spatialement et socialement), de se recentrer face à la constante mise à la marge de la part des acteurs des villes et des plaines.[9] La redécouverte actuelle des différentes formes de tradition (constructions, produits alimentaires, langages, habillement, chants, objets, etc.) est une opération moderne; plus, même: de modernité! Bernard Crettaz l'appellerait *bricolage,* c'est-à-dire une opération consistant à identifier des éléments singuliers d'une culture, à les isoler de leur contexte[10] et à les recombiner avec d'autres éléments anciens ou contemporains pour leur assigner un sens actuel.[11] C'est une démarche qui consiste à créer un modèle (parfois à l'échelle 1 : 1) donnant naissance à de nouvelles pratiques sociales. Cela crée des ressources, certes, cependant, si ces ressources prospèrent dans des projets qui ne tiennent pas compte de ce que la lecture de la tradition peut nous apprendre, il y a le risque de plonger dans la fourmilière évoquée ci-dessous: «En ce sens, la modernité pure fourmille de dangers dans l'exacte mesure où

elle pense pouvoir se libérer des contraintes que la société traditionnelle vivait comme des interdictions absolues. Les idées de croissance et de pouvoir qui étaient des notions relatives dans les sociétés traditionnelles sont devenues pratiquement absolues dans les sociétés modernes.»[12]
Autrement dit, d'un côté, la modernité qui permet la «re-lecture» des connaissances et des pratiques traditionnelles et donc la «reconstitution» de connaissances et de pratiques, est à même de «recentrer» les territoires alpins,[13] mais de l'autre côté, le grand danger du principe de modernité est celui de prendre en considération les sociétés et les environnements alpins[14] en faisant abstraction de leurs spécificités (à commencer par la négation de la valeur de leurs savoirs). C'est à travers le jeu de confrontation entre acteurs que s'opère la marginalisation ou la recentration des espaces alpins, comme cela ressort d'une étude de cas, celui de Saint-Martin dans le Val d'Hérens. Cette commune n'a pas saisi, ou plus précisément, n'a pas pu saisir l'opportunité du tourisme d'hiver, au contraire d'autres communes du Valais qui, depuis les années 1950 jusqu'à la fin des années 1970, créent ou augmentent leurs infrastructures touristiques. Ne pouvant ainsi pas participer à «son temps» via les sports d'hiver, on peut affirmer que la commune de Saint-Martin a été perçue comme étant en situation marginale ou retardée.

La montagne dévaluée

De nombreux auteurs ont tenté de retracer la genèse de ces représentations basées sur un discours oscillant entre, d'un côté, l'exaltation du caractère préservé de la montagne et, de l'autre, la mise en avant de sa situation marginale ou «retardée». Dans son étude, l'anthropologue Mondher Kilani montre que, dans les descriptions du début du XIXe siècle réalisées par des observateurs extérieurs, la montagne apparaît comme un lieu privilégié tant sur le plan économique que moral.[15] Dans les représentations locales, on relève également la croyance d'une montagne riche. Principalement orientées vers le pastoralisme, ces sociétés ont su tirer parti de l'étagement des ressources en migrant entre les villages, les mayens et les alpages, au rythme du cycle des herbages. Les hameaux d'Ossona et Gréféric, par exemple, situés sur un plateau à 900 mètres d'altitude, sous le village de Suen dans la commune de Saint-Martin, étaient intégrés à ce système local. Les deux hameaux «remplissaient la fonction de *remues* (où les vaches paissaient l'hiver) et étaient donc habités temporaire-

ment, mais servaient aussi de résidence permanente pour quelques familles à partir de 1911».[16] Les deux hameaux comptaient jusqu'à 65 personnes en hiver et au minimum 20 en été.

