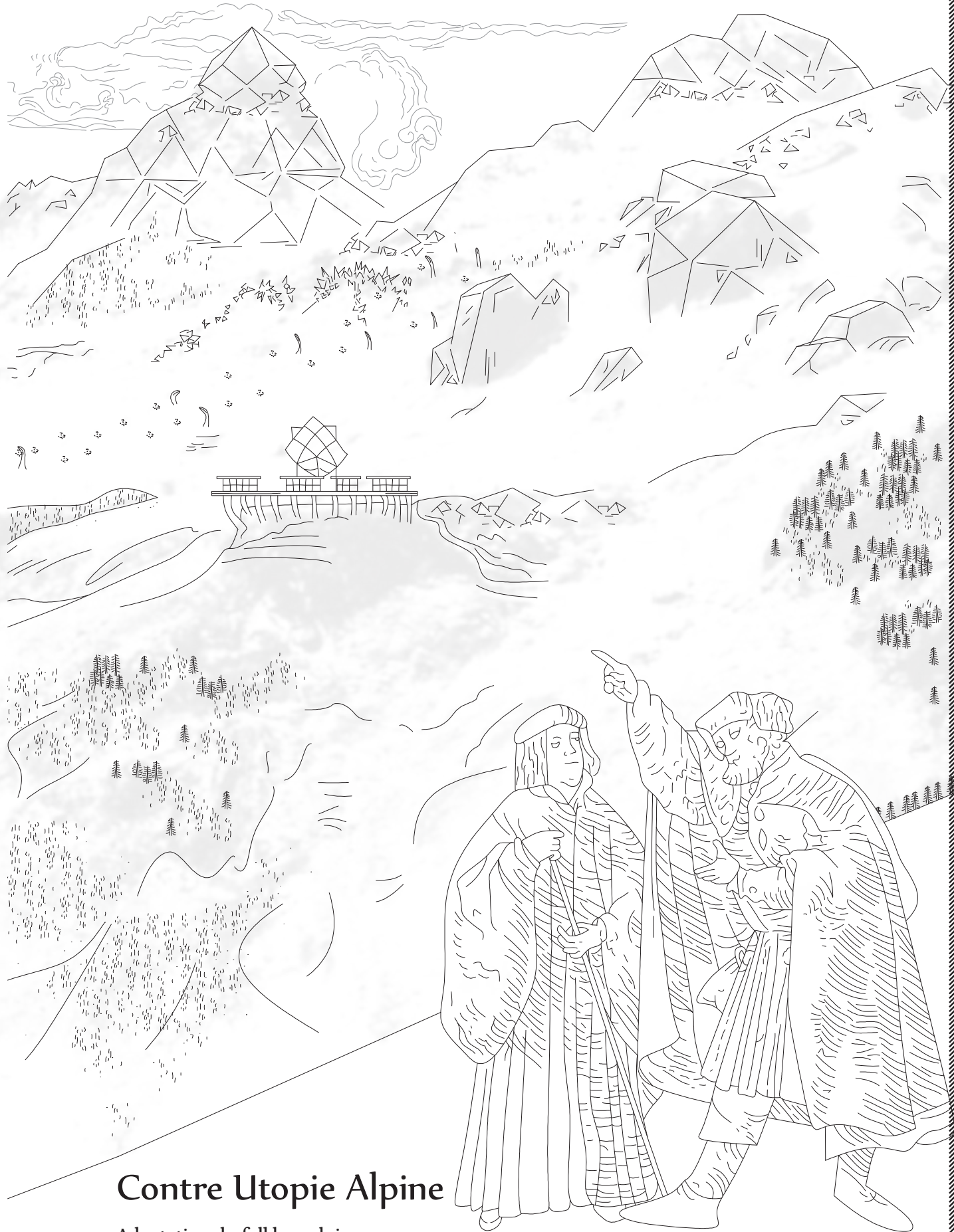




Contre Utopie Alpine

Adaptation du folklore alpin

Contre Utopie Alpine

Adaptation du folklore alpin

Noémie Ali

Groupe de suivi :
Vincent Kaufmann
Nicola Braghieri
Nadja Maillard

SOMMAIRE

“La relation établie par les sens humains avec le monde de la montagne est une relation dense, qui entraîne tout l’être et d’une certaine façon dénude les schémas perceptifs pour l’ouvrir aux sensations élémentaires. Elle apporte au moi individuel, hypertrophié dans nos sociétés, un sentiment de dissolution dans le temps et l’espace, qui l’apaise en lui rendant sa juste place, qui le soustrait à son agitation vaine.¹ ”

1 REICHLER, Claude, 2013. *Les Alpes et leurs imagiers. Voyage et histoire du regard*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes. ISBN: 978-2-88915-033-5. p. 92.

Contre Utopie Alpine

Adaptation du folklore alpin

INTRODUCTION p. 7

PARTIE I : ÉMERGENCE, DÉVELOPPEMENT DE L'ATTRAIT ALPIN p. 11

1.1 La montagne comme objet d'exploration

1.2 Construction de la station et sport d'hiver

1.3 La success story du tourisme alpin

1.4 Aménagement technique des Alpes et enjeux de mobilité

PARTIE II : CRISE, ÉVOLUTION DES PHÉNOMÈNES p. 43

2.1 Évolution démographique et habitants éphémères

2.2 La société de consommation à la conquête des Alpes

2.3 Scénario climatique

2.4 Nouvelles exigences

PARTIE III : UTOPIE, ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES ET DU TOURISME ALPIN p. 67

3.1 Fantastique Ischgl, un tourisme à l'année

3.2 Simples variations répondant aux grands défis

3.3 Les enjeux de la mobilité au sein de la vallée, scénario de développement

3.4 D'une station de ski à une hybridation

CONCLUSION p. 79

BIBLIOGRAPHIE p. 80

REMERCIEMENT p. 83



Image 1:

DE JODE Gerard,
Comté du Tyrol,
1578.

INTRODUCTION

La naissance de l'édifice alpin s'étale sur une période de plus de 100 millions d'années. Cette grande figure n'est à l'échelle de la Terre qu'un jeune massif. Fragmenté en fonction de son appartenance à tel ou tel pays, l'évolution sur deux mille ans de cet espace alpin homogène et varié est marquée par moult défis et enjeux provoquant l'intérêt des géologues, anthropologues, alpinistes, écologistes, urbanistes etc. La relation que les êtres humains d'antan entretenaient face à cette *chose* de la nature était terriblement différente de celle vécue de nos jours. Les révolutions industrielle et agricole, les progrès techniques, de mobilité, le train et le téléphérique, l'industrialisation des loisirs et le tourisme nous procurent des sensations contemporaines inédites. Quel est le futur de ce monde alpin, formé en partie grâce aux élites urbaines ayant payé une part de l'idéalisation, des modèles culturels, des objectifs commerciaux, afin de parvenir à transposer sur ces montagnes les formes annoncées par leurs lectures ou construites par leur imagination ?

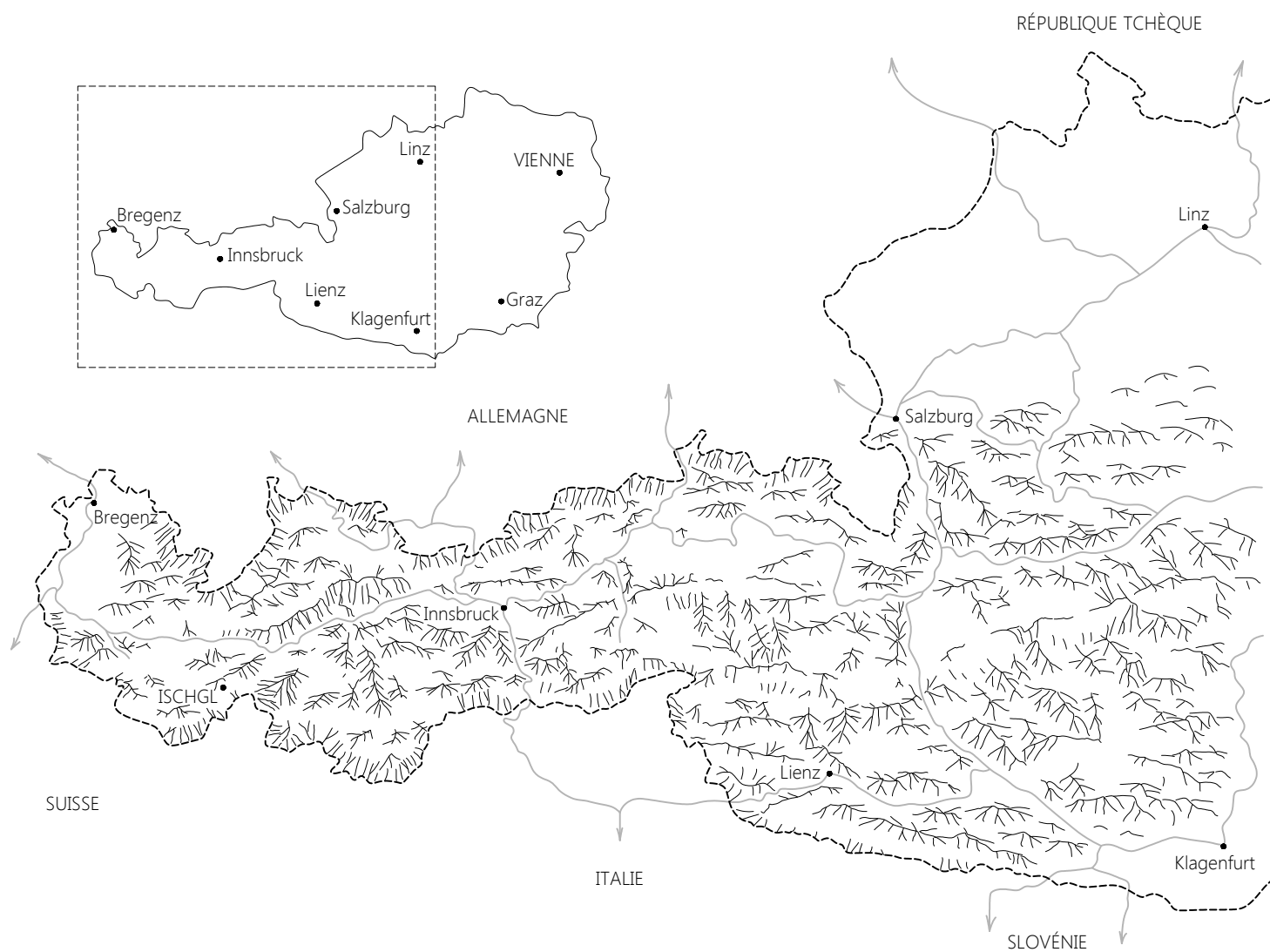
Ischgl, dans l'ouest du Tyrol autrichien, peut être considéré comme un emblème de la station du XX^e siècle. Elle forme un des plus vastes domaines d'Autriche, qui, grâce à son altitude élevée, une position à califourchon entre l'Autriche et la Suisse, des technologies des plus modernes, des événements de notoriété internationale ainsi qu'à une grande tradition d'accueil, est un lieu montagnard unique où rien n'est laissé au hasard. Le moindre détail architectural, infrastructurel est pesé, calculé. Le résultat dépasse sans conteste les rêves les plus extravagants. À l'instar du délire, le fantasme a pris un corps qui évolue, se modifie, se renouvelle, constamment violenté par des nouveautés. Comment, dans cette station, l'accouplement contre nature de la nature et de la technologie peut-elle, d'une poigne de fer, conduire l'humanité vers un bonheur responsable ?

Cette étude est organisée en trois parties présentant chacune un ensemble d'idées. Elles sont traitées comme des voyages et composées de quatre chapitres.

L'émergence et le développement de l'attrait alpin, introduits de manière historique, seront abordé dans la première partie. La montagne comme objet d'exploration, les prémices du tourisme, puis l'aménagement technique des lieux feront l'objet d'une première approche. Une deuxième partie exposera l'ultra modernité ayant conquis la montagne du XIX^e et XX^e siècle ainsi que les sérieuses difficultés et enjeux qu'elle traverse de nos jours tels que les changements climatique, structurel, culturel, ou la compression subie par les dépenses publiques. La fulgurante évolution démographique et le phénomène des habitants éphémères, découlant d'une société de consommation à la conquête des Alpes, seront mis en parallèle avec les nouvelles exigences engendrées.

Finalement, dans une troisième partie, la relation contemporaine de l'être humain à la montagne sera confrontée au folklore alpin, coloré ces dernières années du mythe du parc d'attraction, qu'il conviendra de revoir.

L'intention de ce travail est donc de parcourir l'espace alpin via différents thèmes afin de



Graphique 1:

Carte de
l'Autriche,
agrandissement
sur le Tyrol.

comprendre pourquoi et comment construire en haute montagne afin d'allier tourisme de masse et protection d'un site naturel fragile. Ces trois voyages nous mèneront à une conclusion qui introduira des idées, des pistes à développer pour le site d'Ischgl, au cours du projet du second semestre. Le but sera de fournir une ébauche de réponse afin de travailler la connexion qu'établit Ischgl entre l'Autriche et la Suisse. Sa position lui confère un potentiel de connectivité qu'il conviendra d'exploiter. Le transport durable sera mis en avant au travers du téléphérique, cette infrastructure existante, cette entité supra architecturale, afin de profiter des qualités du transport par câble, c'est-à-dire sa faible empreise sur le territoire, sa capacité de franchissement et ses qualités scénographiques. Une proposition découlera de nouvelles promesses de voyage, des nouvelles images dont se dote l'être humain responsable du XX^e siècle envers les Alpes, et de ces attentes idéales contemporaines qui seront nôtres dans un futur proche. Dans le top 5 européen des stations, Ischgl attirera son tourisme non plus pour ses 238 kilomètres de pistes où s'entremêlent plus de 1 100 canons à neige et des hordes humaines, ses légendaires concerts *Top of the Mountain*, ses quarante-cinq restaurants étoilés, ou encore ses après-ski au schnaps mirabelle, mais bien pour une expérience téléphérique inédite emportant le flux de voyageurs dans de fantastiques paysages alpins au travers d'un parcours instructif et plaisant, intégrant moult activités responsables.



PARTIE I : ÉMERGENCE, DÉVELOPPEMENT DE L'ATTRAIT ALPIN

Ce chapitre aborde le monde alpin d'un point de vue historique en s'appuyant sur un certains nombres de littératures, sur divers ensembles de connaissances et études possédant un caractère authentique. Il permettra de se plonger, se balader au travers de l'exploration puis du début de l'exploitation de cet univers par l'être humain. Le rapport de celui-ci avec la nature alpine a été différent à chaque époque, comprendre cette relation au fil du temps permettra de comprendre le territoire aujourd'hui. En fin de partie, un accent sera mis sur les réseaux ayant structuré les différentes étapes de l'installation humaine.

Du IV^e siècle jusqu'au grandes invasions eurasiennes du V^e siècle, le domaine montagneux se présente en Europe comme un lieu sacré, réservé aux dieux. Des manifestations divines y prennent place et certains individus en font même la demeure de leurs divinités. Les cas de sorcellerie sont présents dans les vallées austères du massif alpin. Différentes pratiques ou célébrations, sous des formes des plus élémentaires, tel que l'exorcisme, sont pratiquées dans ces populations. L'absence ou le manque de prêtres, le poids de croyances païennes, malgré une touche de christianisme, l'isolement géographique des peuplades ou encore la rudesse de la vie en altitude conduisent parfois quelques membres des communautés à basculer dans une folie passagère. La permanence de croyances démoniaques et la survivance de mœurs primitifs sont davantage durables dans les Alpes où les humains vivent en vase clos dans des situations difficiles dont l'issue est souvent incertaine. La vie y est très précaire, au seuil de la pauvreté. Un malheur brisant l'équilibre est attribué à des forces maléfiques. Des processions solennelles sont organisées afin d'éviter les catastrophes telles que les avalanches, inondations, ou toutes autres calamités naturelles qui pouvaient s'abattre sur l'humanité. Les Alpes et montagnes du Tyrol, étaient donc considérées comme un milieu hostile pour l'espèce humaine, comme un univers dangereux, un monde peuplé de génies malfaisants. Par ailleurs, les noms des massifs ou sommets, ayant traversés les siècles jusqu'à nos jours, en disent long sur cet état d'esprit.

Si d'aventure l'être humain, pour des raisons commerciales, religieuses, diplomatiques, ou tout autre motif n'ayant rien à voir avec le plaisir de voyager comme il est entendu de nos jours, devait franchir leur barrière, cela se faisait par les cols les plus abordables. Ces périlleux voyages formaient des expériences effroyables. Cependant ils ont participé à former les voies du tourisme (routes, auberges, etc) des siècles futurs. De ce fait, bien que les peuples européens aient vécu dans la proximité de ces massifs alpins, ceux-ci demeurèrent pratiquement une terre étrangère de l'Antiquité, au Moyen-Âge, jusqu'à la Renaissance, où l'intérêt des savants humanistes et des artistes donneront une nouvelle vision au paysage naturel montagnard, chassant ce sentiment de crainte inspiré des vieilles légendes et superstitions populaires. Un certain type de beauté, associant terrifiant et grandiose, trouve ses origines à ce moment-là. Cette contradiction, se trouvant dans les ensembles montagneux, commence à emplir l'esprit de l'étranger, du voyageur, d'un plaisant sentiment d'horreur. La sensibilité spéciale et raffinée de ce dernier lui permet de percevoir et définir ce qui sera désigné par le nom de sublime.

Durant cette période, la représentation des Alpes joue un rôle important. Ce moyen d'échange, cet enjeu, ce lieu d'interactions et d'interprétations, ne sera pas qu'un contenu. Un bouleversement esthétique et sensible envers cette mystérieuse épine dorsale de l'Europe est provoqué par une évolution du regard. Conrad Gesner, physicien et naturaliste suisse, écrit en 1541 un texte pouvant être considéré comme précurseur du "sentiment de la montagne"¹ qui s'intensifiera à partir du XVIII^e. Dans une lettre à Jacques Vogel, il confie son admiration béate des montagnes, l'impression que lui procure la vue de celles-ci. Finalement, un premier ouvrage, un guide de voyage dans les Alpes est édité en 1561 par Guglielmo Grataroli, médecin et alchimiste italien. Une seconde œuvre capitale, car il s'agit du premier traité entièrement consacré aux Alpes, est celui de C. Froschouerus en 1574. Une sorte de fascination, de charme, de séduction sont mis en œuvre par les images et la rédaction. Ces deux moyens, qui vont reproduire et décrire la nature de façons multiples, constituent l'une des sources majeures qui inspirera la mise en place des guides touristiques de la nature et de la montagne. Le XVI^e siècle établit donc un éventail d'écrits soutenus d'illustrations au sujet des Alpes. La tradition paysagère, présente dans la civilisation chinoise depuis pratiquement deux millénaires, émerge en Europe au XIV^e notamment avec l'invention de la perspective, les débuts de l'art des jardins et les nouvelles formes de contrôle économique et politique du territoire. La littérature, second élément déclencheur, fusionne une culture antique, un sens de la poétique des éléments, un souci de l'observation et un désir de construire une théorie de la Terre expérimentée sur le terrain. Pensez aux poèmes descriptifs d'Albrecht de Haller, aux œuvres de Jean-André Deluc, d'Horace Bénédict de Saussure! La narration et l'image introduisent progressivement la montagne dans l'inconscient collectif. Les regards d'un public curieux, toujours plus nombreux, découvrant les beautés et les mystères d'un espace géographique nouveau vont être en partie formés au travers de cette représentation du paysage. Au cours du XVIII^e siècle, l'espace naturel se détache des conventions et des modèles, il acquiert son autonomie et conquiert également le prestige de la grande peinture. Il est peint hors de l'atelier, dans la confrontation de l'œil avec le plein air et l'éclairage naturel. Ce mouvement commence partiellement dans les montagnes et va séduire bien au-delà. Embrassées comme nature physique, comme science et objet d'émerveillement, les Alpes jouent donc un rôle clé dans la culture européenne du paysage. Ce dernier est présent dans les arts, dans les sciences, la philosophie, la politique, la vie sociale et culturelle. Il est diffusé au travers de l'imprimerie, des ateliers de gravures, suivi par la lithographie au XIX^e puis la photographie.

Le public commence à gagner une vue globale et complète de cette chaîne montagneuse, il se laisse séduire et amorce donc une compréhension de celle-ci. Cette période d'exploration et de théorisation scientifique, initiée au tournant du XVIII^e siècle, entre 1770 et 1830, atteste d'une haute sensibilité esthétique. Le contraste entre la fragilité de la vie humaine et la démesure du monde montagneux déclenche également une ouverture à la subjectivité et aux sentiments. Les sociétés commencent à s'identifier à leurs paysages, considérés par la suite comme des

1 PERRET, Jacques, 2011. *Regards sur les Alpes : 100 livres d'exception, 1515-1908*. Chamonix : Éditions du Mont-Blanc. ISBN: 978-2-36545-000-3. p. 39.

patrimoines et des lieux de mémoire. Le paysage devient porteur d'une valeur identitaire². Ce ne sont pas uniquement les Alpes que les voyageurs du XVIII^e siècle découvrent, mais une imbrication indissociable de culture et nature, et de points de vue. Cependant "découvrir la nature c'est aussi la manipuler³". Les regards importés par les peintres et artistes vont susciter des sensations profondes et romantiques principalement auprès du public britannique fortuné. Ces montagnes, que les gens hésitaient à pénétrer car la circulation y était compliquée, car le temps y était mauvais et les populations utilisaient des langues étranges incomprises, les voyageurs instruits du XIX^e vont les métamorphoser en un paysage romantique.

1.1 LA MONTAGNE COMME OBJET D'EXPLORATION

Le courant romantique ainsi qu'un puissant élan scientifique permettent de ce fait une approche davantage rationnelle et descriptive des Alpes qui, jusqu'alors, n'inspiraient que désintérêt et crainte. Durant le XVIII^e puis le XIX^e siècle, les secrets de la montagne se dissipent petit à petit alors qu'un changement de son image dans la conscience collective est observé. L'amour de la nature et l'esprit de découverte poussent le savant comme le curieux à pénétrer ces montagnes. Le tourisme naît suite à ces mouvements, et à l'essor du *Grand Tour*, à la fin du XVIII^e siècle. Le mot "touriste", dérivant du terme anglais "tourist" apparu en 1800, émerge dans la langue française en 1803. Il qualifie tout voyageur sillonnant des pays étrangers, avant de retourner chez lui, avec d'autres buts que les affaires ou l'exploration scientifique. Puis le premier tourisme au sens moderne du terme, c'est-à-dire les voyageurs d'une bourgeoisie nouvellement enrichie, s'approprièrent, à partir de 1850, les émotions paysagères auparavant réservées aux élites culturelles et sociales. Cet intérêt alpin, porté d'abord par les anglais et les protestants français exilés, n'est pas justifié seulement par les cols, les routes, les bains thermaux, ou les mercenaires, il vient donc de plus loin; la fascination et volonté de compréhension est plus profonde, enracinée dans l'être humain. L'Europe du XVIII^e siècle voit de grands changements l'affecter; les villes se développent, s'étendent, l'administration des États se centralise, des manufactures se créent, apparaissent la division du travail et une mesure plus précise du temps, les sociétés se complexifient, les solidarités coutumières se disloquent. Un imaginaire de l'origine retrouvée répond à une inquiétude générale devant ces bouleversements sociétaux.

Dans le Tyrol, un comportement touristique émerge à partir de la Renaissance. La bourgeoisie locale monte en été s'installer de manière temporaire dans les montagnes proches afin de fuir les chaleurs de la vallée. Simultanément, les anciens bains des paysans tyroliens se transforment petit à petit en stations thermales de renommée internationale grâce à leurs

2 WALTER, François, 2004. *Les figures paysagères de la nation, Territoire et paysage en Europe (16^e-20^e siècle)*. Édition de l'École des Hautes Études en Science.

3 CRETIAZ, Bernard, 1993. *La beauté du reste : confession d'un conservateur de musée sur la perfection et l'enfermement de la Suisse et des Alpes*. Carouge-Genève : Ed. Zoé. ISBN288182191X. p. 79.

sources médicinales. Les voyages d'agrément y sont pratiqués par une poignée d'aristocrates nobles et intellectuelles ou d'artistes ayant besoin d'assouvir leur curiosité et / ou de développer leurs connaissances. Leurs mouvements sont cependant surveillés et ils sont constamment freinés par des heurts entre nations. Pour pouvoir passer les frontières il fallait provenir d'une région exempte d'épidémies et le prouver grâce à un certificat sanitaire dès le XVII^e siècle. Les formes d'accueil que trouvent ces voyageurs mutent dès la fin du Moyen-Âge. L'Église arrêtant de loger les voyageurs dans ses monastères et les seigneurs arrêtant d'ouvrir les portes de leurs châteaux, les auberges commencent à former un nouveau mode d'hébergement professionnel et payant. Les maisons rurales traditionnelles, grâce à leur capacité d'adaptation, évoluent et facilitent la généralisation du logement touristique à la ferme. Dès le XVI^e siècle, elles se structurent en corporation et sont réglementées par des ordonnances. L'amélioration des moyens de transport, le progrès du commerce, l'instauration de la poste et l'essor des voyages permettront, par la suite, à leur nombre de croître. Comme relais entre les villes d'étapes, où il est possible de loger dans des hostelleries, des auberges rurales plus modestes et distantes d'une vingtaine ou trentaine de kilomètres servent de refuge. À partir de 1860⁴, un nouveau type d'établissement vient rivaliser avec ceux-ci. Plus spacieux et agréables, les premiers hôtels sont établis afin de recevoir la riche clientèle de cette période.

Graphique 2:

Plans typiques de maisons rurales traditionnelles du Nordtirol

A : Habitat du Haut-Inntal

A1 : ferme de type maison à couloir latéral (Seitenflurhaus)

A2 : ferme de type maison au premier étage (Mittelflurhaus)

à gauche : plan originel

à droite : plan actuel à la suite de partages successoraux (double exploitation)

B : Habitat du Moyen-Inntal

ferme de type maison au premier étage (Mittelflurhaus)

à gauche : plan originel

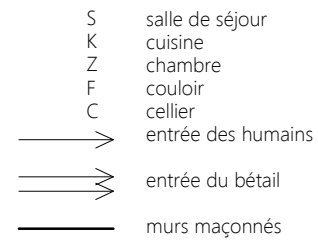
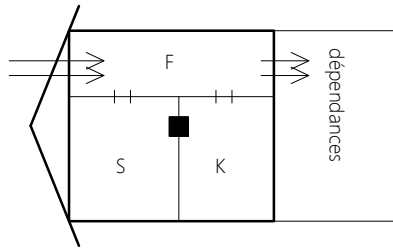
à droite : plan actuel après séparation du logis des dépendances

C : Habitat du Bas-Inntal

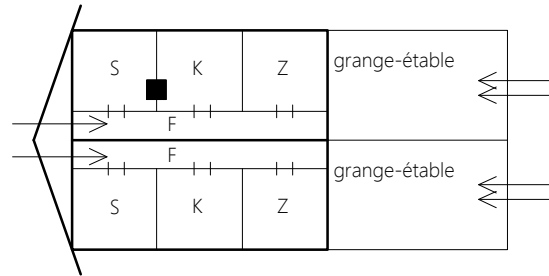
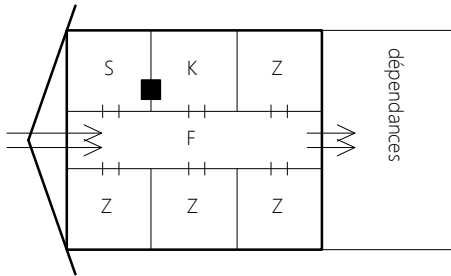
ferme de type maison au premier étage (Mittelflurhaus)

4 HERBIN, Jacky, 1980. *Le tourisme au Tyrol autrichien ou la montagne aux montagnards*. Grenoble : Editions des Cahiers de l'Alpe. p. 148.

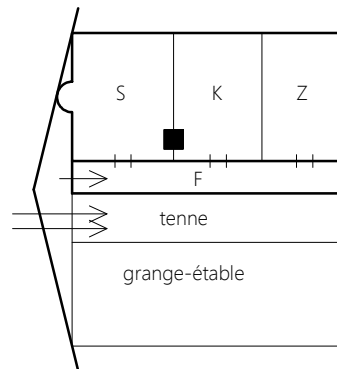
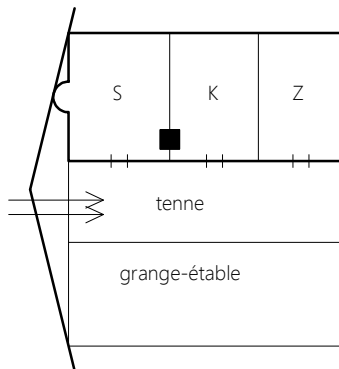
A1



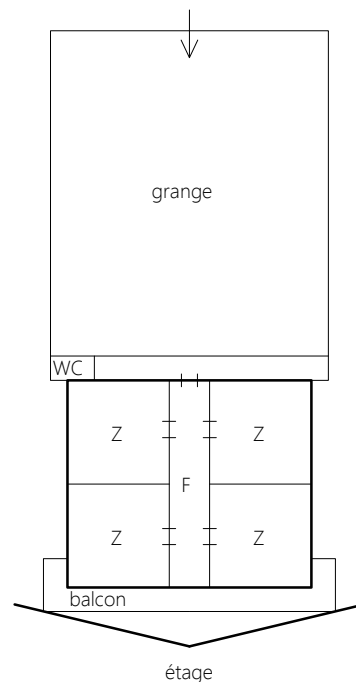
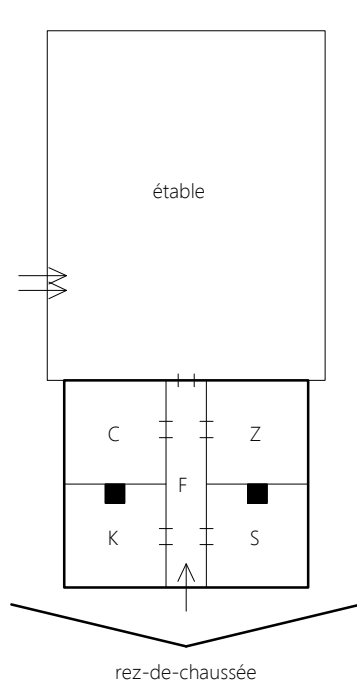
A2



B



C



Graphique 2:
 Plans typiques
 de maisons
 rurales
 traditionnelles
 du Nordtirol.



Image 2:

Hôtellerie traditionnelle:
Exemple d'ancienne auberge ayant servi de point d'ancrage au développement du tourisme en milieu rural.

Dès 1815, la montagne est alors fréquentée, équipée, la *foule* s'en empare. Les populations autochtones et montagnardes vivent, quant à elles, l'une des plus incroyables ou terrifiantes transitions de leur histoire. Se mutant en domestiques, propriétaires d'hôtels ou encore guides, elles commencent petit à petit à exploiter leur montagne d'une façon sans précédent. Dans ce nouvel espace sociologique, elles vendent, produisent des restes, désirent se distinguer, se classer, se hiérarchiser, se combattre. Elles se montrent, se gênent, s'intriguent, et exposent leur village aux voyageurs et excursionnistes venant observer, écrire, dessiner ce qu'ils voient, ce qui leur est montré.

1.2 CONSTRUCTION DE LA STATION ET SPORT D'HIVER

Les motivations scientifiques sont accompagnées et soutenues par le phénomène de l'alpinisme de même qu'un esprit de conquête des sommets qui donnent une impulsion décisive aux premiers courants touristiques alpins. De 1855 à 1875, en une vingtaine d'années⁵ à peine, les principaux pics sont gravés et explorés. Les élites alpines et citadines, par leur mépris inouï du danger et leur sombre acharnement touchant à l'exaltation, jouent un rôle déterminant dans l'appropriation des Alpes, monde si redouté, qui se retrouve maintenant à la mesure de l'être humain. Le chapitre consacré aux "plaisirs et pénalités de l'alpinisme" du livre *Mes Escalades dans les Alpes et le Caucase* d'Albert Frederick Mummery, paru en 1895, peut être considéré comme un authentique acte fondateur de l'alpinisme sportif. Le premier refuge autrichien en haute altitude, découlant d'un besoin de ravitaillement pour ce sport, est construit en 1799 à la Salmhütte (2 620 m), dans la haute vallée de la Leiter sur le côté Sud-Est du Grossglockner, par un prince-évêque. En plus de la station d'été et des installations thermales, l'alpinisme est un deuxième pilier du tourisme. Cependant ce sport à lui seul ne fait pas la fortune des villages de montagne. Il faut attendre la formation des premiers clubs alpins, traduction sans équivoque de ce vaste mouvement et de son public croissant, qui vont commencer à engendrer une amélioration en faveur des Alpes, matérialisée par des équipements tels que des tracés, sentiers, refuges. Puis une littérature, publiée dans des revues de clubs alpins ou articles de presse, va par la suite constituer une propagande continue, touchant une clientèle aisée et lui donnant l'envie irrésistible d'aller contempler les merveilles alpines, et par la même occasion de développer leur accessibilité.

Le tourisme d'été stimule donc certaines localités tyroliennes, alors que le tourisme d'hiver n'en est qu'à ses débuts. La naissance de l'événement ski est véritablement découverte pour le tourisme vers 1900. Cela dit, celui-ci semble être connu dans les Alpes, avant sa vulgarisation, par ses précurseurs aux alentours de 1890. Mais son histoire débute dans les pays scandinaves, qui connaîtraient un parfum avant-gardiste de cette pratique depuis le III^e millénaire avant Jésus-Christ. Puis en 1888, le Norvégien Nansen traverse le Groenland grâce à ses drôles

⁵ PERRET, Jacques, 2011. *Regards sur les Alpes : 100 livres d'exception, 1515-1908*. Chamonix : Éditions du Mont-Blanc. ISBN: 978-2-36545-000-3. p. 97.

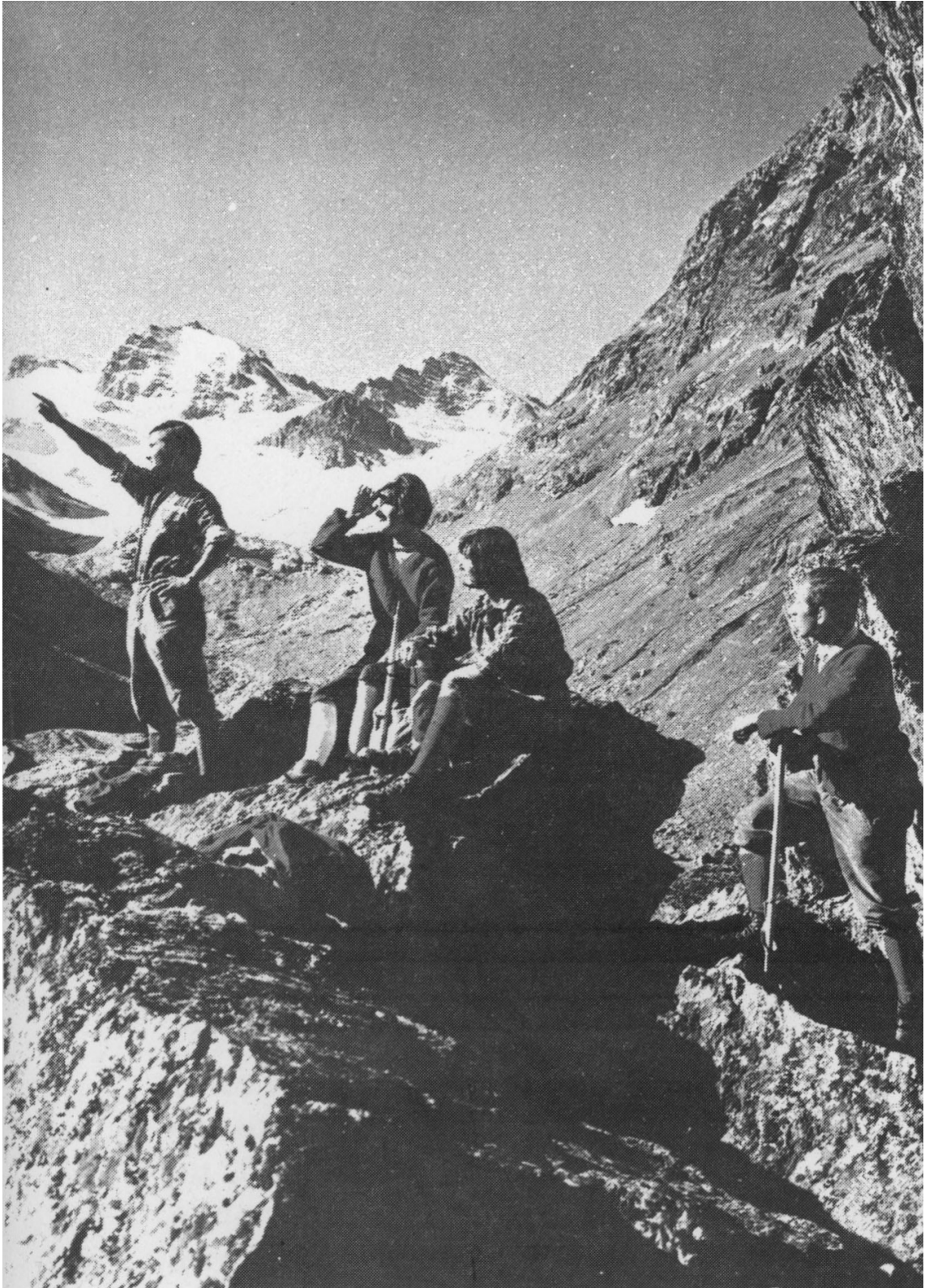


Image 3:
Alpinisme dans
le massif de la
Silvretta.

d'engins permettant de glisser sur la neige, chose à laquelle les Français portent un intérêt soudain. Ce mode de déplacement est ensuite repris par les paysans et les chasseurs. Diverses documentations à propos de cette coutume sont communiqués par un certain nombre d'écrivains dont quelques-unes qui parviennent à Innsbruck où ils produisent un grand effet. Puis c'est au tour du pédagogue prussien Gerhard Vieth de raconter comment, dans les Alpes tyroliennes, comme en Laponie, hommes et femmes glissent avec adresse sur la neige. Vers la fin des années 1880 le mépris et la réprobation envers ces pionniers descendant la montagne sur de longues lattes de bois sont virulents. Les alpinistes emploient sur la neige des raquettes, ils ne voient aucun intérêt et point d'avenir dans cet utilisation qui n'a, pour ces derniers, certainement pas sa place dans les Alpes. Les *skieurs* entament néanmoins l'authentique histoire du ski alpin à ce moment-là, faisant de plus en plus d'adeptes. La pratique s'adapte au relief local, les skis deviennent plus courts et un système de fixation métallique remplace les attaches en osier peu sûres sur les pentes alpines. Au début du XX^e siècle, une dizaine de lieux commencent à inviter les voyageurs à des activités telles que le ski, le patin à glace ou la luge. Avant la Première Guerre mondiale, seules quelques stations réussissent à faire de cette deuxième saison un pilier touristique notable. Les principales destinations hivernales sont alors Kitzbühel et St. Anton am Arlberg, qui se situe dans la vallée au Nord d'Ischgl. Une rapide organisation du tourisme, entamée avant la fin du XIX^e par les pouvoirs publics autrichiens au travers d'une mise en place précoce de structures d'encadrement et d'aides, participe à la mise en place de ce sport. L'industrie du tourisme tyrolien commence à s'organiser dans les années 1860 à 1900. Les premiers comités, ou associations, pour l'amélioration des équipements locaux sont fondés. Les plus anciens remontent aux années 1870. Leurs tâches comprennent l'entretien des chemins de promenade et des parcs ou encore la construction de bancs de repos. Une association pour l'amélioration du tourisme dans le Tyrol du Nord est fondée en 1889. Elle regroupe toutes les sociétés et institutions touristiques et préfigure l'Office du tourisme du Tyrol. La réunion de fondation a eu lieu le 16 avril dans un Café d'Innsbruck.

Dès 1910, le tourisme devient un pilier important de l'économie du Tyrol. Le parlement provincial tient compte de cette évolution et promulgue une loi sur le tourisme régissant ses questions les plus importantes ainsi que sa promotion. C'est une nouveauté dans la monarchie austro-hongroise. Les courses de ski (dont la première est organisée en janvier 1895), la création de clubs de ski (dont la première association entièrement consacrée à ce sport naît en janvier 1901 à Arlberg), et d'écoles de ski ainsi que le succès de coureurs locaux consolident la réputation du Tyrol en tant que destination de sports d'hiver. La Fédération autrichienne de ski est créée en 1905. En outre, l'armée participe aussi grandement au développement de ce sport qui facilite le déplacement des troupes de montagne. Puis, le déclenchement de la Première Guerre mondiale en 1914 occasionne des conséquences dévastatrices sur le tourisme. La séparation du Tyrol avec sa partie Sud, beaucoup plus développée concernant le tourisme, est particulièrement fatale. Ce n'est qu'au milieu des années 1920 que les conditions reviennent à la normale. La saison hivernale joue alors un rôle majeur dans la reprise du tourisme et de l'économie. De plus une organisation efficace par les autorités et une mise en place de structures définitives, comme un service gouvernemental d'administration du

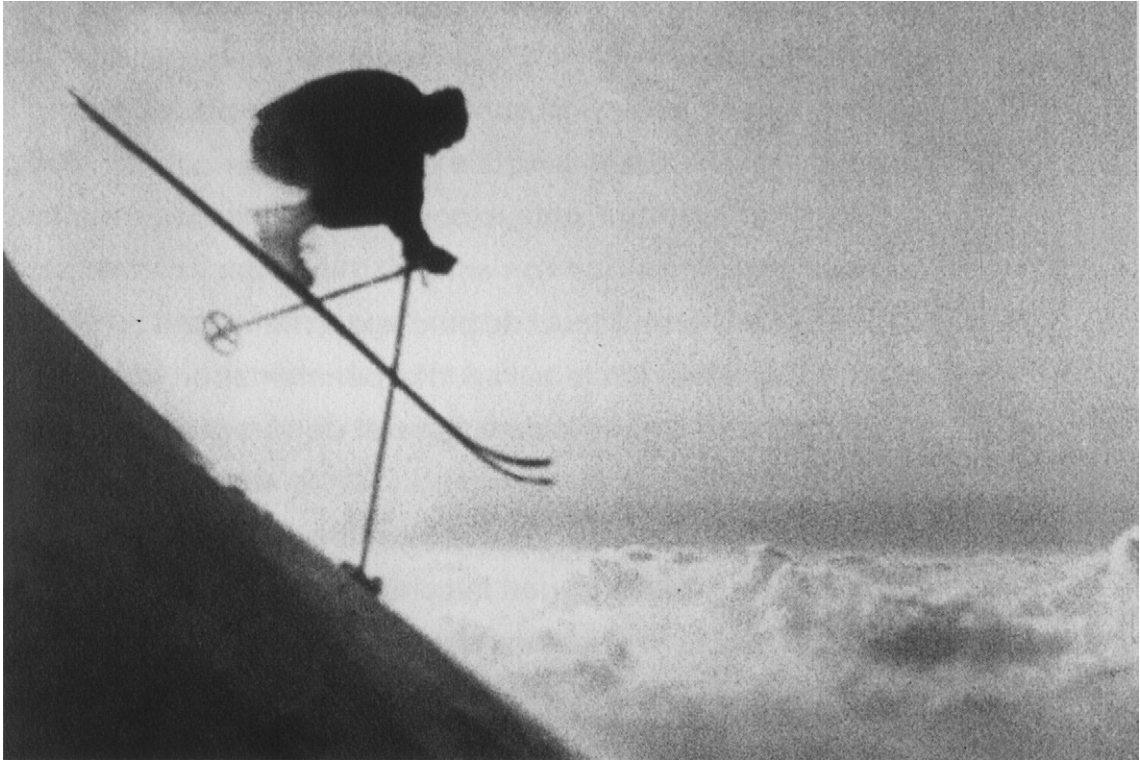
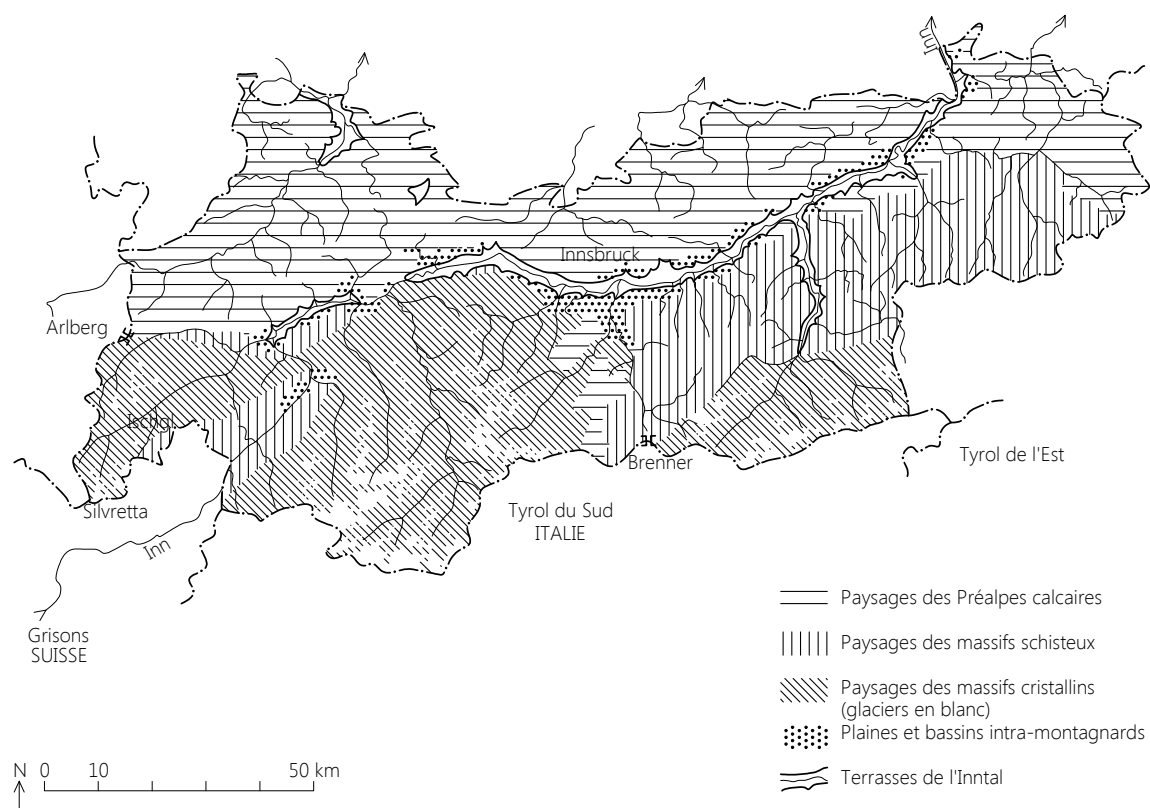