Les premiers travaux d'endiguement du Rhône, suivis de l'assainissement de la plaine, ainsi que l'arrivée du chemin de fer vont structurer le développement du canton du Valais autour de l'axe rhodanien.[17] Il s'opère ainsi un jeu d'inversion de sens, dans lequel la montagne va peu à peu apparaître comme un espace en retard. C'est ainsi que, dès la fin du XIXe siècle, alors que l'idéologie du «progrès» règne sans partage, émerge aussi, en parallèle, une image négative du montagnard.[18] Nombre d'interventions conduites sur la montagne (en tête desquels figure l'énorme chantier des routes qui vise à la désenclaver) vont poursuivre le but d'intégrer les populations locales dans ce processus de modernisation. Il s'agissait, en somme, de rompre l'isolement des montagnards, non seulement à travers le rapprochement géographique à la plaine, mais aussi sur le plan moral. Le discours prend une tournure particulière à travers «sa référence constante à la nature et aux facteurs techno-économiques pour décrire et expliquer la condition sociale et culturelle du montagnard».[19] Dans ce contexte, le montagnard apparaît comme un être démuni qui se bat pour sa survie dans un environnement hostile. Les communautés de montagne sont dépeintes comme isolées et pauvres. Si certains considèrent que la pauvreté est une affaire de «mauvaise latitude»,[20] d'autres diraient qu'elle est une affaire de «mauvaise altitude», où la nature, la localisation et la topographie sont considérées comme les facteurs déterminants de la marginalisation.[21] Cette pauvreté est donc jugée inhérente à la condition du montagnard et renforce «l'image de misère globale que l'on veut donner de la montagne; c'est également justifier l'intervention extérieure – celle de l'action réformatrice de l'État valaisan ou celle du progrès industriel – sur la montagne».[22] Comme l'a relevé l'historien François Walter, deux conditions ont été nécessaires pour l'intégration et la valorisation des régions de montagne: d'une part, leur situation de marginalisation devait apparaître comme intolérable, d'autre part, il fallait déceler des potentialités à exploiter.[23] «La prise en charge paternaliste fut considérée comme la meilleure solution pour assurer le passage du montagnard d'un état arriéré (sauvage) à un état avancé (civilisé). Le souci de modernisation de la montagne et de ses habitants s'impose avec une telle force d'évidence dans le discours, qu'aucune interrogation ni aucun doute ne sont permis quant à la légitimité de celle-ci.»[24]

Les interventions d'aménagement de la montagne se mettant en marche, on assiste à une valorisation paradoxale des images dans lesquelles le montagnard

apparaît comme le garant de certaines valeurs à la base de la société helvétique puis, quelques décennies plus tard, de la société valaisanne elle-même. Cette tension entre interventionnisme et préservation explique les représentations contradictoires auxquelles seront soumises les montagnes et les populations de montagne valaisannes pendant l'entre-deux-guerres. Le discours du Conseiller d'État Maurice Troillet, prononcé en 1919, est tout à fait exemplaire: «[…] la grande majorité du pays sera avec nous qui voulons conserver le vieux Valais pittoresque et hospitalier, avec ses vieilles coutumes et sa foi séculaire, mais qui saurons aussi, mieux que personne, le rendre égal, au point de vue économique, aux pays les plus avancés et les plus prospères.»[25]

Pendant cette période d'après Première Guerre, le Valais est à la recherche d'un équilibre entre tradition et modernité. L'écart se creuse, par contre, avec la prospérité de la période qui suit la Deuxième Guerre mondiale, surtout entre les discours se référant à la tradition et la réalité économique. Le milieu des années 1960 semble marquer un tournant: on relève notamment des inquiétudes quant au dépeuplement de la montagne et à l'abandon de l'activité paysanne dans ces espaces. En 1968, les deux derniers habitants des hameaux d'Ossona et Gréféric s'en vont. Cette désertion, qui s'est échelonnée dans les années 1960, s'explique autant par des facteurs matériels (manque de confort, absence de routes et modernisation de l'agriculture) que symboliques. D'abord, l'électricité n'a jamais atteint les hameaux et si, en 1957, ils sont raccordés au réseau d'eau courante, ils ne bénéficient toutefois pas de l'eau chaude. Ensuite, tandis que la plupart des villages de la commune de Saint-Martin bénéficient du développement d'infrastructures modernes dès les années 50, les deux hameaux ne sont toujours pas desservis par une route. Enfin, certaines surfaces agricoles, difficilement exploitables par les moyens mécaniques modernes, ne sont plus cultivées. Mais on peut aussi dire, avec Francine Evéquoz, que «l'abandon d'Ossona et Gréféric est le résultat d'une *dévaluation morale* d'un certain style de vie découlant de l'essor économique»[26] qui, durant ces années, tend à connoter négativement le passé.