Image 4:
Arnold Fanck,
Miracle des skis,
1920.

tourisme dans le Tyrol ("Landesverkehrsamt für Tirol"⁶ 1920), une agence de publicité officielle (1921), une agence publique de voyages (1922), administrant cette activité économique sur une échelle régionale, jouent une part importante dans l'œuvre de reconstruction. À la fin des années 1920, les premiers téléphériques sont construits et l'extension du réseau routier ainsi que l'ouverture de l'aéroport d'Innsbruck (1^{er} juin 1925) stimulent davantage le développement du tourisme. La fréquentation de 1913, triplée depuis 1895 grâce à l'avènement du chemin de fer, est alors à nouveau atteinte en 1923 après la Première Guerre mondiale, avant d'être suspendue derechef en 1930. La tendance à la hausse du tourisme est brutalement interrompue par la crise économique mondiale menant à la Deuxième Guerre. De plus, le gouvernement national-socialiste allemand publie un décret selon lequel tout Allemand du Reich souhaitant se rendre en Autriche doit payer une taxe de 1 000 Reichsmarks. Cette barrière des 1 000 marks bloque le flux de voyageurs en provenance d'Allemagne. Néanmoins en 1938, l'annexion de l'Autriche au Reich allemand apporte des conditions nouvelles et les touristes de cette région affluent une fois de plus en masse au Tyrol. Toutefois, il ne s'agit là que d'une brève flambée car le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en 1939 enfonce à nouveau le Tyrol dans l'horreur et la misère de temps sombres. À partir de 1945, le tourisme reprend son élan grâce à beaucoup de travail et de dévouement. À l'aide de forts taux de croissance allant jusqu'à 30 %, l'industrie revient, déjà au début des années 1950, aux chiffres des nuitées du début des années 1930. En 1958-1959, le nombre de nuitées dépasse déjà la barre des 10 millions et, trois ans plus tard, il dépasse les 15 millions. En 1964, les neuvièmes Jeux olympiques d'hiver ont lieu à Innsbruck et font connaître au monde entier la réputation du Tyrol en tant que pays de sports d'hiver. Douze ans plus tard seulement, la flamme olympique y brûle pour la deuxième fois. Les réorganisations spatiales accompagnant ces compétitions sportives renouvellent, dynamisent la ville et la région. Dans les années 1980, le tourisme d'hiver rattrape de plus en plus celui d'été. Pour la première fois, le nombre de nuitées en hiver (19,4 millions) est presque égal au nombre de nuitées en été (19,5 millions). En 1997, un document de stratégie "La nouvelle voie tyrolienne" donne des jalons novateurs pour un développement compétitif du tourisme tyrolien.

L'organisation touristique par les pouvoirs publics découlant de l'essor des sports d'hiver, l'avènement de l'automobile, le développement des transports ainsi qu'une extension de la clientèle vient donc bouleverser la géographie du Tyrol et lui apporter de nouvelles orientations. L'économie touristique peut dorénavant s'appuyer sur une double saison. De nos jours, il n'y a qu'une seule façon de le dire ; l'Autriche est sous le charme de ce sport qu'est le ski. Cette pratique est même devenue un instrument d'éducation populaire dans ces régions alpines. Le terme "terrain de jeu de l'Europe" pour désigner les Alpes commence à être usuel dans la seconde moitié du XIX^e siècle. De nombreux enthousiastes tout autour du monde partagent cette même émotion quant à la sensation physique du ski glissant sur la neige. Le moment où l'Est des Alpes commence à virer au blanc, chaque Autrichien se sent vibrer d'une excitation et gaieté indescriptibles. Et voilà que déboule une proportion absurdement élevée

6 Le "Tiroler Landesverkehrsamt" est, de nos jours, le gouvernement du Tyrol "Land Tirol". Il possède son site web : <https://www.tirol.gv.at/en/>



Graphique 3:

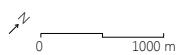
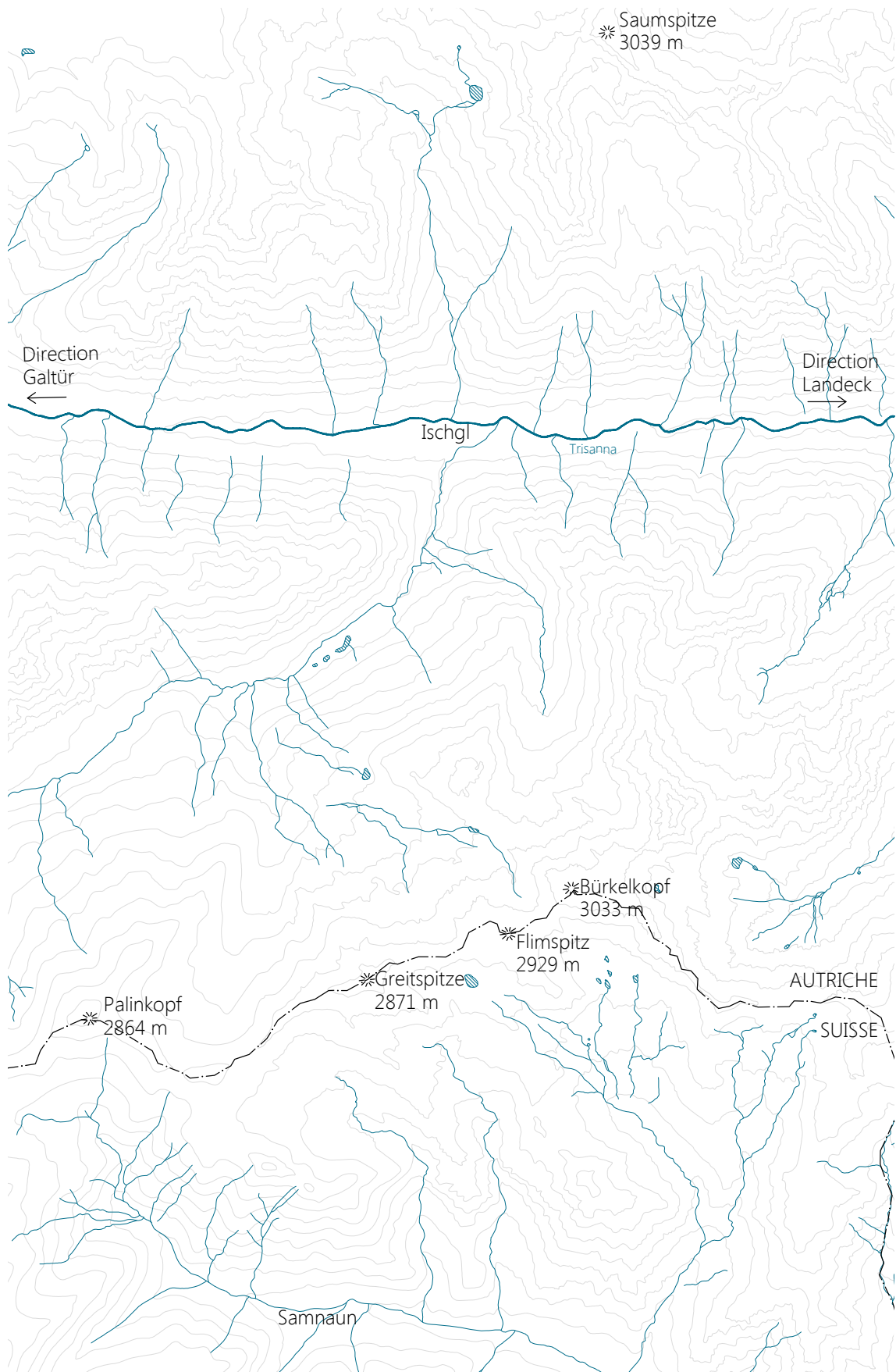
Types de paysages naturels du Nordtirol.

de la population, comme une procession vers les champs de neige, partout, dans les fermes, les villages, les villes, le paysan, l'homme d'affaires, le riche et le pauvre sont attirés et se laissent contaminer par cet engouement magique. Un crépitement électrique d'enthousiasme entoure chaque aspect du sport. L'Autriche et son peuple reflètent un amour véritable qu'ils transmettent aux voyageurs avec la magie de cette fébrilité qui leur vient des premiers flocons. Cet amour infecte et contamine les êtres humains, sans aucune propagande. De plus, les skieurs autrichiens sont parmi les meilleurs au monde dans les épreuves alpines de descente et de slalom de tous les meetings internationaux de ski. Ils ont développé une technique du ski à un niveau proche de la perfection, et disposent des meilleures écoles, plus qualifiées que la plupart, pour transmettre leur technique aux élèves. Le ski comme sport devient immensément populaire et de nos jours de plus en plus de personnes découvrent les joies des fêtes de fin d'année à la montagne, des skis aux pieds.

1.3 LA SUCCESS STORY DU TOURISME ALPIN

Est-ce que les vertus des Tyroliens telles que l'hospitalité, la gentillesse et la courtoisie sont les causes de leurs succès touristiques ? Ceux-ci n'en sont qu'en partie la cause. Une authentique géographie du tourisme, des loisirs, de la récréation voit le jour avec l'explosion touristique d'après guerres. Le tourisme, conditionné par le milieu naturel comme par le milieu humain va devenir un puissant facteur de structuration et de différenciation de l'espace. Il est un puissant agent de transformation sociale, il engage l'aménagement du territoire et révèle la diversité régionale de façon incomparable. Ischgl, siège à 1 376 mètres. Son nom provient de Yscla, qui signifie plaine d'inondation. Jusqu'au XVI^e siècle, Ischgl est une ville de commerce sur les chemins de la Saumer en Engadine et dans le Vorarlberg. Elle jouit d'une certaine prospérité. Son massif, la Silvretta (3 399 m au Fluchthorn), fait parti du massif cristallin de l'Austro-alpin inférieur et bénéficie de puissants atouts touristiques. Ce monde glaciaire, où la présence humaine paraît improbable, avec ses neiges éternelles et ses glaciers, attire particulièrement le grand public.

Des statistiques sur la fréquentation touristique dans les stations thermales autrichiennes sont tenues dès 1861. Une première enquête sur le tourisme est lancée en 1888, suite à l'exposition internationale de Vienne. Puis les principales stations commencent à comptabiliser leurs visiteurs à partir de 1890, ceci répondant à un décret mis en place par le Ministère de l'Intérieur. L'ancienneté de cette statistique offre un traçage du développement touristique depuis la fin du XVIII^e siècle, et ainsi la possibilité de comprendre et suivre son évolution dans le temps. Le tourisme joue un rôle fondamental dans la vie économique nationale et les équilibres financiers de l'Autriche. Sur lui repose l'avenir régional. Il maintient, voire pousse au développement, différents secteurs économiques tels que le bâtiment, le commerce, l'artisanat, les services publics et privés, les transports. Ce phénomène, apparu dans l'entre-deux-guerres, prend davantage d'ampleur à la fin du XX^e. L'avènement du chemin de fer permet à des voyageurs venant de toujours plus loin, des cheminements plus rapides, plus longs et moins coûteux. Le voyage est écourté et peut dorénavant se calculer non plus en



Ischgl topographie schématique

jours, mais en heures. Une augmentation de la clientèle touristique est entraînée.

Suite à la crise économique de 1929, puis de décisions brutales et fatales pour le tourisme autrichien, expliquées précédemment, celui-ci ne put plus bénéficier de sa clientèle allemande et dut se tourner vers d'autres marchés touristiques afin d'enrayer la ruine de ses stations. Découlant d'une nécessité de survie, ces efforts de promotion à l'étranger tissèrent de précieux liens. Après les guerres et la création de la seconde république fédérale autrichienne en 1945, il fallut attendre seulement dix ans pour que la fréquentation touristique de 1930 soit à nouveau atteinte. À coups de sacrifices, reconstructions, normalisations, les milieux professionnels touchant au tourisme soutenus par le gouvernement du Land et celui de Vienne ont rapidement relevé le domaine. C'est à ce moment-là que celui-ci entame son entrée dans une phase de développement sans précédent causé par l'immense développement de la demande. Ceci est dû en partie à la profonde mutation que connaît le monde occidental en général. Les citoyens éprouvent un besoin de détente et de nature accru. Les progrès sociaux et culturels, offrent de plus aux individus davantage de temps de loisirs et un désir dévorant de découvrir le monde au-delà de l'univers familial. Les congés payés, l'augmentation du pouvoir d'achat, la libéralisation des voyages internationaux, les progrès des moyens de transport sont autant de facteurs stimulant le tourisme alpin. Dans cette modernisation productive, ces excursionnistes viendront consommer la montagne sous toutes ses formes : les hautes cimes, la nourriture, les populations autochtones. Les stations de montagne deviennent comme l'utopie de villes complètement festives. En quête d'une transformation incessante du monde, de liberté, la société urbaine emporte ses modèles, ses rêves qu'elle cherche à reproduire là-haut.

1.4 AMÉNAGEMENT TECHNIQUE DES ALPES ET ENJEUX DE MOBILITÉ

En septembre 1991, un homme nommé Ötzi, est retrouvé à 3 210 mètres d'altitude à 92 mètres de la frontière de l'Autriche, dans le glacier du Hauslabjoch, dans les Alpes italiennes de l'Ötztal. Son décès date d'environ 3255 av. J.-C., ce qui correspond à la période du Chalcolithique. Plusieurs hypothèses se sont succédées pour expliquer sa mort, mais ce que cette découverte signale avant tout est cette permanence de circulation par les Alpes. Ces montagnes sont un lieu de passage, du Nord au Sud de l'Europe, avant d'être un lieu d'ancrage, puis une destination à proprement parler. Grâce à sa situation favorable entre l'Allemagne et l'Italie, le Tyrol a toujours été orienté vers la restauration des voyageurs. Il y a plusieurs centaines d'années déjà, des auberges et des foyers se situaient le long des principales voies de communication. Franz Senn, prêtre de l'Ötztal, fut un pionnier dans l'ouverture du monde de la montagne tyrolienne par des chemins et des cabanes. Puis l'ouverture de la Brennerbahn et la construction d'autres lignes ferroviaires importantes (1867-1884) ont commencé à faciliter les voyages au Tyrol et ont massivement favorisé le développement du tourisme.

Le relief typique de ces lieux oblige une mise en place de certaines conditions de circulation ainsi que des moyens d'accès aux sites. En 1960, le petit village d'Ischgl est complètement



Image 5:
Téléphérique du
Colle (Kohlern),
Bolzano, actuelle
Italie, par
Bleichert (DP,
Bleichert)

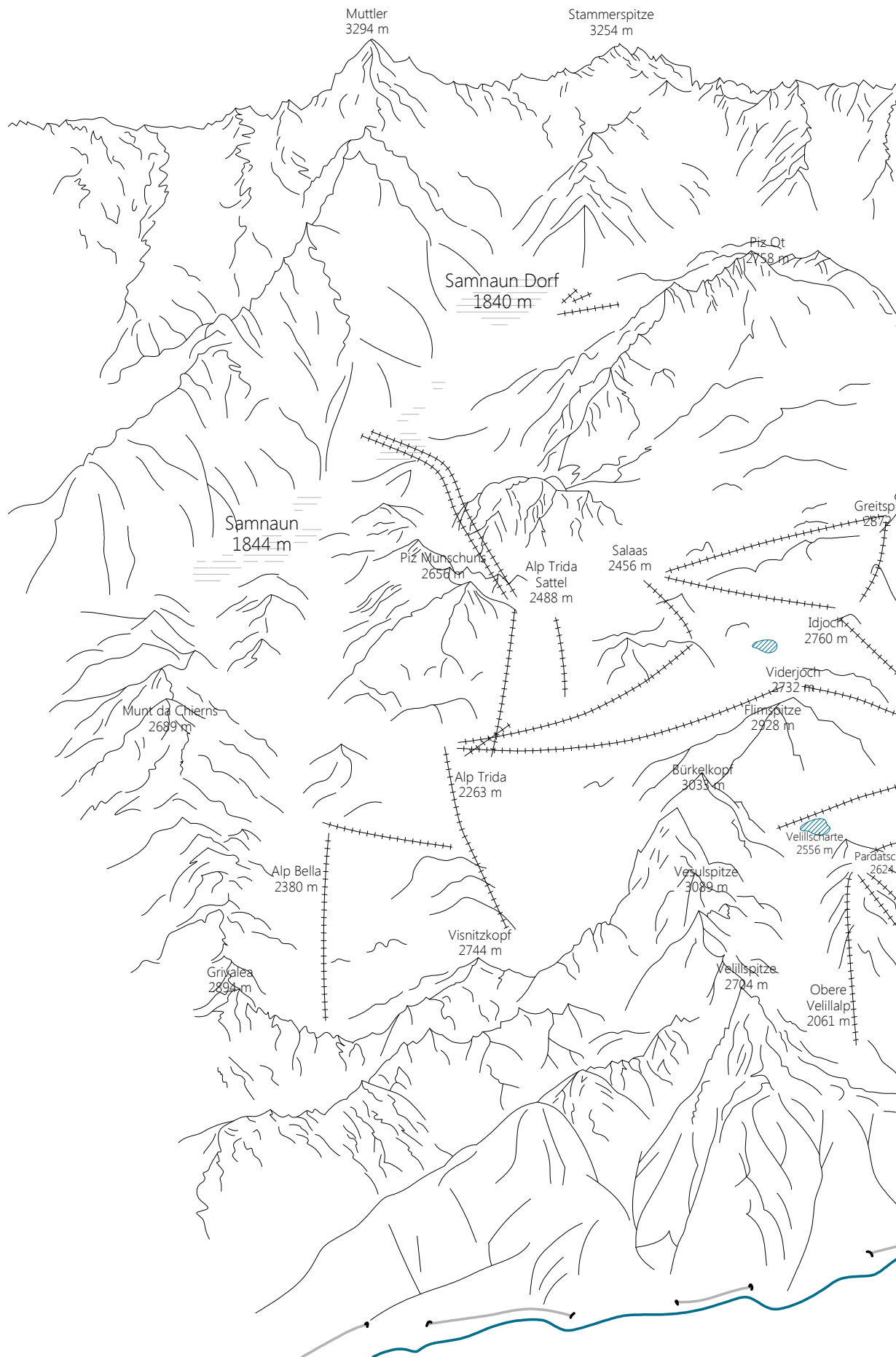


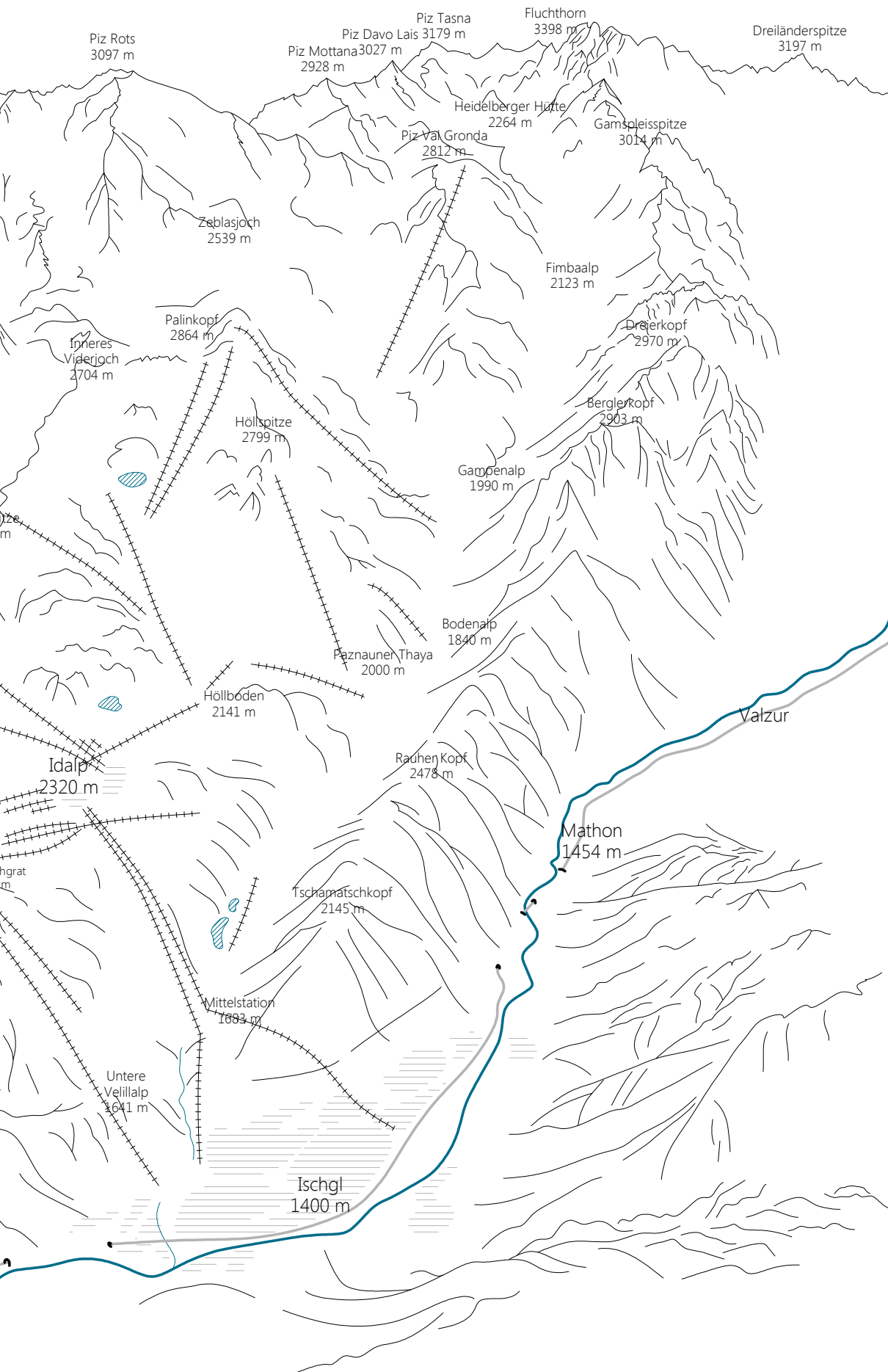
Image 6:
Télesiège
Ráztoka -
Pustevny, actuelle
République
Tchèque (DR,
archive SkiAlpin
Pustevny).

inconnu dans le domaine du ski. Seuls à pénétrer cette vallée tyrolienne, les locaux et les Anglais font marcher à eux seuls l'unique remonte-pente. Par ailleurs, le premier équipement avant-gardiste de ce style est construit par Robert Winterhalder en 1908 en Forêt Noire allemande. La même année est installé, afin de remonter les skieurs, le télé-traîneau motorisé de Bödele dans le Vorarlberg (Autriche). C'est un grand traîneau tracté par un câble, lui même fonctionnant grâce à un moteur thermique.

Les deux premiers téléphériques planifiés pour le transport de personnes dans les Alpes ont été installés en 1908 puis en 1912⁷ par un hôtelier prénommé Josef Staffler. En 1908, il transforme une installation prévue pour le ravitaillement de son hôtellerie, en installation pour le transport de personnes. Le système Bleichert-Zuegg de deux bennes en alternance sur un câble porteur, et dont un second câble tracteur permet de franchir de grandes portées et réduire le nombre de pylônes, est la technique mise au point. Ce système est le résultat d'une collaboration entre la firme allemande Bleichert et l'ingénieur sud-tyrolien Louis Zuegg, grand pionnier de ce mode de transport. Permettant de gravir les reliefs, le téléphérique participe largement à l'émergence du ski alpin, et mérite un bref retour historique. Dès les années 1860, le Royaume-Uni, instigateur de la révolution industrielle, conçoit le téléphérique à câble unique dans le but de transporter des matériaux. L'année suivante, le téléphérique bicâble (utilisant un câble pour porter et un autre pour tracter les véhicules) est imaginé par l'Allemand Fritz Franz von Dücker. En 1872, l'Autrichien Theobal Obach brevète la première pince débrayable recourant d'un système à vis. En montagne, les téléphériques sont également construits pour le transport de biens jusqu'en 1902 où l'ingénieur allemand Wilhelm Feldmann conçoit le "bergaufzug" ou "l'ascenseur de montagne" perçu comme le premier téléphérique pour voyageurs. Cela dit, il fut précédé de peu par le téléphérique du Colle à Bolzano dans le Tyrol méridional (actuelle Italie) réalisé par Josef Stafer. Cependant, celui-ci, dérivé de la modification d'une installation comme vu précédemment, exigera la mise en place de plusieurs sécurités qui conduiront à sa reconstruction complète par Bleichert entre 1912 et 1913. La société Bleichert s'associe à l'ingénieur Luis Zuegg en 1920. Lors de la Première Guerre mondiale, la technique du téléphérique s'implante à grande échelle dans les montagnes d'Europe pour les besoins militaires (ravitaillement, transport de soldats, de blessés). En France, un téléphérique spécialement conçu pour desservir des champs de ski en altitude est commandé en 1933. Dans l'entre-deux guerres, au Tyrol une première génération de téléphériques voit le jour suivi d'une deuxième dans les années 1950. À Ischgl, ce moyen permit de développer significativement l'activité hivernale de la station. En 1963, le premier téléphérique moderne y est installé, suivi de la liaison mécanique des pentes d' Ischgl et Samnaun (Suisse) vingt ans plus tard. C'est la genèse du domaine Silvretta Arena, du nom du massif de la Silvretta. Ce domaine, ou plutôt cette arène transfrontalière, est de nos jours devenue presque infinie, elle contient 45 téléskis et téléphériques qui permettent aux touristes de percevoir le paysage et la vallée de manière globale. Une multiplication de ces engins couplé à l'intérêt croissant que le public cultive pour la neige engendre une augmentation de

7 HERBIN, Jacky. *Austriaca*, n°spécial - *Deux fois l'Autriche après 1918 et après 1945* (vol. 2/3). Publication Univ Rouen Havre. p. 58.





Graphique 4:
Domaine de ski
Silvretta Arena
Samnaun /
Ischgl.



Silvretta Hochalpenstrasse mit Vermuntsee u. Litzner-Seehorngruppe

Image 7:

Silvretta
Hochalpenstrasse
1965.

la période moyenne des séjours hivernaux. Ces appareils deviennent également la trajectoire d'une scénographie qui organise le regard du touriste de façon inédite. La notion de point de vue, d'où découvrir le paysage est un élément essentiel dans la pratique touristique. Il est à noter, qu'à leur avènement, ces nouveaux moyens mécaniques ont tout de même suscité de ferventes critiques par les défenseurs de la montagne qui déploraient le fait qu'ils dégradent la nature.

Les appareils de remontées mécaniques pour voyageurs nécessitant la construction d'infrastructures lourdes, c'est-à-dire, de funiculaires puis, à partir de la fin des années 1920, de téléphériques, sont utilisés pour atteindre un belvédère ou une zone au relief difficile. Mais suite à l'essor du ski alpin, ce sont les remontées mécaniques plus légères, possédant de faibles coûts d'installation et destinées seulement à l'activité hivernale qui fleurissent. En 1935, le mot "téléski", inspiré par le nom allemand skilift ou ski-lift, apparaît dans des articles de presse. Les premiers téléskis possèdent un système de brassière peu pratique tractant les skieurs par les coudes. Vite abandonné, il est suivi dès 1935 d'un système de remontée via une ceinture, puis à la fin des années 1940, à nouveau délaissé au profit de téléskis à enrouleurs classiques. En 1940 le premier télésiège du continent entre en service à Pustevny dans l'actuelle République tchèque. Les premiers engins de la sorte possèdent une ambivalence d'exploitation afin de remonter la pente : en aérien avec des sièges, ou en glissant sur la neige avec des enrouleurs. L'utilisation estivale est rapidement succédée, dès les années 1950, par un usage pour la pratique du ski seulement. En 1945, le premier télésiège débrayable⁸ au monde est construit par Von Roll à Flims, en Suisse. Il inspire par la suite les ingénieurs italiens Ugo Carlevaro et Felice Savio qui mettent en place, en 1948, un unique ressort fournissant la force de serrage nécessaire à la pince des appareils débrayables. Les premières télécabines voient alors le jour. Les pinces modernes dérivent de cette technique de pince à ressorts à effort direct. Les remontées mécaniques se doivent d'être rapides et confortables, et de nos jours, différentes options qualitatives tels que le chauffage, le garde-corps automatique ou la bulle de protection (très populaires en Autriche) sont ajoutés. La découverte de ces technologies d'ascension verticale a notamment permis aux habitants de pleinement prendre conscience de leur situation géographique et d'en bénéficier.

Du côté des infrastructures routières, en 1953, La Silvretta, haute route alpestre reliant le Motafon et le Paznaun, voit le jour. C'est un parcours exclusivement touristique, une route à péage mise en place à l'occasion des travaux d'équipement hydro-électrique pour la compagnie d'énergie Illwerke en liaison avec le réservoir de la Silvretta. La route est réalisée en 1930, sans revêtement, puis asphaltée dans les années d'après-guerre et étendue à deux voies en 1961. La Silvretta-Hochalpenstrasse est considérée comme l'une des grandes routes de rêve des Alpes. Du côté du Paznaun, le voyageur reconnaît moins le prodige de la technologie de construction routière, la partie spectaculaire se trouve dans le Vorarlberg, où 34 virages viennent captiver le conducteur. L'avènement de l'automobile, de la même

⁸ La technologie débrayable rend la liaison entre le véhicule et la pince temporaire. Après désaccouplement du véhicule en gare, celui-ci ralentit alors que les autres véhicules en ligne conservent une vitesse maximale.

façon que celui du chemin de fer un demi-siècle plus tôt, révolutionne les conditions de vie touristique au Tyrol. Des équipements routiers, même uniquement destinés aux touristes, sont entrepris jusque dans les vallées les plus reculées. Des transports publics depuis les gares de chemin de fer sont mis en place à partir de 1907 par l'administration des postes autrichiennes. Des régions ignorées par le train vont réapparaître grâce à l'automobile. Après la Deuxième Guerre mondiale, chaque fin de semaine voit affluer une marée de citoyens chez qui un mode de vie de plus en plus stressant provoque une impérieuse soif de nature et d'évasion. Ces éphémères et nombreuses migrations de loisirs ont pour point de chute les massifs alpins. La généralisation de l'automobile, la hausse du niveau de vie, la pullulation de résidences secondaires, l'organisation de la semaine de travail, la poussée urbaine vont également tous dans ce sens.

Cette haute route alpestre, comme technologie, est la représentation d'un monde-machine se réalisant devant nos yeux. Elle est liée et soumise au reste d'une vaste machinerie, une machinerie technique mais également une machinerie sociale. De nouvelles visibilitées, de nouveaux imaginaires, de nouvelles réalités découlent de ce moyen de transport. Les réseaux et les systèmes de ces routes ouvrent, délivrent, donnent et font communiquer tout en fermant et isolant. Il est bien de pouvoir pénétrer ces voies, mais il faut parvenir à en sortir. Monstrueuses ou fascinantes, elles viennent d'un monde systémique naissant. Paru en 1968, *la Théorie générale des systèmes* de Ludwig von Bertalanffy, biologiste d'origine autrichienne, expose la théorie systémique ; tout phénomène doit être considéré comme un système, ou alors conceptualisé selon une logique de système, c'est-à-dire comme un ensemble complexe d'interactions. Ces systèmes ouverts aux interactions contiennent le quotidien des humains. Les routes réforment également la perception et la réalité du paysage, de l'espace, elles produisent une série de dehors, de libération, de vitesse ou de sensation de la vitesse, de rapprochement et d'isolement, de sociabilités nouvelles. La vue au loin, le sentiment d'éloignement ou encore l'impression d'être arraché du monde, tout est différent de ce qu'il y avait précédemment. Le monde, le massif alpin, se rapetisse, est enserré par ces réseaux. Posséder sa route, ou son autoroute, son entrée dans le réseau est déclarer une certaine appartenance à son temps. Cela signifie être rattaché au système social, culturel et symbolique supposé. Au service de l'être humain, l'environnement est domestiqué. L'espace se transformant en territoire, est broyé par des réseaux de nouvelles machineries. Ces voies de communications, exaltant une ingénierie de montagne triomphante donnent naissance au capitalisme alpin. Ces engins, véhicules, instruments adaptés démontrent que tout espace jusqu'au sommet peut être productif et accessible. Un monde-machine n'ayant comme justification que sa seule logique d'extension et de fonctionnement, fait tomber les Alpes vers de nouveaux modèles. La machinerie-montagne ; passage de la montagne horrible pour la mentalité du XVII^e aux "sublimes horreurs" du siècle suivant.⁹

9 CRETIAZ, Bernard, 1993. *La beauté du reste : confession d'un conservateur de musée sur la perfection et l'enfermement de la Suisse et des Alpes*. Carouge-Genève : Ed. Zoé. ISBN 288182191X. p. 84.

Ci-après une série de photographies du XX^e et du XXI^e, mises en parallèle et présentées deux par deux afin de proposer un discours d’immersion, assumant la dispersion du paysage. Il s’agit d’atmosphère, d’ambiance, de patrimoine et de tradition, de neige ou de goudron, de rue et de place, de cristallisation et de prolifération, d’ensemble et d’étalement, de tissage et d’éclats.



Hotel Post, Ischgl, Paznauntal-

Image 8:

Carte postale,
Ischgl, 1983.



Image 9:

Dorfstrasse,
Ischgl, 2007.



Image 10:
Ischgl, Paznaun,
1945.



Image 11:
Trisannaweg,
Ischgl, 2018.



Image 12:
Carte postale,
Ischg, 1963.



Image 13:
Ischgl, Paznaun,
2018.



Image 14:
Idalp, Ischgl
im Paznauntal,
1977.



Image 15:
Idalp, Ischgl
im Paznauntal,
2016.



Image 16:
Idalpe, Ischgl,
Postkarten,
1998.



Image 17:
Téléphérique de
la Fimba vers
l'Idalp , 2012.



Image 18:

Idalpe, Ischgl,
Postkarten,
1998.



Image 19:

Vue
panoramique
des pistes
d'Ischgl , 2009.



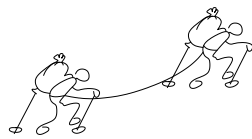
922 Silvette: Abfahrt vom Lorainfernerjoch.

Image 20:

Silvette
Ski Abfahrt
vom Lorain
Fernerjoch,
1929.



Image 21:
Silvretta Ski
tschgl, 2003.



PARTIE II : CRISE, ÉVOLUTION DES PHÉNOMÈNES

Ce chapitre aborde les différentes *variations* du monde alpin d'un point de vue historique et scientifique en s'appuyant sur divers rapports et études relatant de l'état des Alpes.

Des années 1930 à 1970, une simultanéité est observée entre la massification du tourisme et la diffusion des pratiques sportives hivernales, entre l'essor des stations, et la croissance des entreprises de matériel. Depuis les années 1960, les territoires alpins s'internationalisent, reflétant la mondialisation du tourisme qui devient l'activité principale, produisant ressources et emplois. Ce phénomène, connaissant dans le Tyrol une incontestable réussite, attire de manière durable, ou plus temporaire, de nouveaux habitants, des migrants séduits par ces hautes vallées. Ces saisonniers composent une nouvelle catégorie de population. Puis de nouvelles approches innovantes défendant un développement durable de ces destinations alpines apparaissent au début des années 1970. La protection de la nature, augmentée du concept d'écologie, rassemble des prises de conscience générales sur les menaces affectant la planète et ses espaces vitaux nécessaires à l'humanité. Les sports d'hiver font en effet face à une crise climatique, une crise environnementale puis une crise sanitaire.

2.1 ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET HABITANTS ÉPHÉMÈRES

L'économie alpine est traditionnellement basée sur l'agriculture et l'élevage. Puis, suite à un développement industriel, plutôt tardif par rapport à d'autres régions européennes, l'industrie devint le principal secteur d'activité et le premier pourvoyeur d'emplois jusqu'à la fin des années 1970. Par la suite, lui succédant, le secteur des services commence à prédominer sur le nombre total d'emplois dans les Alpes. Il prend de plus en plus d'importance depuis 1980 et monopolise la majorité des emplois alpins. L'industrie hôtelière tyrolienne offre plus de 340 000 lits, pour environ cinq millions de voyageurs qui viennent au Tyrol chaque année, générant un total annuel d'environ 43 millions de nuitées. Cette économie touristique engendre de nouveaux mouvements migratoires qui vont changer petit à petit la physionomie des Alpes autrichiennes.

Trois sortes de mouvements migratoires peuvent être identifiés ; les mouvements circulatoires (tourisme, déplacement de propriétaires de résidences secondaires, pendulaires), les migrations non permanentes (travailleurs saisonniers) puis finalement, les migrations permanentes (migrants économiques et politiques, d'agrément et de retraite). Dans les Alpes autrichiennes, l'émigration vers l'étranger est moins importante que l'immigration en provenance de l'étranger, qui est assez marquée. Selon le cinquième rapport sur l'état des Alpes publié par la Convention alpine, un tiers des nouveaux habitants d'Autriche sont originaires de lieux proches. Le terme de "nouveaux montagnards" ne peut donc définir ces immigrés. Ils constituent deux grands groupes, issus respectivement d'Allemagne et du Sud-Est de l'Europe, et sont attirés par

le marché du travail. De plus l'absence de barrière linguistique accélère et facilite l'intégration de ces nouveaux habitants. De manière générale, dans tous les pays alpins, le taux d'emploi en montagne est plus élevé que le taux d'emploi national. Cependant, très souvent d'importantes barrières subsistent et celles-ci entravent l'intégration des divers groupes de population dans les communautés rurales.¹⁰

Dans les massifs tyroliens comme dans l'ensemble de l'arc alpin un maximum démographique se situe vers le milieu du XIX^e, c'est-à-dire à l'apogée de la vie rurale traditionnelle. Au Nordtirol, c'est en 1869 qu'eut lieu le premier recensement moderne. À partir de cette année, la population ne cesse de croître progressivement jusqu'en 1900. Puis dès le début du siècle, donc bien avant que le tourisme ne prenne un essor général et définitif, un bond démographique est constaté. L'accroissement démographique régional, plutôt lent comparé à celui de l'ensemble de l'Autriche, dépasse celui-ci. En effet, de nouvelles activités apparaissent, la vie agricole de la montagne se spécialise dans l'élevage, le développement industriel de certaines vallées est stimulé par la production hydroélectrique et le tourisme, l'arrivée de tyroliens du Sud, de personnes réfugiées ou déplacées viennent peupler les provinces les plus montagnardes du pays. Des courants migratoires internes en direction de l'Ouest autrichien sont observés. L'accroissement démographique du Nordtirol depuis le début de ce XX^e siècle est donc à peine ralenti par les guerres et les crises politiques ou économiques. Les vallées réussissent toutes à garder leur effectif, même à les accroître sensiblement. Il est vrai que quelques communes connaissent un léger déclin, mais le dépeuplement n'a jamais été catastrophique, et n'a pas compromis les reconversions économiques.

L'émigration saisonnière a, quant à elle, toujours été présente dans la société montagnarde traditionnelle tyrolienne. Ces mouvements temporaires s'opéraient à la belle saison, plutôt que pendant la saison hivernale, lorsque se posent les problèmes de sous-emploi et de subsistance. Du milieu du printemps (après les premiers travaux agricoles) à la veille de Noël, les montagnards complètent leurs revenus par différentes activités effectuées à l'extérieur. Vers le milieu du XIX^e c'est un total de plus de 30 000 hommes qui quittent périodiquement le haut village pour se répandre à travers la Suisse, le Piémont, l'Italie, la Savoie... Ces migrations saisonnières s'atténuent à partir du tournant du siècle et s'interrompent quasiment avec la Première Guerre mondiale. L'activité touristique apparut un peu comme un salut pour les montagnards de ces massifs. Elle arrive en temps opportun pour relayer les activités traditionnelles défaillantes, bouleversées par la révolution industrielle, pour se substituer aux migrations temporaires en voie de disparition et pour retenir au pays une partie de la population tentée d'émigrer définitivement. Pour survivre, ces montagnards ne durent pas négliger cette chance de développement économique qui leur était offerte avec l'avènement du tourisme. Puis, comme au Tyrol l'exode rural est toujours resté dans les limites du tolérable, cette activité gourmande en hommes qu'est le tourisme a pu s'insérer sur l'économie préexistante de

10 Convention Alpine, 08.2015. *Les Changements Démographiques dans les Alpes, Rapport sur l'état des Alpes*. p. 47. Disponible à l'adresse : <https://www.alpconv.org/fr/home/actualites-publications/publications-multimedia/detail/r5a5-les-changements-demographiques-dans-les-alpes-1/>

manière naturelle, contrairement aux Alpes française qui ont subi un dépeuplement inexorable. Les montagnes tyroliennes, ayant des perspectives d'emplois extérieurs limitées, ont réussi à préserver l'essentiel de leur richesse en hommes et ont donc pu répondre de façon optimale aux premières sollicitations du tourisme. Ceci est dû également au très grand attachement des tyroliens à leur terre d'origine, à leurs modes de vie ainsi qu'à leurs traditions, mais de même aux faibles sollicitations extérieures, à l'absence de zones d'appel ayant pu provoquer une émigration alpine massive.

2.2 LA SOCIÉTÉ DE CONSOMMATION À LA CONQUÊTE DES MASSIFS

Une imagerie, un mythe vient de la ville. Celui-ci camoufle, enjolive des mutations en cours. La ville projette ses manques sur la montagne. Cela s'observe avec le phénomène de l'aliénation des populations locales, que le sociologue et ethnologue suisse, Bernard Crettaz, identifie si bien. Les indigènes, au fil du temps, se conforment aux attentes que les voyageurs ont d'eux, afin de les satisfaire. Ils se mettent à être encore plus des paysans de leur lieu pour correspondre à une espèce d'image pittoresque que les touristes s'attendent à retrouver quand ils se rendent dans les montagnes. Ils répondent en quelque sorte, peut-être même inconsciemment, à leurs attentes, rendant peu à peu leur montagne conforme à ce que requiert le monde citadin. L'authenticité recherchée dans les vallées profondes est donc intensifiée dans le pittoresque. Ce phénomène possède encore un certain degré d'actualité en notre début de XXI^e siècle. Alors que le tourisme mise sur des qualités "naturelles", "typiques", "vraies" auxquelles il prétend donner accès, il a cette capacité de rendre les choses inauthentiques. Ce phénomène, apparu auprès des populations accueillant des masses importantes de touristes, est dénoncé par les sciences sociales depuis les années 1970 mais est déjà remarqué par quelques observateurs sensibles dès le XIX^e siècle.