Plusieurs autres projets pour les hameaux sont également envisagés entre 1962 et 1981, notamment ceux qui prévoyant une exploitation des sources d'eau chaude de Combioula au-dessous d'Ossona, mais aucun ne voient le jour. Quelques bâtisses à Gréféric sont réaménagées en maison de week-end au milieu des années 80.[27] En 1982, l'Office fédéral des transports enterre définitivement le projet de construction de remontées mécaniques élaboré par la commune de Saint-Martin. L'actuel président de la commune, Gérard Morand, se souvient: «Je dirais que

cette décision a été assez mal perçue par la population locale, vraiment comme un échec, les gens se sont posés des questions. Pendant une dizaine d'années, les gens sont passablement partis de la commune, en disant il n'y a plus rien à faire ici.»[28] En 1989, le conseil communal décide de renoncer définitivement à bâtir des infrastructures touristiques lourdes sur le territoire.

La montagne réévaluée

Alors que beaucoup d'autres stations valaisannes se sont bien équipées d'infrastructures pour le tourisme d'hiver et continuent dans cette voie, la commune de Saint-Martin et ses autorités inventent un «contre-modèle», s'adaptant aux circonstances qui auraient pu leur paraître défavorables. De 1990 à aujourd'hui, la commune mène une politique qui se réclame explicitement des principes du développement durable. Naît ainsi un projet visant à revaloriser le patrimoine architectural, promouvoir le tourisme doux et revitaliser l'agriculture. D'un handicap supposé (l'absence de remontées mécaniques), la commune en a tiré un atout (un patrimoine et une nature «préservés»). La politique de la commune de Saint-Martin se trouvait alors en décalage par rapport à celle menée par des communes voisines de la vallée. «Aujourd'hui on se rend compte que ça s'est complètement inversé et que tout le monde va dans cette direction de développement durable et de tourisme doux.»[29] Le projet-phare de la commune est justement la réhabilitation des deux hameaux de Ossona et de Gréféric. En 1999, la Commune rachète 30 hectares de terrain sur le site et en 2003 elle y trace une route, dans l'objectif de réaliser un projet agri-touristique. Ce projet, devisé à plus de deux millions de francs suisses, est particulièrement ambitieux, puisqu'il consiste, entre autres réalisations, à rénover des bâtiments agricoles dont la plupart tombent en ruine pour créer des gîtes d'accueil, construire une étable à bovins et à caprins, reconstruire des murs en pierres sèches ainsi qu'à remettre en eau un ancien bisse (chenal d'irrigation). L'ouverture aux touristes est prévue en juin 2008. Le parti-pris architectural est clair: tenter le plus possible de conserver la structure d'origine des bâtiments, sans toutefois chercher à «simuler le vieux» (selon l'architecte du projet). Seul un bâtiment (le centre d'accueil et de vente de produits locaux) sera construit *ex nihilo*.
Le volet agricole est aussi une illustration assez exemplaire du principe de modernité. L'agriculteur, qui exploitera l'ensemble des surfaces du site, a été recruté par la commune selon un cahier des charges très exigeant (compétences

pointues en agriculture moderne tout autant qu'en animation touristique). Or, c'est un Jurassien qui a le mieux correspondu au profil, et non un agriculteur de la commune ou de la vallée, ce qui confirme que le savoir-faire ne s'acquiert plus dans le lieu. La démarche suivie par la commune permet, ainsi, de réactiver des éléments traditionnels (des infrastructures et des pratiques agricoles disparues depuis 40 ans sur ce site) dans un projet totalement moderne, voire avant-gardiste. Des pratiques traditionnelles sont donc réinventées dans un but touristique: «[…] les touristes pourraient découvrir comment vivaient autrefois les habitants du Val d'Hérens et participer aux travaux agricoles.»[30] En réalité, le touriste ne découvre pas directement comment vivaient les sociétés traditionnelles, mais plus exactement une mise en scène de la façon dont elles vivaient. La modernité s'exprime ici par un projet qui s'élabore selon une démarche procédant de connaissances générales sur le développement agri-touristique, ensuite plaquées sur un lieu,[31] en les recombinant avec certaines de ses caractéristiques.[32] Ce qui, pour des sociétés, est perçu comme tradition ou comme handicap sert à se projeter dans la modernité pour élaborer un projet et adopter ainsi un contre-modèle du tourisme intensif. Car, bien souvent, les territoires des collectivités engagées dans ce type de projet sont dépourvus d'infrastructures touristiques lourdes. En ce sens, des éléments qui sont considérés comme traditionnels sont sélectionnés et articulés dans un contexte nouveau, tout en récupérant certain principes de la tradition: notamment celui du lien avec le lieu. La collectivité «replonge» dans les restes d'une société ancienne pour en récupérer les principes de fonctionnement, c'est-à-dire reterritorialiser une partie des activités actuelles (l'agri-tourisme, par exemple). Dans ce contexte, il est intéressant de constater aussi que la commune de Saint-Martin s'appuie sur un concept de «développement par paliers», qui valorise chaque étage d'altitude de la commune, à savoir les deux hameaux d'Ossona et Gréféric situés à 900 mètres, les villages à 1300 mètres, un alpage situé à 2000 mètres et une cabane de montagne à 2900 mètres. Ces sites sont reliés par un sentier didactique dédié à Maurice Zermatten, écrivain suisse célèbre originaire de la région. Il convient ici de relever la parenté entre ce concept de «développement par paliers» et le système traditionnel de transhumance, dont ne subsistent que des bribes aujourd'hui, et qui comportait une migration des hommes et de bêtes de la basse altitude (villages) vers la haute altitude (mayens, alpages) en fonction de la saison. Là aussi, l'économie touristique ne procède-t-elle pas par imitation du système traditionnel? À cet égard, le slogan retenu pour la promotion touristique est révélateur: «Saint-Martin, l'authentique».

Conclusion: le retard, ressource de modernité

L'exemple de Saint-Martin illustre à quel point, tradition, modernité, retards ne sont pas des polarités de conflit, mais, ensemble, une sorte de pelote de laine où tout se mélange pour exprimer la volonté – non dénuée d'ambiguïtés – de participer à son temps à travers des stratégies visant à se recentrer sans perdre son identité culturelle.

Au milieu des années 1990, l'un de représentants des intérêts montagnards aux Chambres fédérales, Simon Epiney, posait la question de savoir si vivre en montagne avait encore du sens.[33] Pour que cette existence ait du sens, il importe, qu'elle soit en phase avec la société et l'exemple de Saint Martin le montre bien, indépendamment du fait que le pari réussisse ou pas. Nous avons donc bien affaire à de la modernité: des éléments traditionnels sont recomposés dans un contexte d'actualité. La modernité, nous l'avons mentionné plus haut en nous référant à Giddens,[34] est aussi caractérisée par une dissociation du temps et de l'espace et ici nous sommes dans ce cas de figure: ce qui paraît obsolète ou dépassé dans un contexte peut revêtir un caractère innovateur dans un autre contexte. Un espace ou une situation qui étaient considérés comme en retard jusqu'à «avant-hier», peuvent être perçus «aujourd'hui» comme un atout (touristique, par exemple), valorisés par une société et assumer ainsi un caractère parfaitement moderne. Il s'agit de modernité surtout parce qu'on a affaire à un projet explicite: la connaissance génère les pratiques! Du retard peut naître une avance. Ainsi, les Alpes, longtemps assimilées à des régions en voie de développement (voire sous-développées), sont aujourd'hui identifiées, dans nombre de stratégies, en tant que «laboratoires» de nouveaux types de développement: de «développements durables»!