Ce système est à double contrainte, c'est un système schizophrène. Les gens de la montagne se modernisent donc, tout en tâchant de conserver l'image mythique que les étrangers ont d'eux. À la fin du XIX^e, une fois acquis le fait que la beauté des Alpes puisse se monnayer, le plan de la jouissance esthétique se transfère par l'enthousiasme de ces étrangers et élites urbaines en un plan de rentabilisation économique. Une projection nouvelle gagne les Alpes, la clientèle toujours plus exigeante souhaite passer des vacances actives. Le tourisme régional est diversifié et développé par des efforts d'équipements sportifs et récréatifs. Il devient comme le moteur de la modernisation technique régionale qui va conduire à un envahissement touristique. Les Alpes sont comme consommées par cette modernité. Puis, les cultures traditionnelles entrent en décomposition progressive sous cette action dominante, sous l'imposition de cultures venues de l'extérieur. Le processus est infini et en inflation permanente d'usure, d'épuisement, de renouvellement, d'insatisfaction, de satisfaction, de manque, d'innovation ou d'obsolescence. Par le bricolage, l'autochtone arrange entre elles et avec elles, sa montagne et les attentes de la modernisation. La double réalité est que d'une part, une identité se perd et d'autre part, les conquérants de l'extérieur influencent une sublimation de la montagne par les habitants-mêmes. La société urbaine se reproduit en

montagne et répond à un mythe d'anti-ville sur la nature et sur la montagne. La population autochtone, déjà changée en partie, invente sa société et en devient acteur, reproduisant celle d'en bas en ajoutant ce qui lui est propre. C'est un long et vaste processus d'intériorisation du monde ambiant qui part du XVI^e siècle, du système des communautés, et aboutit au XX^e où triomphe le sujet privé et se produit un système nouveau. L'ancienne montagne a pris un coup de vieux. L'ancien sublime est périmé, la modernité lui apporte l'innovation indispensable, l'inconnu à renouveler, la mode sans cesse démodée et à recréer, une suite désordonnée de désirs toujours insatisfaits. Un n'importe quoi culturel touristico-médiatique qui superficialise toute quête de profondeur. Cependant la montagne doit évoluer et avoir une culture vivante à inventer et non une culture morte à conserver. Le risque est ici de se faire dépasser par l'avènement du n'importe quoi culturel. L'ancienne montagne passe de l'autre côté du temps. Elle bascule dans le vieux, dans ce que l'on regrette, méprise, sublime, recherche ou censure. Ce monde est dorénavant promis de façon indissociable aux touristes affamés, aux développeurs conquérants, aux écologistes et aux autochtones environnementalistes. Disneyland Alpin, mot emprunté au sociologue Bernard Crettaz, désigne ce monde idyllique voulu, impliquant des éléments tels que le parc, une technologie avancée, une idylle réinventée et une consommation marchande. Les interventions humaines cherchent à renforcer les sentiments intenses provoqués par la contemplation des massifs afin d'enchanter les voyageurs. Elles rendent l'expérience plus profonde en faisant appel aux cinq sens. Des parcs paysagers, des grottes sont créés, les montagnes sont éclairées par des faisceaux lumineux, des décors avec des ours empaillés ou trophées de cerfs sont abusés d'utilisation dans les halls d'entrée des grands hôtels. Les affiches de promotion touristique mettent les Alpes en scène judicieusement afin de marquer les esprits. Des domaines féériques sont fabriqués au travers de celles-ci. La perception du paysage montagneux se voit décomposée en une succession d'images, un ensemble de clichés pittoresques très spécifiques dont le résultat semble tout à coup décousu. La motivation du voyage est l'attrait spectaculaire des régions. Leurs consommations vident l'humain de sa substance et le détournent de buts essentiels. Celui-ci fantasme un futur où tout est possible, où les limites sont constamment repoussées, un monde entièrement fabriqué par l'homme où tout est fait pour son plaisir et est ajusté à ses moindres désirs.

2.3 SCÉNARIO CLIMATIQUE

La flore alpine subit depuis la période Néolithique une influence humaine. L'étude des glaciers et de la végétation permet de reconstituer l'histoire du climat dans les Alpes en général et ainsi de planifier l'économie, de protéger, de réhabiliter en fonction. L'objectif n'est pas de s'attarder sur ce phénomène général et dramatique, connu de tous, qu'est le réchauffement climatique, mais d'en rappeler l'importance afin de situer Ischgl dans ces transformations. Depuis la fin du XIX^e siècle, la température dans les Alpes, touchée par ces changements à une échelle globale, a augmenté de presque 2° Celsius, impactant l'écosystème alpin, ses ressources tout comme les activités humaines. La fonte progressive des glaciers, le dégel du permafrost, l'augmentation des risques naturels ou la remontée de la limite pluie-neige sont des conséquences visibles par tout un chacun. L'épaisseur du manteau neigeux sera réduit

de 10 % à 40 % en moyenne montagne (entre 1 200 m et 2 000 m) d'ici 2050¹¹. En moyenne montagne, la durée de l'enneigement diminue également de plusieurs semaines à cause des températures plus chaudes et de la pluie. À l'horizon 2050 et 2100, plusieurs scénarios développés par la *Convention alpine* ou encore la *CIPRA* (Commission Internationale pour la Protection des Régions Alpines) concernant la suite de cette évolution climatique se profilent. Le Land autrichien du Vorarlberg a proclamé l'urgence climatique, considérant le développement de stratégies et mesures adéquates nécessaires. Celles-ci s'inscrivent dans une politique globale d'aménagement du territoire et d'urbanisme (mesures dans le secteur de l'énergie, des transports, du tourisme). Grâce à une évaluation des répercussions sur l'environnement de l'investissement de fonds publics dans les équipements de neige, il est remarqué que ceux-ci doivent s'orienter vers la création d'offres alternatives. Une adaptation et une diversification de l'offre touristique hivernale peut promouvoir des vacances alpines *neutres pour le climat*¹². Un idéal serait que la protection du climat devienne le moteur du développement alpin.

Tout d'abord, les composantes climatiques sont importantes pour la vie touristique montagnaise. Elles présentent un élément de confort, favorable ou pas au déroulé de certaines d'activités. Elles permettent, autorisent ou facilitent également le déplacement. Négliger les contraintes climatiques dans les Alpes peut donc être pénalisant. Des remontées mécaniques sous-utilisées et inefficaces, des piscines en plein-air, être implanté à une altitude si haute que la double saison en devient impossible etc. En s'appuyant sur divers rapports et documentations, deux éléments climatiques influençant davantage le tourisme seront observés par la suite ; l'ensoleillement et l'enneigement.

Les étés dans les Alpes au cours des dernières décennies sont devenus plus chauds. Le nombre d'heures d'ensoleillement en été a fortement augmenté depuis la fin des années 1970. Le climat actuel est donc idéal pour un développement réussi du tourisme alpin d'été bien qu'il engendre une phase de recul des glaciers alpins.

Concernant les hivers, ceux-ci sont devenus plus froids au cours des 30 dernières années¹³. Les températures hivernales mesurées à la station météorologique ZAMG d'Ischgl (Institut central autrichien de météorologie et de géodynamique) diminuent de façon linéaire. L'examen des données météorologiques officielles évaluées dans une étude¹⁴ menée par Günther Aigner, un des principaux futurologues dans le domaine du tourisme de ski alpin dans l'espace germanophone, montre que les conditions climatologiques générales pour des opérations de ski dans la région de Paznaun sont restées favorables et inchangées au cours des 30 dernières

11 ADT, acteurs du tourisme durable. 2020. *Tourisme & Changement climatique, un enjeu local et mondial*. p. 44.

12 Convention alpine. 2009. *Plan d'action sur le changement climatique dans les Alpes*. Réunion de la Conférence alpine. p.9.

13 AIGNER, Günther. In Zusammenarbeit mit dem Forum Zukunft Skisport. 2018. *Die Winter im Paznaun seit 1895, Eine Analyse amtlicher Wintertemperatur- und Schneemessreihen*.

14 AIGNER, Günther. In Zusammenarbeit mit dem Forum Zukunft Skisport. 2018. *Die Winter im Paznaun seit 1895, Eine Analyse amtlicher Wintertemperatur- und Schneemessreihen*. p. 4.

années. La série de mesures de la ZAMG (2 312 m) a cependant débuté seulement pendant la saison 1984-1985. Afin de regarder plus loin dans le temps, les données mesurées dans la station MétéoSuisse Säntis (2 502 m) peuvent être utilisées pour revenir sur les débuts du ski. Le Säntis se situe à 15 km à l'ouest de la frontière entre le Vorarlberg et la Suisse et à environ 84 kilomètres d'Ischgl. La température hivernale moyenne au Säntis au cours des 123 dernières années¹⁵ (1895-1896 à 2017-2018) est de - 7,6 degrés Celsius. Les hivers les plus froids ont été mesurés en 1928-1929 (- 11 degrés Celsius), 1941-1942 et 1962-1963. Ce dernier a été caractérisé par un froid extrême dans toute l'Europe et a provoqué le gel complet du lac de Constance pour la dernière fois. L'hiver le plus doux de la série de mesures est celui de 1989-1990 avec - 3,6 degrés Celsius. Les hivers de 1988-1989 et 2006-2007 ont également été plutôt doux. Les dix derniers hivers (2008-2009 à 2017-2018) ont été en moyenne 0,2 degré Celsius plus doux que les dix premiers de la série de mesures (1895-1896 à 1904-1905). Ce qui est intéressant est que ces dix derniers hivers ont une moyenne de 0,6 degré Celsius supérieure à la moyenne sur 123 ans. La limite de neige hivernale s'élève de 100 mètres pour chaque réchauffement de 0,65 degré Celsius, soit elle s'élève d'environ 150 mètres par 1 degré Celsius. La limite de neige hivernale sur les montagnes du Tyrol est donc, en moyenne, environ 100 mètres plus élevée au cours des dix dernières années que la moyenne des 123 dernières années.

Le nombre annuel de jours, dans cette région de la Silvretta-Paznaun, de couverture neigeuse naturelle depuis 1895-1896 est resté statistiquement inchangé et sa moyenne est de 173 jours. Cette moyenne, de 1934-1935 à 2018-2019 (soit les derniers 85 ans) est de 170 jours¹⁶. Des valeurs extrêmes sont mesurées en 1974-1975 avec 224 jours et en 2016-2017 avec seulement 118 jours de neige. Ce profil diminue légèrement, mais de manière statistiquement notable, soit d'environ 19 jours par siècle.

L'épaisseur maximale annuelle de neige depuis 1895-1896 n'indique pas de changement statistique et est en moyenne de 114 cm. Sa valeur moyenne entre 1927-1928 et 2018-2019 (soit les derniers 92 ans) est de 148 cm. Des valeurs extrêmes sont mesurées en 1967-1968 avec 268 cm et en 1963-1964 avec seulement 74 cm d'épaisseur de neige¹⁷. Des hauteurs de neige relativement faibles sont constatées en fin de série de mesures. La ligne de tendance diminue légèrement, environ 18 cm par siècle.

Le climat actuel du Tyrol se caractérise donc toujours par des hivers principalement enneigés et froids. Les étés sont chauds et ensoleillés comme jamais auparavant depuis le début des mesures enregistrées, avec des précipitations suffisantes pour le moment. Cependant le

15 AIGNER, Günther. 2018. *Die Winter im Paznaun seit 1895*. Grafik: www.zukunft-skisport.at p. 10.

16 AIGNER, Günther. GATTERMAYR Wolfgang. 2019. *Die Winter in Österreich seit 1895, Eine Analyse amtlicher Temperatur- und Schneemessreihen aus österreichischen Wintersportregionen*. p. 27. données : Service hydrographique du Vorarlberg, HD Tyrol, ZAMG. Graphique : forum futur des sports de ski. (Les échantillons de la région de Silvretta-Paznaun combinent des stations de différentes hauteurs afin de mieux représenter la réalité d'une station de ski que des échantillons de stations à la même altitude.)

17 Ibid., p. 26.

tourisme des années 1990 oscille entre l'inertie des habitudes et la recherche de modèles nouveaux plus respectueux de l'environnement. Les stations de sports d'hiver, surtout celles au-dessous de 1200-1500 mètres sont menacées par le réchauffement climatique. D'un point de vue écologique le recours à l'enneigement artificiel, sur lequel s'appuie même des stations comme Ischgl, ne doit se généraliser. De plus ces installations lancées frénétiquement sur la montagne par les bâtisseurs enlaidissent les paysages et compromettent le principal atout du tourisme estival. L'incertitude du climat planera continuellement sur les saisons touristiques futures mais il n'est pas à oublier que les touristes viennent principalement pour les vertus du milieu montagneux. Cela est en effet prouvé par des enquêtes de motivations. Soumis aux pollutions urbaines entre autres, les voyageurs sont particulièrement sensible à l'air montagnard vivifiant, léger, pur et tonique, à ses effets physiologiques, aux rayonnements solaires. Le profond silence de la montagne est également d'une certaine manière une autre qualité de l'atmosphère. Faut-il peut être retrouver le calme et le repos du monde alpestre, se retremper aux sources de la création au lieu d'imposer à la montagne ce rythme soutenu et urbain caractéristique du tourisme sportif ?

2.4 NOUVELLES EXIGENCES

L'émergence ainsi que la normalisation des pratiques du ski se fait donc du début du XX^e jusqu'aux années 1940. Puis de 1950 à 1980 environ, un passage à une production de masse en lien notamment avec l'intensification touristique des Trente glorieuses est permis grâce aux innovations et progrès des produits et modes de fabrication. Le système du ski se diversifie et les territoires alpins s'internationalisent. Le ski dévaste les espaces, pèle les pâturages où l'herbe ne pousse plus, colonise les pentes par les pylônes et les câbles de ses remontées mécaniques. Une énorme consommation d'eau et d'énergie, la construction de bassins de rétention comme des caries le paysage portant atteinte à l'écosystème local et défigurant le paysage, permet la fabrication de neige artificielle. Des restaurants, ou des espèces de manèges, aux sommets des Alpes tournent lentement et offrent aux voyageurs une vue à 360 degrés sur les cimes et les glaciers. Derrière une vitre, un écran, une contemplation est permise sans avoir eu besoin de marcher, d'éprouver, de vivre ni le vent ni le froid. Ces lieux inventés par le tourisme sont rendus accessibles entre autre par l'ingénierie des remontées mécaniques. Ils sont couronnés ou plutôt détrônés, démultipliés, par le téléphérique qui emmène touristes et skieurs presque partout. Toute cette technologie semble apporter le paradis, ou du moins une nouvelle réalité. Elle transporte les corps et les projette par milliers sur les pentes blanches de la montagne. Parmi le captage des sources, les réseaux profonds de canalisations creusés pour alimenter en eau les canons ou les lances à neige, les rails et câbles d'acier des autoroutes électriques, souterraines ou aériennes, qui permettent aux skieurs de glisser sous le soleil sur cette neige fabriquée, cette montagne semble se muer en territoire asservi, administré comme un aéroport. Une sorte d'immense halle de sport en plein air où l'on ne retrouve plus les formes et images annoncées par les lectures des siècles précédents.

De nos jours le tourisme vert se développe de plus en plus et une nature authentique est

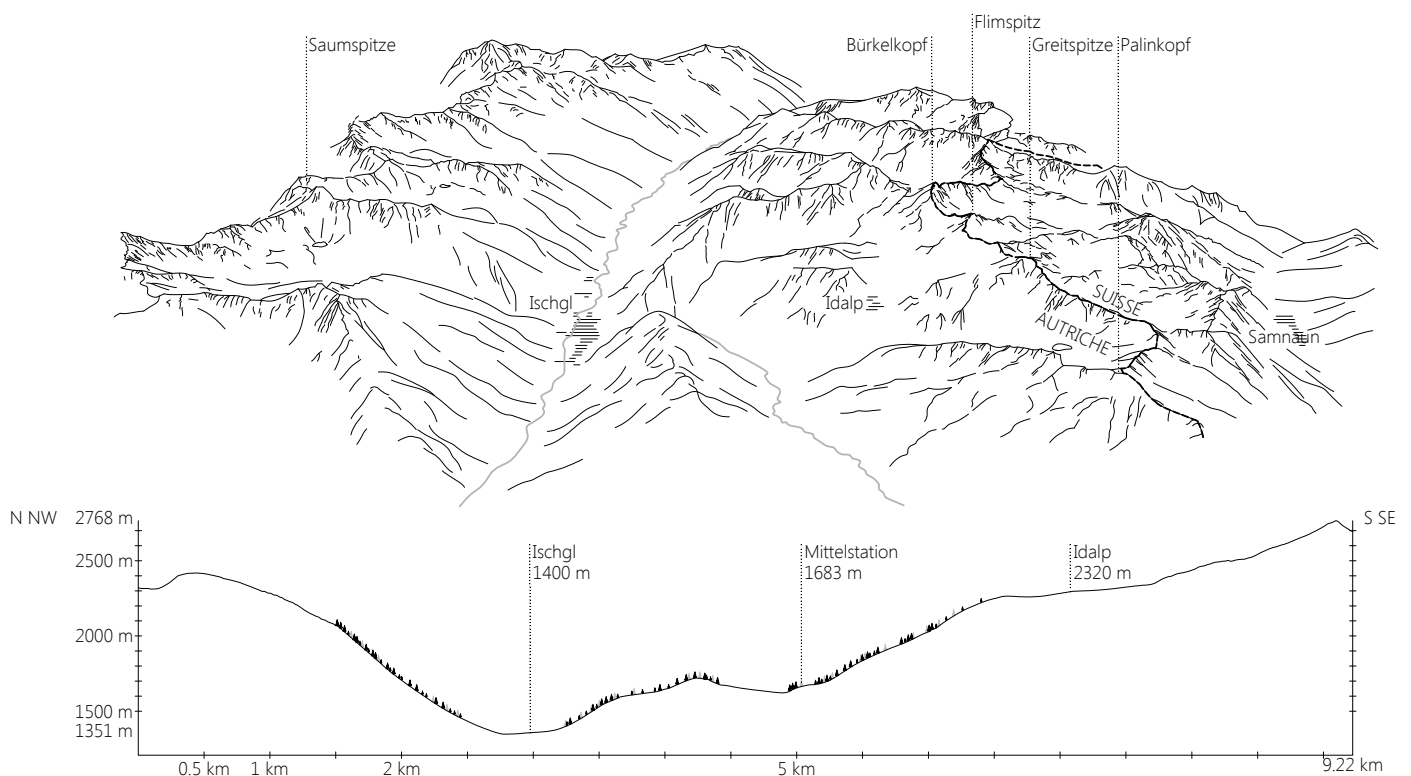
recherchée. Les stations de montagne s'appuient à la fois sur la technologie et sur la fascination des images. L'industrie du tourisme, inscrite dans une idéologie capitaliste, se flatte de donner à découvrir l'authentique avec des arguments imposteurs, elle vend ce qu'elle contribue à ruiner. Le tourisme repose à un certain degré sur l'artificialisation des paysages et de la vie en général. La vitesse, qui semble raccourcir les distances, est de plus en plus importante dans le tourisme, tout comme le rendement. Le voyage doit permettre de circuler librement, à son propre rythme. L'emploi du temps doit également être optimisé, une rationalité économique l'oblige. Le temps de transit, du voyage, est toujours plus considéré comme un temps perdu. Selon une enquête menée par *Alliance dans les Alpes* suite aux restrictions de voyages et de contacts vécues durant la pandémie de 2020, certains experts constatent une demande accrue d'expériences dans la nature et de déplacements dans une nature libre et non touchée. L'augmentation de cette demande peut être vue comme une opportunité tout comme un danger pour l'environnement naturel. Les sports comme la marche ou le vélo de montagne (sports de petit groupe ou individuel) sont touchés par le COVID-19 de manière positive contrairement au ski ou à l'alpinisme. Même si les taux d'infection diminuent et que les restrictions de voyage sont assouplies, les règles d'hygiène et de distance continueront à déterminer le comportement du public pour le moment. Essentiel au développement économique, des offres additionnelles ou nouvelles seront offertes aux voyageurs tout au long de l'année. La fermeture accélérée de la saison hivernale 2019-2020 a fait vivre à Ischgl une expérience traumatisante et fédératrice en même temps. Cette capacité à se fédérer, prouvée par l'organisation et les mesures prises sur le terrain, est porteuse d'espoir. Elle peut être transposée et employée afin faire face aux défis auxquels sont confrontés les territoires de montagne. Ce point sera repris plus tard, mais en tout cas il devient important de diversifier l'économie des vallées et de prendre conscience de l'urgence du scénario climatique mondial.

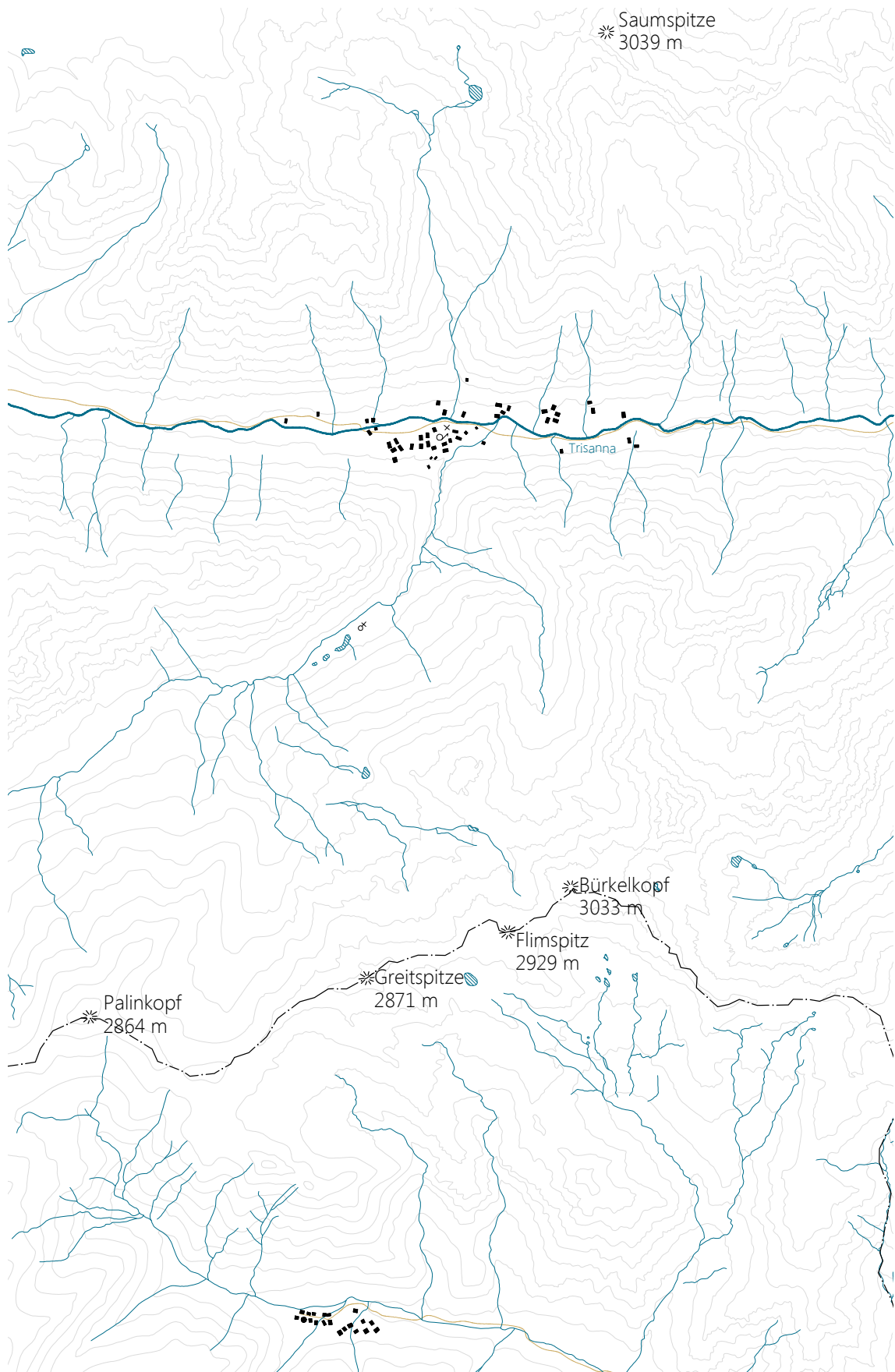
De plus un courant de la nostalgie du chemin apparaît, il faut sortir du réseau. Une utopie peut naître d'une sorte de retour en arrière, de l'intégration de contrainte, de contradiction, de distance et d'espace. Dans ces Alpes qui semblent avoir atteint un degré de saturation économique, où la concurrence internationale comme le suréquipement alpin mettent en cause la solidité de cette monoculture touristique, un regard nouveau doit être porté sur le paysage, sur l'arrière plan socioculturel, sur les intérêts. Les valeurs écologiques font désormais partie du processus de développement durable de l'arc alpin. L'aménagement du territoire se doit de tendre globalement à la vertu afin d'accomplir des actions nobles.