Ces types de projets (dont on pourrait multiplier les exemples) ont actuellement le vent en poupe et ils reposent constamment sur une référence à la tradition, dont ils extraient des éléments qui, ensuite, sont mis en cohérence à travers un projet. Mais c'est bien et toujours de la modernité, au même titre que la réalisation d'un hôtel de luxe de 26 étages, soit 105 mètres de haut, dessiné par les architectes Herzog et De Meuron à la Schatzalp au-dessus de Davos. La différence, cependant, réside peut-être dans le fait que les premiers tentent de s'extraire d'un territoire, tandis que le second s'introduit – s'incruste – dans le territoire. La réaction très négative, émanant notamment du Fonds suisse pour le paysage, envers ce projet de tour traduit bien deux aspects: d'un côté, ce qu'on appelle tradition ou modernité résulte d'un rapport entre acteurs (internes ou

externes, peu importe) impliqués dans la montagne, et de l'autre côté, le statut habituellement accordé aux Alpes demeure celui d'un environnement spécifique dont les composantes (l'architecture, dans notre dernier exemple) ne doivent pas ressembler à celles des villes.

Notes

1 Cf. B. Poche, J.-P. Zuanon, «Les collectivités de montagne: image externe et représentation propre», *Spécificité du milieu alpin?* Actes du XIe Colloque franco-italien d'études alpines, 23–25 septembre 1985, Grenoble, Centre de recherche d'histoire de l'Italie et des pays alpins (CRHIPA), 1986, pp. 5–22 et J.-F. Bergier, «La montagne imaginaire: réalité d'en-haut, perception d'en-bas», in: G. P. Marchal, A. Mattioli (dir.), *La Suisse imaginée. Bricolage d'une identité nationale,* Zurich 1992, pp. 63–69.

2 C. Raffestin, M. Bresso, «Tradition, modernité, territorialité», *Cahiers de géographie du Québec,* 68, 1982, p. 190.

3 H. Bausinger, «Tradition und Modernisierung», *Archives suisse des traditions populaires,* 1991, p. 7, cité par T. Antonietti, «Quand l'ethnicisme entre en politique», in: S. Chappaz-Wirthner, C. Dubuis (dir.), *Tribuns et tribunes: les discours politique en Valais,* Sion 1995, p. 178.

4 Cf. A. Giddens, *Les conséquences de la modernité,* Paris 1994.

5 M. Salamin, *Le Valais de 1798 à 1940,* Sierre 1978, p. 52, cité par V. Donzé, *Alusuisse et le district de Sierre: étude des répercussions de l'implantation de la modernité sur une région alpine,* Mém. lic. géographie, Faculté S. E. S., Université de Genève, Genève 1988, p. 26.

6 Ce qu'on a appelé les «chemins de fer électoraux». Cf. P. Guichonnet, E. Lichtenberger, B. Prost-Vandenbroucke, «L'évolution contemporaine», in: P Guichonnet (dir.), *Histoire et civilisation des Alpes,* Toulouse, Lausanne 1980, p. 255.

7 B. Crettaz, *La beauté du reste. Confessions d'un conservateur de musée sur la perfection et l'enfermement de la Suisse et des Alpes,* Carouge 1993, p. 165.

8 Cf. M.-C. Fourny (dir.), «Les enjeux de l'appartenance alpine dans la dynamique des villes», *Revue de Géographie Alpine*, 87, 1999; M. Perlik, W. Bätzing (dir.), «L'avenir des villes des Alpes en Europe/Die Zukunft der Alpenstädte in Europa: Conférence de Villach, 19–20 juin 1998», *Geographica Bernensia,* série P, 36, 1999; *Revue de Géographie Alpine,* 87, 1999.