L'aménagement des champs de neige d'Ischgl débute le 7 octobre 1961 avec la création de la société Silvretta Seilbahn AG. Puis, en décembre 1963 est construite le premier téléphérique "Ischgl-Idalp". Quatre téléskis sont ensuite mis en place sur le plateau de l'Idalp entre 1966 et 1970.

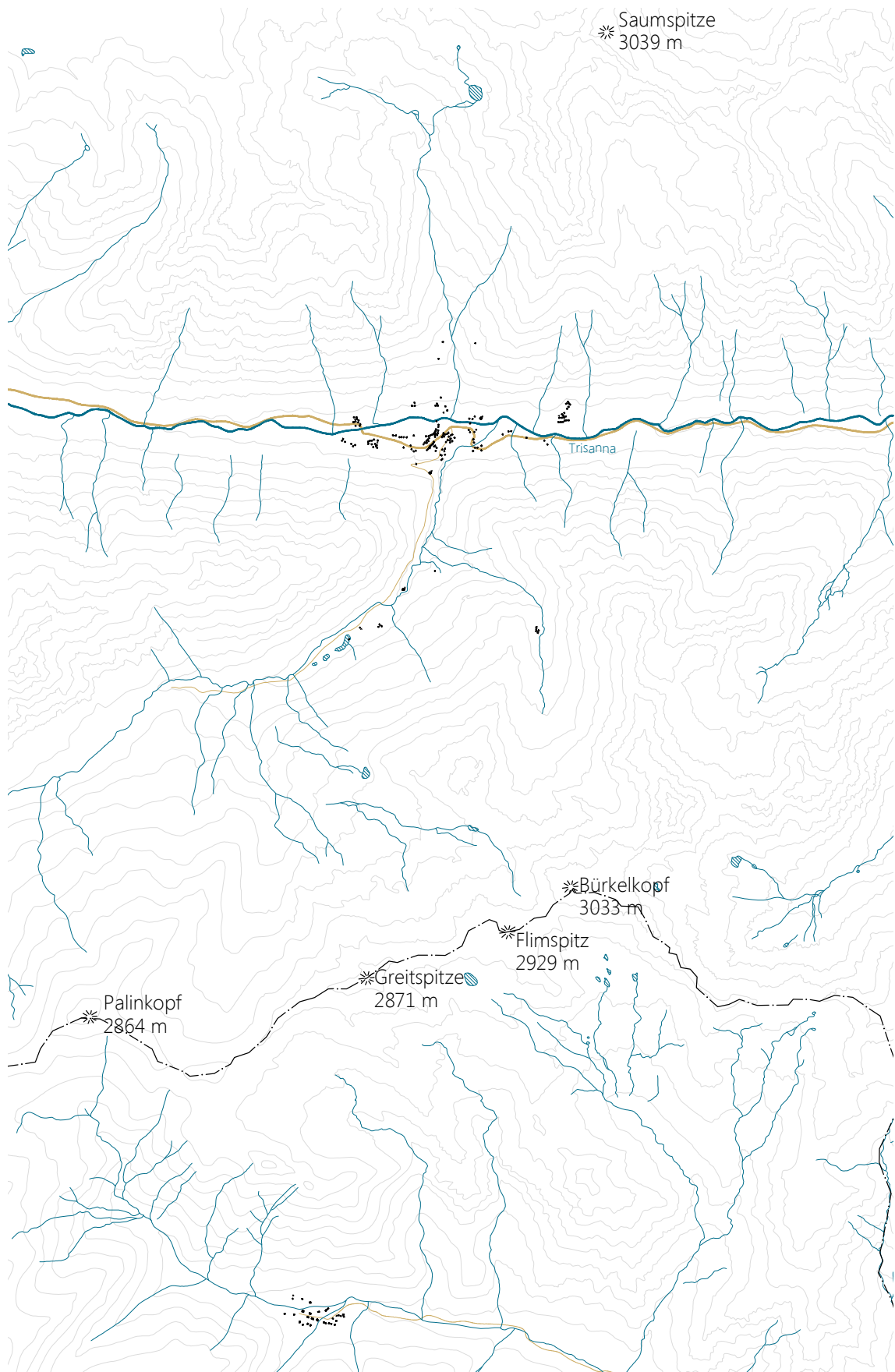
En 1972, la première télécabine débrayable d'Autriche ouvre entre la station d'Ischgl et le Pardaschgrat. Le sommet du Pardaschgrat ainsi que le plateau de l'Idalp aménagés, l'extension du domaine skiable se poursuit sur le flanc Ouest en 1973 avec l'ouverture des téléskis "Höllkar" et "Palinkopf" qui marquent la première étape des aménagements du secteur d'altitude Palinkopf - Höllenspitze. Ce secteur se développe rapidement avec l'ouverture entre 1974 et 1978 de quatre téléskis supplémentaires permettant une desserte circulaire autour de la Höllenspitze.

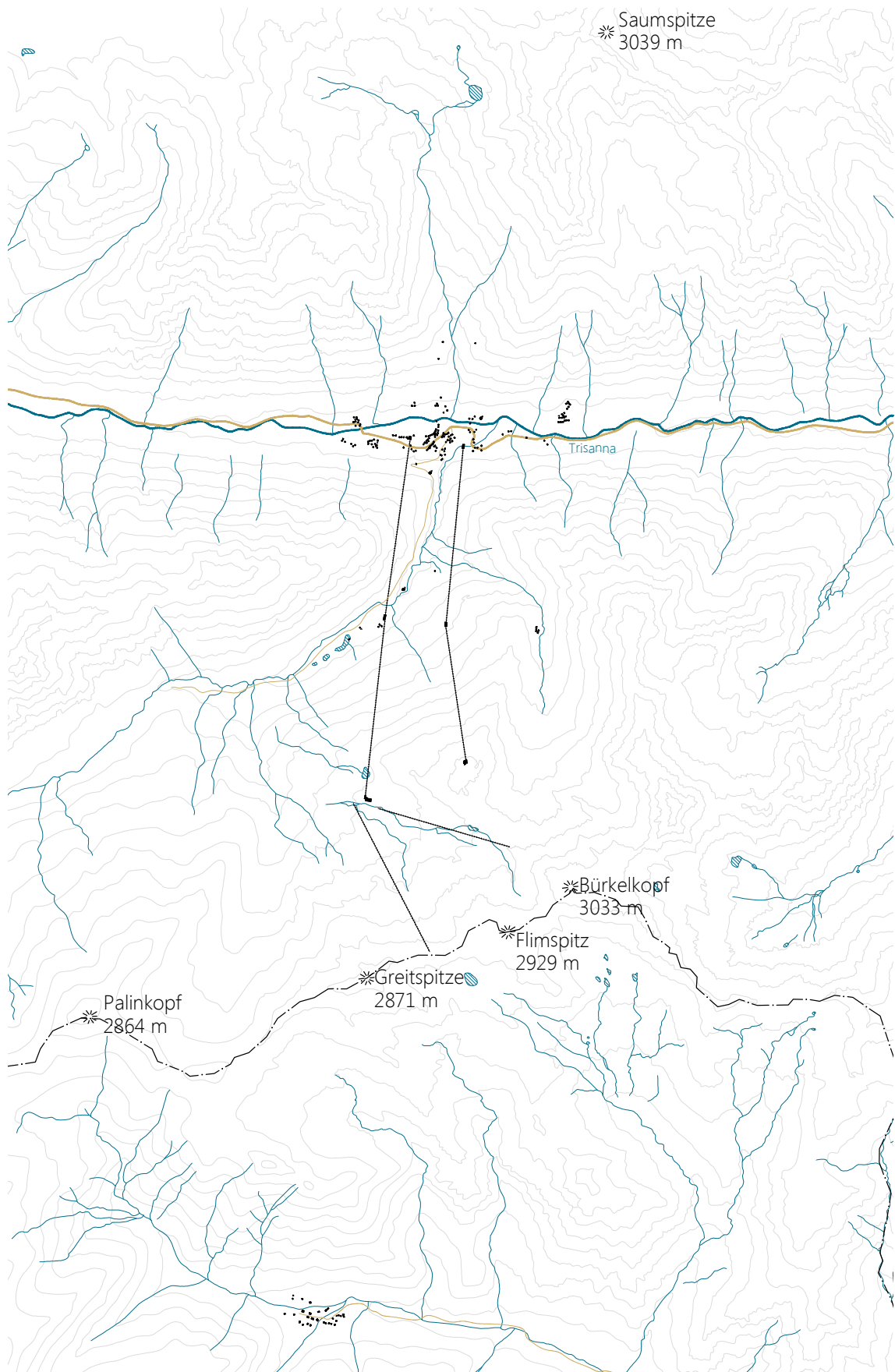
Avec cette extension progressive de l'offre sur le flanc Ouest, le télési "Höllboden", ouvert en 1966, devient rapidement la plaque tournante du domaine skiable d'Ischgl. Au fur et à mesure du développement des infrastructures, "Höllboden" reste un axe central, indispensable à la bonne rotation des skieurs au cœur de la Silvretta Arena.





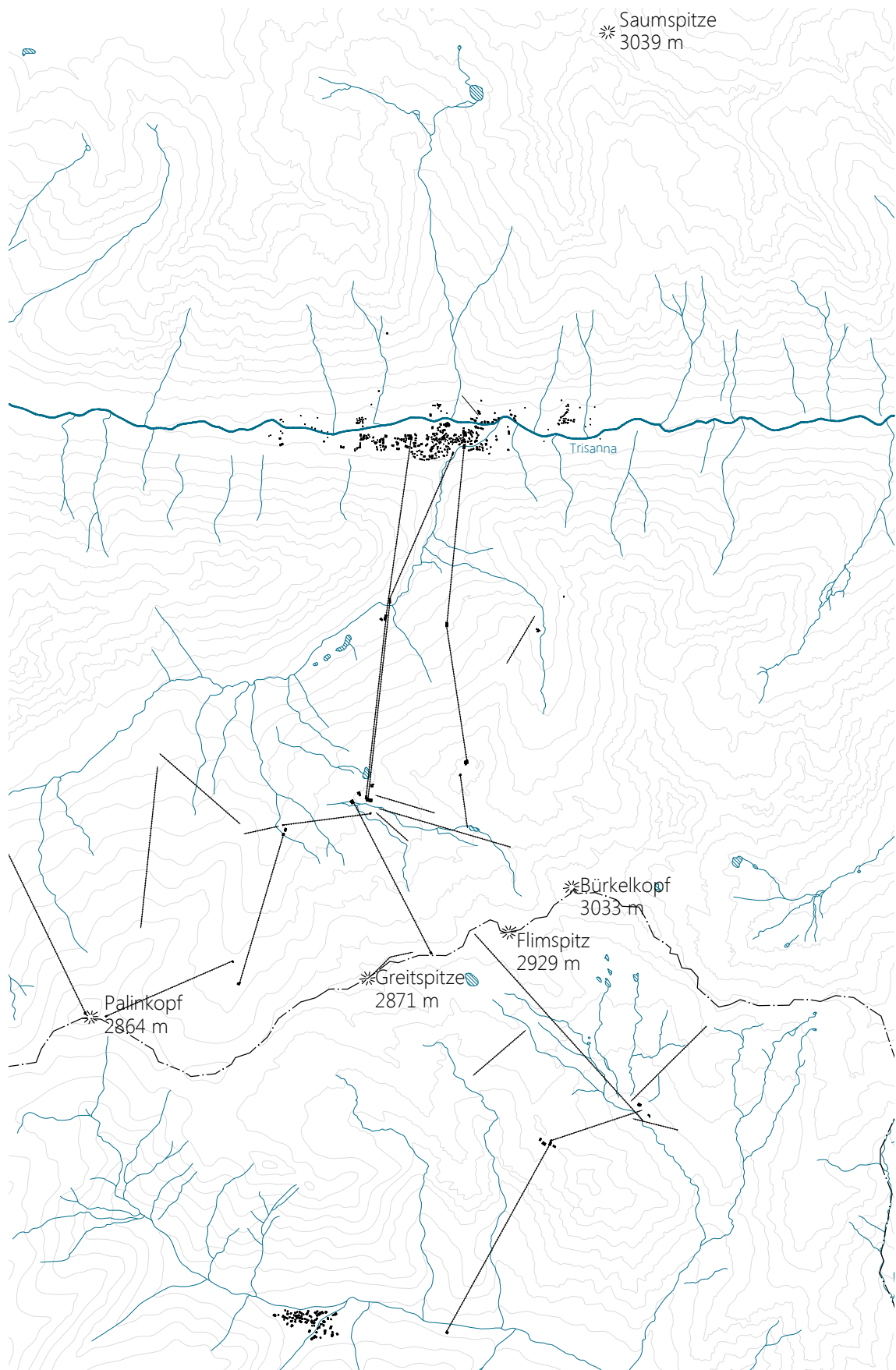
Ischgl schématique 1823

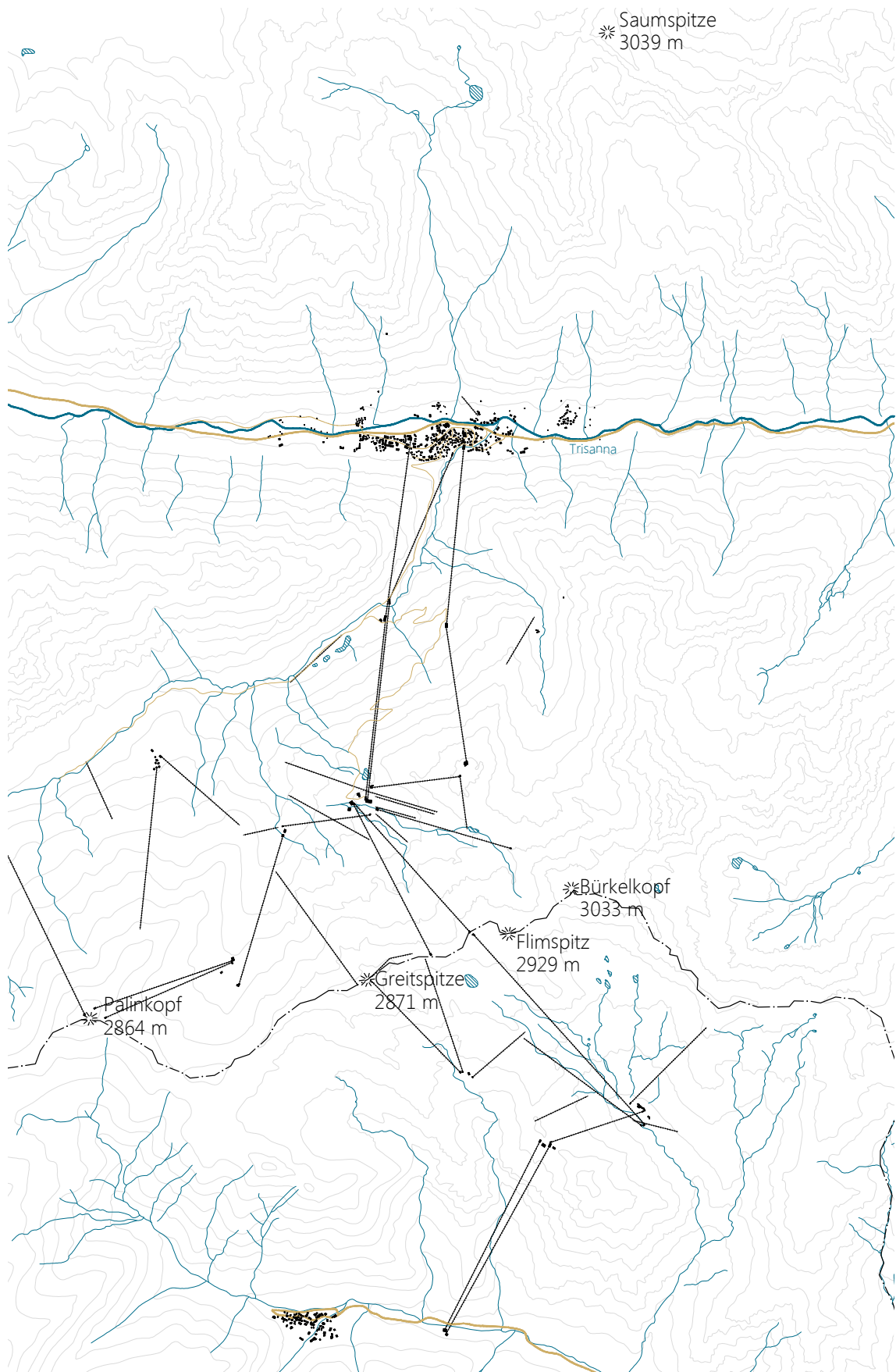




0 1000 m

Ischgl schématique 1972





Caractéristiques des installations

	Année de construction	Exploitant	Constructeur	Saison d'exploitation
Bodenalpbahn TSF - Télésiège à pinces fixes	2000	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Fimbabahn TCD-Télécabine à attaches débrayables	2007 1998 1976	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver / début de saison estivale
Flimjochbahn Télésiège débrayable 8 places à bulle	2016 1993	Silvretta Bahn AG	Doppelmayr	Hiver / Été
Gampenbahn TSD-Télésiège à attaches débrayables	2018 1988	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Gratbahn TSD - Télésiège à pinces débrayables	2002	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Greitspitzlift TKE - Télési à enrouleurs	1980	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Höllbodenbahn Télésiège débrayable 8 places	2000 1983 1978 1966	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Höllkarbahn Télésiège débrayable 6 places à bulle	1998 1980 1973	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Höllspitzbahn TSD - Télésiège à pinces débrayables	1994	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Idjochbahn TSD - Télésiège à pinces débrayables	2001 1963	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver

Débit [p/h]	Altitude gare aval [m]	Altitude gare amont [m]	Capacité [personnes]	Autre(s)
1615	1834	2150	4	
2800	1371	2321	8 6 4	Gare intermédiaire 1631 m
3200	2302	2756	8	
2400	2302	2756	4	TSD - Télésiège à pinces débrayables démonté
2800	1924	2848	6	
2200	1926	2850	4	TSD - premier télésiège débrayable 4 places à bulles, le plus long d'Autriche lors de sa construction
2290	2307	2625	6	
1420	2750	2870	2	
3700	2142.3	2326.3	8 6 2 2	Télésiège fixe 2 places Télésiège "Höllboden"
3047	2144.5	2470.5	6 2 2	Télésiège Höllkar doublé Télésiège Höllkar
2400	1993	2640	4	
3000	2302	2763	8 3	Premier télésiège débrayable 8 places à bulles à l'échelle mondiale

	Année de construction	Exploitant	Constructeur	Saison d'exploitation
Lange Wand Télesiège débrayable 6 places à bulles et sièges chauffants	2010	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Nachtweidebahn TSD - Télesiège à pinces débrayables	2004	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Palinkopfbahn TSD-Télesiège à attaches débrayables	2017 1996 1985 1973	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Pardatschgrat TPH - Téléphérique à pinces débrayables	2013 1998 1983 1972	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Pardorama TCD - Télécabine à pinces débrayables	2014 1990	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Paznauner Thaybahn TSD – Télesiège à pinces débrayable	2003 -	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Piz Val Gronda TPH V 150 Piz Val Gronda	2013		Garaventa	Hiver
Sassgalun TSF - Télesiège à pinces fixe	1997	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Schwarzwasserlift TKE - Télési à enrouleurs	1999	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Silvrettabahn FUN - Funitel	1998 1983 1963	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver / Été

Débit [p/h]	Altitude gare aval [m]	Altitude gare amont [m]	Capacité [personnes]	Autre
2400	2221	2853.3	6	
2400	2089	2446	6	
2800	2413	2853	6	
2500	2417	2858	4	TSD - Télésiège débrayable
			2	
			2	Télési Palinkopf
2800	1365	2616	28	
			6	
				Première télécabine débrayable d'Autriche
1750	1889	2624	4	
2400	1975	2260	6	
			2	
1300	2295	2812	150	
2220	2141	2283	6	
720	1684	1693	1	
3440	1360	2321	24	Gare intermédiaire 1683 m
			6	télécabine
			-	Premier téléphérique Ischgl-Idalp

	Année de construction	Exploitant	Constructeur	Saison d'exploitation
Sonnenbahn TSD - Télésiège débrayable 6 places à bulles chauffantes	2011 -	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Velillbahn TSD - Télésiège débrayable à bulles	1995 1981 1970	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Velilleck TSD - Télésiège à pinces débrayable	2019 1993	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Viderböden TKE - Télési à enrouleurs	1996	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Zeblasbahn TSD6B Zeblasbahn	2000 1976	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver
Flimjochbahn TSD - Télésiège à pinces débrayables	2016 1993	SilvrettaSeilbahn AG	Doppelmayr	Hiver

Débit [p/h]	Altitude gare aval [m]	Altitude gare amont [m]	Capacité [personnes]	Autre
2400	2303	2430	6 2	
3000	2321	2601	6 2 2	Télési doublé Télési 2 pl. enrouleur
2400	2048	2620	6	
2220	2050	2240	2	démonté
711	2310	2342	1	
2400	2417	2791	6 2	
2400	2302	2756	4 6	démonté



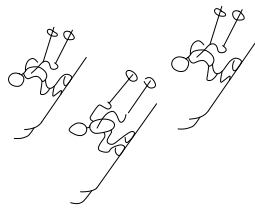
Image 22:
Télésiège biplace
du Palinkopf,
1985.