9 Cf. D. J. Grange, «Introduction générale», in: D. J. Grange (dir.), *L'espace alpin et la modernité: bilans et perspectives au tournant du siècle,* Grenoble 2002, pp. 9–11.

10 En fait, ils sont déjà isolés de leur contexte d'origine: il s'agit, pour la plupart, des «restes» de ces cultures.

11 Cette notion de bricolage a été forgée par C. Lévi-Strauss, *La pensée sauvage,* Paris 1962 et reprise par Crettaz (voir note 7).

12 Raffestin/Bresso (voir note 2), p. 191.

13 C'est ce à quoi nous assistons en partie, aujourd'hui, avec les phénomènes de patrimonialisation et de revalorisation des soi-disant traditions. Cf. J.-P. Guérin, «Patrimoine et architecture vernaculaire», in: M. Clivaz, J.-P. Brusson (dir.), *Patrimoine rural de l'arc alpin: architecture et paysage,* Actes du Colloque de Sion des 20, 21 et 22 juin 1996, Genève et Sion 1998, pp. 63–66; A. Micoud, «La patrimonialisation, ou comment redire ce qui nous relie. Un point de vue sociologique», in: C. Barrère et al., *Réinventer le patrimoine: de la culture à l'économie, une nouvelle pensée du patrimoine,* Paris 2005, pp. 81–97.

14 Mais pas seulement: les échecs de l'aide au développement dans le Tiers monde sont exemplaires.

15 M. Kilani, «Les images de la montagne au passé et au présent, l'exemple des Alpes valaisannes», *Archives suisses des traditions populaires,* 80, 1984, pp. 27–55.
16 F. Evéquoz, «Une forme de migration: l'abandon», in: T. Antonietti, M.-C. Morand (dir.), *Valais d'émigration*, Sion 1991, p. 214.
17 M. Cosinschi, *Le Valais: cartoscopie d'un espace régional,* Lausanne 1994, p. 77.
18 C. Tombet, M.-T. Wenner, *De la nature et des rapports de l'homme à la nature: quelques aspects, du XVIII*e *au XX*e *siècle. Un exemple: Vallée de Bagnes,* Mém. Lic., Univ. Lausanne, Lausanne 1980, p. 20.
19 Kilani (voir note 15), p. 36.
20 R. Haussman, «Prisoners of geography», *Foreign Policy,* 2001 (Jan.), p. 53, cité par M. Watts, «Alternative Modern: Development as Cultural Geography», in: K. Anderson et al., *Handbook of Cultural Geography,* London 2003, p. 433.
21 *Ibid.*
22 Kilani (voir note 15), p. 37.
23 F. Walter, *Les Suisses et l'environnement: une histoire du rapport à la nature, du XVIII*e *siècle à nos jours,* Carouge 1990, p. 82.
24 Kilani (voir note 15), p. 42.
25 M.-C. Morand, «Notre beau Valais: le rôle de la production artistique ‹étrangère› dans la construction de l'identité culturelle valaisanne», *Le Valais et les étrangers, XIX*e*–XX*e*,* Sion 1992, p. 235.
26 Evéquoz (voir note 16), p. 223.
27 *Ibid.,* p. 222.
28 Entretien avec M. Gérard Morand, septembre 2005.
29 *Idem.*
30 V. Gillioz, «Saint-Martin opte pour le tourisme rural», *Montagna: la revue pour les régions de montagne,* 5, 2005, p. 31.
31 On réalise ainsi l'équivalence des lieux.
32 On «ré-interprète» les spécificités du territoire local.
33 *50 ans d'activités du Groupement de la Population de Montagne du Valais romand*: *La montagne en marche,* Sion 1995.
34 Giddens (voir note 4).