Image 23:
Télésiège 4
places du
Palinkopf, 2014.



Image 24:
Télésiège 6
places du
Palinkopf, 2017.



PARTIE III :

UTOPIE, ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES ET DU TOURISME ALPIN

Les analyses scientifiques, les principales autorités politiques et les institutions internationales ont abondamment discuté et admis qu'en poursuivant le même modèle d'exploitation des ressources naturelles qu'actuellement, l'humanité se dirigera vers un désastre écologique, compromettant ses conditions de vie sur Terre. Le genre humain possède une volonté de conquête, ayant pour but de rendre le monde et ses ressources entièrement disponibles et manipulables selon ses intérêts. De par cette disponibilité puis une mise en valeur, le globe lui est donné à sa consommation. Dans le domaine du tourisme cette réalité comprend le souci de limiter tout risque et de rendre le voyage prévisible de par le développement des moyens et des infrastructures de transport, d'hébergement, etc. Ce puissant désir d'être consommateur du monde retient l'être humain d'envisager autrement que comme une régression un mode de production différent de celui-là. Or pour ne pas disparaître, le changement est une nécessité. Poussée par le désir de découvrir toujours plus d'expériences, de profiter des commodités d'un monde contrôlé, sécurisé et transformable à volonté, la sur-mobilisation des ressources humaines nous offre un monde disponible, vaincu ou conquis, rendant l'espèce humaine détentrice de la nature.

Et si une vision conquérante de l'aménagement du territoire est quittée pour une recherche de préservation narrative du paysage ? La nature, le territoire dans toutes ses géographies, se révèle être l'espace public par excellence. Chacun le possède et le partage avec tous. La planète n'est pas seulement menacée par l'épuisement de ses réserves énergétiques, elle est également saturée d'aménagements. La terre entière est le site et l'être humain doit signer la fin de la bataille avec la nature. Dans les années futures, sans doute seuls les réseaux technologiques subsisteront grâce à leur flexibilité, facilité de mise en œuvre et légèreté. Comment chercher à intégrer et à dissimuler ces réseaux-là dans une nature retrouvée, réinventée ou reflétée. La charge de loger et de transporter l'humanité reposera toujours sur l'architecture. La dimension paysagère représente une préoccupation esthétique nouvelle pour aborder le territoire comme lieu de séjour et / ou de passage pour l'humanité. Une technologie étroitement liée à la nature, et qui se substitue à toute autre forme de construction, innovera le territoire montagneux. L'architecte se concentre sur ce qui émerge de terre, comme si la question du traitement du sol ne se posait plus. Il reste donc une utopie de surface, sensuelle, au service de corps jouissants faisant l'exploration de ces régions. La technologie du téléphérique, propice au développement d'une vie nomade, libérée physiquement des limitations de l'architecture, peut inciter l'émergence d'un genre de projet capsulaire où l'habitation devient une zone de transit efficace avec laquelle l'humain ne crée plus aucun lien. La circulation des humains au travers de structures est au cœur du projet. Celui-ci bascule alors dans un univers encore peu fréquenté par les architectes, où la folle fiction peut l'emporter sur la fonction raisonnable. Comment pousser à l'excès une technologie déjà contemporaine afin d'imaginer un futur de l'architecture, de la ville en montagne ? En projetant des images ? Survolant les cours d'eau ou ravins, atterrissant là où il y en a besoin, se connectant les unes aux autres pour créer tout à coup un grand centre, des capsules, des machines amicales voyagent sur des câbles et utilisent des pylônes habités comme sorte de jambes, comme dispositifs de nivellement afin

de les faire circuler au dessus des sites. Ce sont comme des corps, se déplaçant doucement, parcourant le terrain alpin comme des hovercrafts. Un nouveau mode de vie, accompagnant l'évolution de ces technologies, peut être démontré de part des enfantements de villes en mouvement.

La réflexion sur le projet se déplace donc de la conception de structures idéales, (telles que les télécabines, télésièges vu précédemment), et du rêve moderniste de l'immatérialité, vers la possibilité d'un geste toujours plus en harmonie vis-à-vis de la nature au travers de la fonction et de l'utilisation même de ces technologies. Certaines destinations alpines sont déjà pratiquement auto-suffisantes en énergie par exemple. Les infrastructures sont couvertes d'énergie solaire, les télécabines (installations électriques) fonctionnent à 100 % avec des énergies renouvelables (hydroélectrique et solaire). L'énergie hydraulique est utilisée à la place du fuel pour produire et entretenir la neige artificielle. Le but à terme étant d'économiser de l'énergie sur les transports et les bâtiments et d'en produire plus grâce au soleil, aux éoliennes et à la biomasse. Ces stations visent à passer de consommateur à producteur. L'argumentaire du projet veut se consolider afin de convaincre une motivation attachée à résoudre les problèmes à l'échelle planétaire. Les projets sont de l'ordre de structures territoriales, des représentations indifférenciées de la ville et de l'architecture, de la concentration et la densification des activités, la focalisation sur les flux et les réseaux, l'articulation du transitoire et du permanent, la vision d'un monde futur mis en réseau par des systèmes de communication et d'échanges. La limite où l'utopie bascule dans la dystopie est-elle atteinte ici? La *monstruosité* de ces idées présume-t-elle déjà la fin de l'utopie heureuse? L'euphorie provoquée par la modernité et sa retombée constitue le contexte du développement de tels concepts. De nos jours, un post-machine succède aux machines non plus pour alimenter l'imaginaire des architectes mais pour les faire intervenir dans la complexité même du réel. L'avènement du numérique, les biotechnologies s'intègrent et se développent comme des choses naturelles. Dans cette nouvelle ère, l'architecte se voit obligé de collaborer étroitement avec les ingénieurs. Les Alpes, autrefois territoire de l'utopie, monde intact et sain, courent de nos jours le risque dû à une urbanisation galopante ainsi qu'à une exploitation touristique croissante, de devenir une dystopie. Il incombe aux architectes, urbanistes, et plus largement, à nos sociétés, de façonner, organiser, définir justement la présence humaine dans la montagne. Voilà un nouveau challenge.

3.1 FANTASTIQUE ISCHGL, UN TOURISME À L'ANNÉE

La complémentarité des saisons touristiques présente un intérêt à être encouragée. Cela peut être mené de différentes façons; une réhabilitation du patrimoine bâti existant, une reconversion de certaines infrastructures, la valorisation d'activités estivales... Comme vu préalablement, la majorité des technologies, la pléthore des équipements récréatifs servent uniquement l'hiver, cela est peu acceptable. Une réflexion sur ces infrastructures, sur leur mobilité, peut conduire l'architecte à repenser leur utilisation, le message qu'il entend et souhaite transmettre, dans le but d'éventuellement lui donner plus de profit, d'impact et d'ampleur.

Afin de reprendre la problématique à sa source, Ischgl, d'antan menu village de paysans de montagne, a connu son fort développement en affirmant un style bien particulier ; son "lifestyle"¹⁸ des montagnes, une combinaison de sports d'hiver et de lifestyle. Les habitants ont effacé l'expression "tea time" des premiers touristes britanniques de leur vocabulaire touristique, et, l'ont remplacée par celle française "après-ski", élaborant de toutes pièces un nouvel art de se divertir au retour des pistes. Intense, urbaine et divertissante, cette ville produit des fantasmes de la même manière que Las Vegas. Les autochtones, en partie reconvertis en hôtelier, offrent au rez-de-chaussée de nombreux hôtels, encore jumelés avec une grange ou une étable, des installations d'après-ski. Relevant de l'amusement uniquement, celles-ci entraînent les voyageurs dans des festivités sensées leur faire oublier leur stress quotidien. Le lifestyle d'Ischgl est donc constitué d'activités qui engendrent des satisfactions faibles, c'est-à-dire de court terme, mais garanties (divertissement), délaissant les investissements de longue durée (l'écriture, l'art, la pensée). Rien d'essentiel n'est entrepris. L'être humain "surf" au gré des options (ou des bars), multipliées par l'accélération du rythme de vie, se présentant à lui, au risque de s'y perdre. Rappelons que le rythme de vie est accéléré par les changements sociaux causés par la compression de l'espace, l'accélération de l'ensemble des comportements économiques et les bouleversements de la production. Par conséquent, pour préparer le terrain pour la saison hivernale, chaque été, de multiples travaux de rénovation, de démolition, de reconstruction ont lieu, bien que ces trois derniers hivers les chutes de neige n'aient pas été concluantes. L'allégresse naturelle et spontanée des tyroliens, leur penchant pour la musique, le pittoresque ou encore les costumes folkloriques nourrissent généreusement ces activités qui entraînent une déficience des autres commerces tels que les restaurants, les magasins, les programmes culturels ou le centre sportif. Ischgl est cependant voisine avec Samnaun, commune suisse du canton des Grisons et zone franche depuis 1892. Avant que le tourisme d'hiver ne devienne la principale source de revenus, la contrebande y était un modèle commercial important. Ce paradis du *shopping*, sans doute le plus haut kilomètre de shopping en Europe, vient ainsi compléter l'offre de sa voisine autrichienne. Les deux stations sont dépendantes l'une de l'autre.

Mais pour une première fois en début d'année 2020, avec la crise du COVID-19, les années 1970 ont été quittées, et une absence de touristes a permis de voir les ambiguïtés de ce système, de cette utopie d'une ville totalement festive, de ce monde entièrement disponible. L'interdiction de voyager, l'absence d'avion, de trains, confinant tout un chacun à son domicile, a permis aux individus de questionner leur rapport au tourisme, et, plus globalement, au monde en tant qu'espace géographique à découvrir. L'hypermobilité ainsi que l'accélération des mouvements et échanges au niveau planétaire se sont vus violés par un ordre d'immobilité destiné aux populations. La globalisation, effroyable facteur de communication, a profité au microbe de façon formidablement tragique. Cette crise sanitaire s'est encastrée dans la mutation écologique mise en avant au chapitre précédent. "Il y a deux catastrophes

18 VANAT, Laurent & Stéphanie, 2007. *Ischgl, L'Ibiza des Alpes*, Montagne Leaders n°204, p.40-48.

enchâssées l'une dans l'autre"¹⁹, et il est enrichissant de les articuler bien qu'elles ne soient pas à la même échelle. En quelques semaines seulement, en immobilisant mondialement la course à la production, la possibilité d'arrêter un système économique est démontré. De par une décision humaine, le monde s'arrête, alors que l'économie était pensée impossible à freiner ou à réorienter. Provoquant l'opportunité du "dit impossible", le COVID-19 préparerait le terrain, ferait un pas vers une "réinvention de la société" ou un "changement de modèle sociétal". Comment cette occasion singulière peut-elle devenir une mise en garde par rapport à une catastrophe écologique prévisible ? Puis, comment appliquer cette réflexion à la sphère du tourisme ? Pour un tourisme compatible avec la durabilité, comment ébaucher des mutations institutionnelles, des "gestes-barrières" afin d'apporter une évolution ? L'humanité était plus ou moins consciente qu'incessamment sous peu, un éclatement économique, politique, psychologique ou écologique était prévisible. Mais l'économie, la logique des marchés, la mondialisation, l'accélération, les progrès technologiques semblaient être des lois naturelles que personne ne pouvait interrompre. Le confinement obligatoire a permis de redécouvrir des activités simples, accessibles, de voir ce que l'on ne voyait plus ou ce que l'on n'avait jamais pris le temps de voir. L'individu a cessé de courir pour être toujours plus performant, les innombrables biens de consommation marchande ne suscitaient plus ses désirs, il a découvert de nouveaux chemins d'échanges, entre désarroi et redécouverte de soi ou de ses proches. Empêché d'être un hyper-touriste dépendant de séjours touristiques, il a redécouvert une qualité de vie.

La saison estivale, sous-développée, détient donc une potentialité à travailler. En multipliant les activités touristiques, en s'orientant vers les familles, en attirant des groupes de séminaires ou des sorties d'entreprises, il est possible de pallier à sa torpeur et faire d'Ischgl une destination "toutes saisons" de référence pour des groupes de jeunes ou des voyages de fin d'études. Comment prendre en main cette différence saisonnière ? Une face pour chacune d'elles doit être constituée. Actuellement, en hiver les clients ciblés ont entre 25 et 55 ans avec de bons moyens financiers. En été le public visé sera élargi aux seniors, aux cyclistes de montagnes, aux familles suite à des transformations institutionnelles, à la création de circuits de découvertes et des savoir-faire (paysages, activités et produits locaux), de pistes vertes thématiques, d'itinéraires de déplacements doux (Via). Les territoires de montagne sont riches d'un patrimoine culturel, gastronomique, historique et naturel que les consommateurs de la modernité tardive ne savent plus voir. Le Pardorama, situé à l'arrivée de la Pardatschgratbahn, est une construction contemporaine de trois étages en acier et en verre. Il peut représenter un des points importants des prémices du développement du tourisme estival. Ce restaurant de montagne, avec vue inouïe sur le domaine, est construit au cours de l'été 2004 et possède des qualités lui donnant la possibilité d'héberger et satisfaire une multitude de programmes divers tels que des expositions, conférences, des concerts, lui permettant de palier à la monoculture du ski. Comment faire apparaître à partir de ce bâtiment, un modèle, qui puisse à son tour faire émerger un paysage, ou de nouvelles images ? L'espace-temps rationnel, la connaissance du monde, la perspective, la sophistication urbaine offrent la possibilité d'identifier dans la

¹⁹ France Inter, 3 avril 2020, interview de Bruno Latour par Nicolas Demorand. Min. 8:01

nature des valeurs différentes, des idées nouvelles. L'être humain souhaite, en effet, tout à la fois rire, réfléchir et pleurer, mais encore plus profondément, il souhaite être un acteur pleinement participant aux enjeux de son temps. Il faut donc lui en donner l'occasion. Un véritable problème est, peut-être, non pas l'être humain qui se transforme à force d'être trop gâté, mais cette société de consommation qui possède un confort cherchant dans la nature autre chose que la nature elle-même. Ce *lifestyle* dont Ischgl a fait son leitmotiv, ne résume-t-il pas la montagne à un frisson contrôlé à la manière d'un parc d'attractions ? Ne doit-il pas s'adapter à son siècle ? Ce temps d'arrêt accordé par le COVID-19 dans le système de production globalisée n'est pas une occasion seulement pour les écologistes. Les globalisateurs qui depuis le milieu du XX^e ont inventé l'idée de s'échapper des contraintes planétaires, voient aussi une chance de rompre encore plus radicalement avec ce qui reste d'obstacles à leur fuite hors du monde. Il faut profiter de cette situation incroyable de suspens afin de se demander, en faisant preuve de discernement, qu'est ce qui peut être gardé et qu'est ce qui ne doit pas l'être. Le rôle de la pensée est important pour jouer, envisager le coup d'après. Car ce n'est pas comme si la situation pré-COVID allait être regagnée, ce n'est pas comme si avant tout allait bien. Cette société folle, dans une espèce d'inconscience bouleversante, se rendait vers un désastre écologique. La dernière des choses à faire serait de reprendre à l'identique tout ce que l'être humain faisait auparavant. En se posant ces questions, il est possible d'imaginer des gestes barrières contre des éléments d'un mode de production dont nous ne souhaitons pas la reprise. Il ne s'agit plus de reprendre ou d'infléchir un système de production, mais de sortir de la production comme principe unique de rapport au monde. Si tout est arrêté, tout peut être remis en cause, infléchi, sélectionné, trié, interrompu pour de bon ou, au contraire, accéléré. Quelles activités cohérentes ou incohérentes sont à arrêter ou à continuer ? Comment éviter la précipitation d'une industrie dans un mur ?

3.2 SIMPLES VARIATIONS RÉPONDANT AUX GRANDS DÉFIS

Comme vu dans les parties I et II précédentes, le développement touristique et l'exploitation de la montagne induisent des questionnements et impactent le paysage. Cela touche l'architecture, qui ne doit pas être pour autant trop redevable à un écologisme militant. Comment construire pour ces masses, quelle attitude avoir face au terrain de la nature, quelles stratégies choisir, et quel est le rapport de l'être humain à la nature compte tenu de son évolution au cours du temps ? Qui est-ce qui domine qui ? La magie des moments historiques, esthétiques, réunit la nature, l'histoire et l'art, la biographie individuelle et l'histoire mondiale. Comment trouver une position responsable alors que, ce qui est sublime ce n'est plus de s'élever philosophiquement au-dessus de la nature mais plutôt de la soumettre physiquement grâce aux progrès techniques du XX^e siècle. En parcourant un fragment de l'histoire alpine ainsi que l'intérêt montagnard, est observé que l'architecture elle-même peut contribuer à produire le sublime, par des dispositifs spatiaux qui permettent à l'individu de faire une expérience tant sur le plan physique que mental, elle peut encourager les individus vers un endroit plutôt qu'un autre, elle les déplace et permet leur mobilité. De plus l'architecture alpine possède un caractère visionnaire et utopique, ses constructions produisent une dimension impressionnante et violente. Les

paysages et les espaces architectoniques comme les montagnes, les artères des grandes villes, les constructions en béton ou en métal influencent notre relation physique et psychique au monde. Le récit de Francesco Pétrarque qui s'engage dans l'ascension du Mont Ventoux en 1336 illustre l'avènement de la forme moderne de l'expérience de la montagne : au sommet il s'abandonne à des considérations sur l'immensité du temps et de l'âme. Toute époque façonne les concepts nécessaires à la compréhension de la réalité qu'elle perçoit. Longtemps un milieu menaçant, puis patrimoine exceptionnel, et enfin immense terrain de jeu, la montagne est désormais fragilisée. En s'opposant à la nouvelle culture dominante médiatico-touristique au nom d'une autre vision du monde, d'un développement durable et harmonieux, d'une écologie responsable, cet environnement montagneux naturel peut être préservé. Sans quoi, l'expérience fondatrice de Pétrarque risque de disparaître sans correspondant sémantique.

Le touriste est un héros du paysage malgré lui. Guidé et s'inscrivant dans un parcours, cet instrument d'un discours certain suit un itinéraire, un programme préétabli. Il avait l'habitude de consommer des paysages, puis au XXI^e c'est la montagne elle-même qu'il se met à consommer. Le besoin de satisfaire des impératifs de croissance, d'accélération et d'intensification de l'innovation a conduit les êtres humains dans des marathons les ravageant jusqu'aux limites de leurs possibilités physiques et leur procurant un intense besoin d'évasion. Ceci peut être l'indice d'une persistance culturelle de l'idée de domination qui a tendance à nier l'existence de soi et du monde, et à plus grande échelle, l'incapacité de notre société à enrayer la destruction de ses ressources naturelles. Quelle est donc la concrète évolution du tourisme hivernal et sa contribution au développement durable pour les Alpes ? Une conscience plus aiguë de l'environnement, la progression du savoir sur l'histoire, la valorisation et la patrimonialisation n'atténue pas la crainte d'une perte de la nature comme espace de résonance. La résonance, concept de philosophie sociale expliqué par Hartmut Rosa, est un mode de relation au monde, spécifique, par lequel le monde est éprouvé comme responsif. La résonance présuppose un lien immédiat et intense au monde²⁰. Les sociétés du XXI^e sont soumises à un processus d'accélération provoquant autant de progrès que d'aliénation, l'idée est donc de penser l'envers de l'accélération. Au-delà des structures temporelles, la question du "monde" est réintroduite. Hartmut Rosa énonce la résonance par ces mots-ci : "si le problème est l'accélération, alors la résonance est peut-être la solution"²¹. Cela prend un sens tout particulier dans notre contexte.

	Rapport actif au monde	Rapport passif au monde
Affirmation du monde	Adaptation au monde	Observation, contemplation du monde
Négation du monde	Domination du monde	Fuite hors du monde

Les quatre formes culturelles élémentaires de relation au monde selon Hartmut Rosa.

20 ROSA, Hartmut, 2018. *Résonance, Une sociologie de la relation au monde*. Éditions La Découverte, EAN13:9782707193162. p. 195.

21 ROSA, Hartmut, 2018. *Résonance, Une sociologie de la relation au monde*. Éditions La Découverte, EAN13:9782707193162. p. 7.

Les bouleversements du XX^e, touchant la société, la technique, la physique tout comme la philosophie, accélèrent les individus et leur donnent une nouvelle dynamisme qui s'exprime notamment dans une nouvelle conscience du corps et dans le sport, mais aussi dans le voyage. L'humain recherche à travers le voyage des expériences existentielles de résonance. Celles-ci sont rendues possible grâce à une mise à disposition du monde. On mène sur la montagne, rendue accessible jusqu'en altitude, la même vie mondaine que dans les villes. La vitesse devient le symbole de la modernité. Le sublime excessif fait voler en éclats les limites. L'expérience d'un être pensant et ressentant se transforme en celui d'un individu accéléré. La théorie de la résonance, cette sociologie de la relation au monde développée par Hartmut Rosa, offre un cadre d'analyse pertinent. L'individu découvre des pays et des peuples étrangers dans des conditions complètement contrôlables sans s'y engager réellement. Il se rend invulnérable, il devient ou demeure donc incapable de résonance. Il se laisse éventuellement stimuler, mais pas toucher. La prévisibilité dont a besoin l'être humain n'est pas favorable à l'émergence d'un rapport de vulnérabilité avec le monde, qui permet de déclencher une expérience de résonance. Pour l'auteur, la résonance implique la vulnérabilité et la prédisposition à se rendre vulnérable. La quête de résonance se voit donc bloquée.

Comment accéder à une véritable connaissance, éprouver une relation de résonance face au monde, quand l'individu se trouve noyé dans la superficialité de cette nouvelle société qui n'arrive plus à se forger une vision globale du monde et qui ne recherche plus l'au-delà ? En examinant les tendances à la crise (écologique, démocratique, sanitaire) une nouvelle saisonnalité touristique à Ischgl peut permettre de renouer avec une forme culturelle élémentaire de relation au monde de type active et affirmative. Les voyageurs peuvent (re) devenir des agents venant à la rencontre du monde, y intervenir et se confronter à lui. Un nouveau tourisme émerge, un tourisme plus durable, plus participatif et plus numérique, qui assure des investissements futurs dépendants de critères environnementaux. Le tourisme responsable est une continuité déguisée. L'ouverture de pratiques accentuant à la fois notre autonomie individuelle et collective et nos possibilités d'être en résonance avec le monde esquissent le tourisme futur.

3.3 LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ AU SEIN DE LA VALLÉE, SCÉNARIO DE DÉVELOPPEMENT

La question de la mobilité est au centre de nombreux débats, liés à la conscience d'un rythme de vie accéléré et d'une progressive dématérialisation de certaines opérations quotidiennes. De nouvelles formes d'habitat sont ainsi proposées, s'inspirant le plus souvent des principes d'habitat minimum des peuples nomades, de la caravane, du téléphérique ou de la capsule spatiale. Guidés par toutes sortes de références, les architectes ont imaginé des solutions adaptées aux exigences de cette nouvelle société. Des projets de logements mobiles, transportables, parfois même périssables, souvent réduits à de simples cellules équipées ont fleuri. Le téléphérique va-et-vient personnalisable rend possible des cabines avec un panorama à 360°, décapotables avec toit-terrasse, équipées de sièges et d'un plancher chauffants. Pourquoi donc limiter leur utilisation à la circulation des êtres humains sur les champs de

ski? Les nouvelles technologies issues de l'ère industrielle n'ont été pendant longtemps que peu considérées en architecture. Néanmoins, certains précurseurs ont ouvert les yeux sur ces références devenues incontournables et ont souhaité les exploiter, pour finalement les révéler dans leurs projets architecturaux. Une liaison entre deux caractéristiques des Alpes est importante : la ville touristique et la ville nature. Un territoire où la force de la nature et la force de l'urbain naissent et se rencontrent.

Dans un pays vivant du tourisme, les transports doivent être attrayants, plaire au public, donner envie de se déplacer, ils devraient presque être des attractions en soi. Une nouvelle taille colossale du projet qui intériorise la circulation, la vie et le mouvement au sein de la montagne émerge. L'échelle conventionnelle des ensembles urbains standards est quittée, au profit d'une méga-échelle. Une architecture passe-obstacle, attentive au monde existant, qu'elle visite, qu'elle dédaigne ou préserve, engendre des villes, des histoires, des narrations, un script de film. Les connecteurs, les transports, les circuits deviennent la raison même de la ville. Possédant l'intégralité de ses besoins en elle-même, elle est libérée de toutes contraintes physiques ou matérielles, affranchies de toutes autorités, de servitude. Se baladant sur l'ensemble d'un réseau de câbles, interagissant avec d'autres êtres de leur espèce, s'accouplant, se multipliant, visitant le territoire, elles se répandent et jouissent d'une pleine liberté. Ces idées montrent la qualité supérieure d'un projet capable de remplacer, d'absorber la ville qui, jusqu'à maintenant, était un rassemblement de multitudes de petites entités, en quelque chose de nouveau. Cette architecture machiniste inédite vient remplacer la ville existante. Plusieurs types de mobilité existent : celle de l'objet, celle de l'ensemble architectural par son déplacement et son évolutivité et celle de l'utilisateur dans l'environnement. L'attachement au sol est remis en question, l'architecture est déterritorialisée. Les nouvelles structures urbaines combinent unités de travail, unités d'habitation et espaces pour le plaisir. L'architecture n'a plus de plan physique mais un plan psychique. Il n'y a plus de murs. Les espaces sont des ballons palpitants. Notre poulx devient l'espace et notre visage la façade. Les villes palpitent comme un cœur, et s'envolent comme un souffle. Leurs formes aléatoires et rêveuses sont habitées par une mécanique complexe articulée, qui représente le moyen pour vivre à l'intérieur de l'architecture.

Dans le Tyrol, autour des années 1920-1930, afin de répondre aux problèmes liés au tourisme de masse, de nouveaux types d'hôtels sont expérimentés. Implantés dans les villages existants, ils reprennent la plupart du temps des éléments régionaux et les réinterprètent. Le type traditionnel de la ferme est adapté au tourisme, en modifiant avant tout l'échelle, de manière à prendre en compte les fonctions nouvelles de ces constructions. Des fermes sur-dimensionnées, dotées de balcons, ou encore comportant neuf étages naquirent. Dans le Tyrol, autour des années 2020-2050, afin de répondre aux problèmes liés aux crises écologique, ou sanitaire de nouveaux types d'infrastructures sont expérimentés. Implantées dans le territoire, elles reprennent les éléments du téléphérique et réinterprètent leurs fonctions.

3.4 D'UNE STATION DE SKI À UNE HYBRIDATION

L'activité hivernale tournée vers le ski, pourrait se maintenir, mais pas sans concession. Il est possible de la poursuivre mais les investissements futurs doivent se concentrer vers des activités de transition, permettant de maintenir l'exploitation lorsque le ski alpin sera sur le déclin. Faire la promotion d'une station, même presque verte peut déjà être considéré en soi comme anti-écologique, mais il faut être lucide, les gens ne vont pas être découragés à venir par souci d'écologie. Ainsi une réflexion sur d'autres activités, hivernales ou estivales, est à mettre en place. La présence de neige en hiver, si elle l'est en quantité insuffisante pour la pratique du ski alpin, reste un aspect attractif pour d'autres activités hivernales telles que la luge, les randonnées en raquette, peau de phoque etc. Il convient donc de maintenir le développement dans cette vision, d'un tourisme doux, orienté vers la randonnée, la nature et son paysage, où les infrastructures sont présentes pour permettre un accès facilité aux différents points de vue et activités. Celles-ci doivent offrir des expériences permettant de se retrouver, d'être en harmonie avec soi-même et de transporter l'être humain à un degré extraordinaire d'exaltation. Dans la modernité du XXI^e un grand nombre de personnes trouve et accorde une importance au sport en tant qu'axe de résonance. Les activités sportives sont comme une espèce de dialogue entre le corps et l'esprit. Dans le sport, l'être humain éprouve son propre corps comme une *chose vivante* et dont la voix se fait entendre. L'exercice parvient à lui donner la sensation de lui-même. Au travers de la luge par exemple, les corps, disposés à jouer ensemble, produisent un phénomène collectif, socialisés ils réagissent plus vite que la conscience. Les acteurs sont comme emportés dans un processus. Les gens recherchent des sensations de la sorte. Il se passe un phénomène contraire dans la culture de la modernité, où la volonté de rendre la nature disponible ainsi que la marchandisation de la résonance entravent la mise en place d'une relation résonante avec la nature. Celle-ci est conçue et éprouvée comme une oasis de résonance opposée aux contraintes d'action et aux expériences du monde social. En effet, il faut éviter que l'humain recherche dans les espaces naturels montagnards l'auto-efficacité sous une forme muette d'une maîtrise de soi et de la nature. Vaincre les montagnes, triompher des pistes les plus raides sont des activités visant le contrôle et non la résonance au monde. Le résultat est que la nature devient ce que les hommes de la modernité consomment pendant les vacances à la montagne. *Une modernité désaccordée*²². Est-il possible de transformer la relation au monde d'une société ? Ces concepts positifs qui permettent de dépasser le stade de la critique et de se mettre en quête d'une meilleure forme d'existence forment-ils une idée romantique ou irrationnelle ? Sûrement pas, l'être humain aspire à un monde qui le porte, qui le nourrit, qui le réchauffe et qui soit accueillant. L'action humaine est motivée par une recherche de résonance et par la peur d'être confronté à un monde froid et hostile.

Mais comment faire profiter de ce paysage exceptionnel sans pour autant suréquiper

²² ROSA, Hartmut, 2018. *Résonance, Une sociologie de la relation au monde*. Éditions La Découverte, EAN13:9782707193162. p. 511.

et sur-sécuriser la montagne ? Une réflexion sur un parcours de découverte, sur un safari montagnard assuré par une infrastructure câblée et composée de différentes structures semble une option intéressante. La possibilité de comprendre les conséquences des changements climatiques dans les Alpes, d'y être sensibilisé, serait offerte aux différents voyageurs en plus d'une expérience du paysage. L'infrastructure chercherait à offrir une expérience de l'altitude et de survol des espaces naturels, avec une réflexion plus approfondie sur les cabines en elles-mêmes, qui pourraient accueillir des fonctions. Dormir dans une cabine à plus de 2 000 mètres d'altitude ? Utiliser la réalité augmentée afin de pouvoir comprendre le paysage et son évolution tout au long d'un parcours ? Ou bien mettre en fonction de simples cabines, et proposer différentes expériences au niveau des stations, îlots de sécurité au sein de milieux magnifiques et dangereux en même temps. Ces infrastructures proposent moult possibilités et apportent un caractère unique à ce genre d'expérience. Il n'est pas trop tard pour commencer aujourd'hui à s'ouvrir à la qualité de notre relation au monde - à la fois individuellement et ensemble, ainsi que politiquement. Un monde qu'il s'agit d'écouter et auquel répondre. La mise en place de ces stratégies d'adaptation efficaces peuvent être transférées, appliquées à d'autres régions de montagne du monde ayant des problématiques comparables.



Image 25:

Restaurant de
montagne, Le
Pardorama
(2624 m).



CONCLUSION

En Europe, les Alpes contribuent de façon unique à façonner l'imaginaire de leur population comme celle des voyageurs extérieurs. Les changements écologiques, les modifications dues aux activités humaines, les évolutions culturelles, les progrès techniques ont façonné ces montagnes ainsi que la façon propre à l'être humain de se les représenter et de les vivre. Cet investissement symbolique et idéologique de la montagne a connu plusieurs moments clés, comme cela a été décrit. D'un milieu répulsif et hostile à une montagne mythique, cet *objet* de recherche expérimentale devient un spectacle sublime. Les technologies finissent par apporter un paradis, une nouvelle réalité terrestre, qui épuise cette montagne de toujours. Une fantastique illusion de la ville nous fait face, le paysage montagnard semble stimuler une sur-urbanité, il joue à l'extrême les passions de la ville. Le respect et l'admiration initial pour la grandeur du monde alpin ont progressivement fait place à une exploitation effrénée par le tourisme de masse et à une commercialisation illimitée de son image. Une adaptation aux changements climatiques, sociétaux, économiques doit être pensée comme un processus de réorganisation territoriale de long terme qui nécessite la mobilisation et la collaboration de tous les acteurs du territoire, afin de co-construire un projet ancré dans une dynamique locale, et socialement acceptable. La rencontre de l'être humain sensible et du paysage grandiose procure la perception du sublime, la vibration de la corde qui le relie au monde. Il me semble qu'une des réponses possibles dans la quête de cette séduction, pour notre siècle, est à rechercher au XVIII^e dans ce regard neuf qui est porté sur la nature, sur le primitif et sur l'objet.

Un projet de téléphériques couvrant l'ensemble du territoire, représentant durant des siècles un grand geste visionnaire et responsable, fera l'objet d'une ébauche de réponse. Il reliera l'ensemble du domaine autrichien avec la Suisse et constituera le plus grand réseau de téléphériques du monde. Il érigera en même temps une entreprise touristique parfaitement organisée. L'enjeu de ce projet comprend le fait que la planification d'un concept de transport spécifique implique également l'édification d'un important programme architectural, comme l'intégration d'hôtels, de programmes de recherche, d'écoles d'escalade etc. Ce vaste réseau comportant des lignes principales et secondaires, ponctuées par des arrêts à des endroits particulièrement attrayants, offrira aux utilisateurs une expérience spectaculaire sur la nature en mettant cette montagne exaltée en scène. Ce tracé, cette idée alpine est proposée sous forme de "tâche" à assigner aux nations européennes. Construire des belles infrastructures et les couronner ne conduit pas les peuples très loin, il faut leur montrer les grandes hauteurs solitaires et les engager dans des missions si gigantesques que tout soit subordonné à ces seuls devoirs. La beauté au-dessus de tout. Ce projet construira et éclairera également la problématique du rapport entre individus et paysage au travers de différentes voies théoriques (la façon de vivre un paysage, de le juger et d'y appartenir).

BIBLIOGRAPHIE

LIVRES

CRETIAZ, Bernard, 1993. *La beauté du reste : confession d'un conservateur de musée sur la perfection et l'enfermement de la Suisse et des Alpes*. Carouge-Genève : Ed. Zoé. ISBN 288182191X.

GIGASE, Marc, HUMAIR, Cédric, TISSOT, Laurent, 2014. *Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles)*. Neuchâtel : Éditions Alphil - Presses universitaires suisses. ISBN: 978-2-88930-003-7.

HERBIN, Jacky, 1980. *Le tourisme au Tyrol autrichien ou la montagne aux montagnards*. Grenoble : Editions des Cahiers de l'Alpe.

HERBIN, Jacky, 1979. *Austriaca*, n°spécial - *Deux fois l'Autriche après 1918 et après 1945* (vol. 2/3). Publication de l'université de Rouen Havre.

HERZFELD, Claude, 1979. *La montagne magique de Thomas Mann facettes et fissures*. Les grands événements littéraires, Paris : Nizet.

JAKOB, Michael, 2004. *L'émergence du paysage*. Gollion : Infolio. ISBN: 2-88474-523-8.

PERRET, Jacques, 2011. *Regards sur les Alpes : 100 livres d'exception, 1515-1908*. Chamonix : Editions du Mont-Blanc. ISBN: 978-2-36545-000-3

REICHLER, Claude, 2013. *Les Alpes et leurs imagiers. Voyage et histoire du regard*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes. ISBN: 978-2-88915-033-5.

RIDDELL, James, ODDIE Jeanette, 1958. *The ski runs of Austria*. London : M. Joseph.

ROSA, Hartmut, 2018. *Résonance, Une sociologie de la relation au monde*. Éditions La Découverte, EAN13:9782707193162.

STACHER, Susanne, 2018. *Sublimes visions : architectures dans les Alpes*. Bâle : Birkhauser, Édition Angewandte. ISBN : 9783035615296.

WALTER, François, 2004. *Les figures paysagères de la nation, Territoire et paysage en Europe (16^e-20^e siècle)*. Édition de l'École des Hautes Études en Science.

WALTER, François, 1991. *La montagne des Suisses. Invention et usage d'une représentation paysagère (XVIIIe-XXe siècles)*. Études rurales, Volume 121, Numéros 121-124.

ARTICLES RAPPORTS

AIGNER, Günther. In Zusammenarbeit mit dem Forum Zukunft Skisport. 2018. *Die Winter im Paznaun seit 1895, Eine Analyse amtlicher Wintertemperatur- und Schneemessreihen.*

AIGNER, Günther. GATTERMAYR Wolfgang. 2019. *Die Winter in Österreich seit 1895, Eine Analyse amtlicher Temperatur- und Schneemessreihen aus österreichischen Wintersportregionen.* www.zukunft-skisport.at/studien

Convention alpine. 2009. *Plan d'action sur le changement climatique dans les Alpes.* Réunion de la Conférence alpine.

Convention Alpine, 08.2015. *Les Changements Démographiques dans les Alpes, Rapport sur l'état des Alpes.* Disponible à l'adresse : <https://www.alpconv.org/fr/home/actualites-publications/publications-multimedia/detail/r5a5-les-changementsdemographiques-dans-les-alpes-1/>

VANAT, Laurent & Stéphanie, 2007. *Ischgl, L'Ibiza des Alpes*, Montagne Leaders n°204, p.40-48.

MÉDIA

France Inter, 3 avril 2020, interview de Bruno Latour par Nicolas Demorand.

SITES INTERNET (Dernière consultation en décembre 2020)

<https://www.alpconv.org/fr/home/>

<https://www.tirolwerbung.at/>

<https://www.ischgl.com/en>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%96tzi>

<https://www.remontees-mecaniques.net/dossier/page-histoire-des-remontees-mecaniques-accueil-50.html>

<https://www.remontees-mecaniques.net/bdd/station-ischgl-225.html>

<https://www.remontees-mecaniques.net/dossier/page-histoire-des-remontees-mecaniques-accueil-50.html>

<https://www.delcampe.net>

<https://hik.tirol.gv.at/>

<https://www.futura-sciences.com/planete/questions-reponses/hiver-invente-ski-10404/>

[http://www.faidp.com/perso/Savoie\(7\).html](http://www.faidp.com/perso/Savoie(7).html)

ICONOGRAPHIE

- Image 1 DE JODE Gerard, Comté du Tyrol, 1578.
https://hik.tirol.gv.at/?basemap=bm0&scale=288895.85493609915¢erx=1283247.5578010702¢ery=5975171.146808699¢erspatial=102100&category=Uebersichtskarten_nicht_georef&map=43
- Image 2 Cl. J. Herbin, Gasthof Erzherzog Rainer à Kössen : exemple d'ancienne auberge ayant servi de point d'ancrage au développement du tourisme en milieu rural. Tiré de HERBIN, Jacky, 1980. *Le tourisme au Tyrol autrichien ou la montagne aux montagnards*. Grenoble : Editions des Cahiers de l'Alpe. p. 261.
- Image 3 Cl. Herndl, Alpinisme dans le massif de la Silvretta. Tiré de HERBIN, Jacky, 1980. *Le tourisme au Tyrol autrichien ou la montagne aux montagnards*. Grenoble : Editions des Cahiers de l'Alpe. p. 41.
- Image 4 Arnold Fanck, Miracle des skis, 1920. Tiré de STACHER, Susanne, 2018. *Sublimes visions : architectures dans les Alpes*. Bâle : Birkhauser, Édition Angewandte. ISBN : 9783035615296. p. 37.
- Image 5 <https://www.remontees-mecaniques.net/dossier/page-histoire-des-telepheriques-54.html>
- Image 6 <https://www.remontees-mecaniques.net/dossier/page-histoire-des-telesieges-52.html>
- Image 7 Silvretta Hochalpenstrasse 1965, scan Alte Ansichtskarte Postkarte. <https://www.delcampe.net/de/sammlerobjekte/ansichtskarten/oesterreich/ohne-zuordnung-5/11528039-partenen-vorarlberg-silvretta-hochalpenstrasse-vermunt-stausee-litzner-1116078026.html>
- Image 8 Dorfstrasse, Ischgl, 1983. <https://www.delcampe.net/de/sammlerobjekte/ansichtskarten/oesterreich/ischgl/os2239-ischgl-hotel-post-653212900.html>
- Image 9 Dorfstrasse, Ischgl, 2007. <https://www.crystalski.co.uk/ski-resorts/austria-ski-holidays/ischgl/>
- Image 10 Alte Ansichtskarten, Ansichtskarte Ischgl Panorama 1945. <https://www.delcampe.net/de/sammlerobjekte/ansichtskarten/oesterreich/ohne-zuordnung-3/ansichtskarte-ischgl-panorama-1945-1136145169.html>
- Image 11 Ischgl, Trisannaweg, GoogleMaps 2018.
- Image 12 Alte Ansichtskarten, Ischgl im Paznauntal Paznaun. <https://www.delcampe.net/de/sammlerobjekte/ansichtskarten/oesterreich/ohne-zuordnung-3/543863-tolle-ak-ischgl-im-paznauntal-paznaun-pub-risch-lau-9519-456223045.html>
- Image 13 "Ischgl, Paznaun, Austria" by Marcus Rahm is licensed under CC BY-NC-SA 2.0. <https://search.creativecommons.org/photos/0f6e9205-4dc3-44be-8115-ef21ab2d4657>
- Image 14 Alte Ansichtskarten, Ischgl im Paznauntal, Skigebiet Idalpe. <https://www.delcampe.net/de/sammlerobjekte/ansichtskarten/oesterreich/ohne-zuordnung-3/ischgl-im-paznauntal-skigebiet-idalpe-gl1977-e2758-1110836812.html>
- Image 15 "Blick vom Ischgl VIP Bereich" by PrinothPhotography.com is licensed under CC BY-ND 2.0. <https://search.creativecommons.org/photos/e2d583e8-ad73-4dbc-b553-7690761e4d27>
- Image 16 Alte Ansichtskarten, Silvretta Ski-Arena Ischgl, Id-Alpe, Id-Joch - Ischgl, Paznauntal, Tirol. https://www.delcampe.net/de/sammlerobjekte/ansichtskarten/oesterreich/ischgl/silvretta-ski-arena-ischgl-id-alpe-id-joch-ischgl-paznauntal-tirol-4290-779382101.html?utm_source=delcampe.net&utm_medium=push_auto&utm_campaign=ansichtskarten/oesterreich/ischgl_milanoitalia
- Image 17 <https://www.holidaycheck.de/m/mit-der-fimba-bahn-auf-die-idalp/7001bafb-4292-3560-b1af-a5b02107cb6e>
- Image 18 Alte Ansichtskarten, Silvretta - Schiarena, Ischgl - Paznauntal - Tirol, Idalpe. <https://www.delcampe.net/de/sammlerobjekte/ansichtskarten/oesterreich/ohne-zuordnung-8/1147525-silvretta-schiarena-ischgl-paznauntal-tirol-idalpe-1051064827.html>
- Image 19 https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Ischgl_pists.jpg
- Image 20 AK Silvretta Ski Abfahrt vom Lorain Fernerjoch 1929 gest. Ischgl. www.delcampe.net
- Image 21 AK Silvretta Ski Abfahrt vom Lorain Ischgl, by Leo-setä, CC BY-SA 2.0. 2003. <https://search.creativecommons.org/photos/8b4888e7-94b7-4d61-a6b7-ed3a2ae79698>
- Image 22 <https://www.remontees-mecaniques.net/bdd/reportage-td4-palinkopf-doppelmayr-5307.html>
- Image 23 <https://www.remontees-mecaniques.net/bdd/reportage-td4-palinkopf-doppelmayr-5307.html>
- Image 24 <https://www.remontees-mecaniques.net/bdd/reportage-td6b-palinkopfbahn-doppelmayr-6923.html>
- Image 25 https://cdn.snowplaza.com/images/ski-area/w_304,h_228/ischgl-samnaun-silvretta-arena_205362.jpg

REMERCIEMENT

Vincent Kaufmann, professeur énoncé théorique, pour ses conseils avisés et son suivi.

Nadja Maillard, pour ses relectures, explications ainsi que ses commentaires précieux à ma rédaction.

Ma famille, pour leur soutien tout au long du semestre.

