

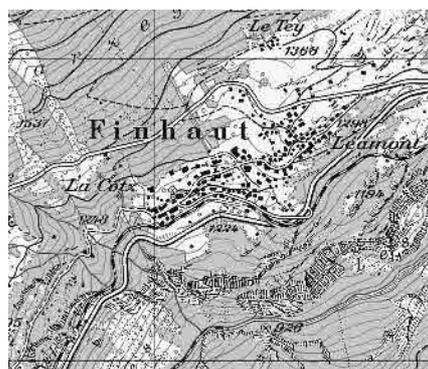


Photo aérienne Charles-André Meyer 1985, © SAT, Canton du Valais, Sion

A l'origine modeste localité rurale retirée, le site s'est transformé grâce à ses qualités paysagères en une station touristique de moyenne altitude réputée. Reliée par le chemin de fer à la plaine, elle eut son heure de gloire à la Belle Epoque avant de retomber dans l'anonymat.



Carte Siegfried 1879



Carte nationale 1995

Cas particulier



XX	✓	Qualités de la situation
XX	✓	Qualités spatiales
XX	X	Qualités historico-architecturales

Finhaut

Commune de Finhaut, district de Saint-Maurice, canton du Valais



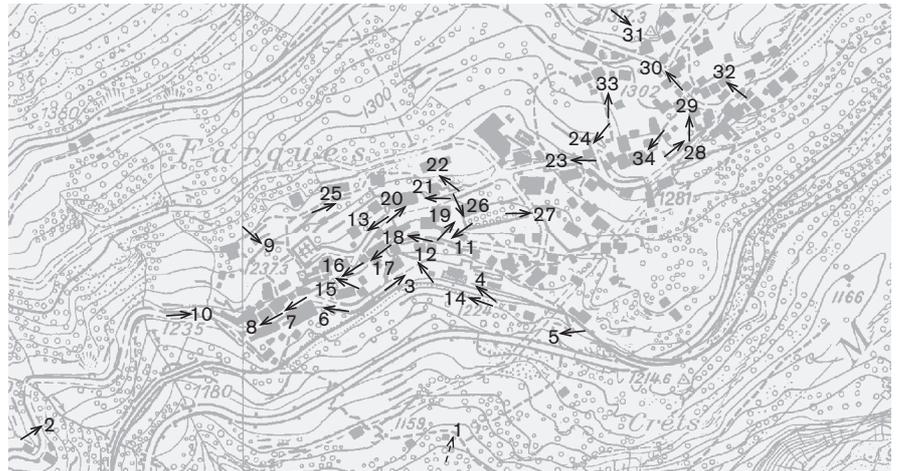
1



2



3 Plate-forme ferroviaire



Direction des prises de vue 1 : 8000
Photographie 1995 : 1
Photographies 1996 : 2 - 34



4 Gare, 1906



5 Grand-hôtel Bristol, 1905



6



7 Dépendances de l'hôtel



8



9



10 Parc de l'hôtel

Finhaut

Commune de Finhaut, district de Saint-Maurice, canton du Valais



11



12



13



14



15 Eglise paroissiale Notre-Dame



16



17



18



19



20 Socle d'un hôtel inachevé



21



22

Finhaut

Commune de Finhaut, district de Saint-Maurice, canton du Valais



23



24



25



26



27 Ecole, vers 1938



28



29



30



31 Ancien hameau de Léamont



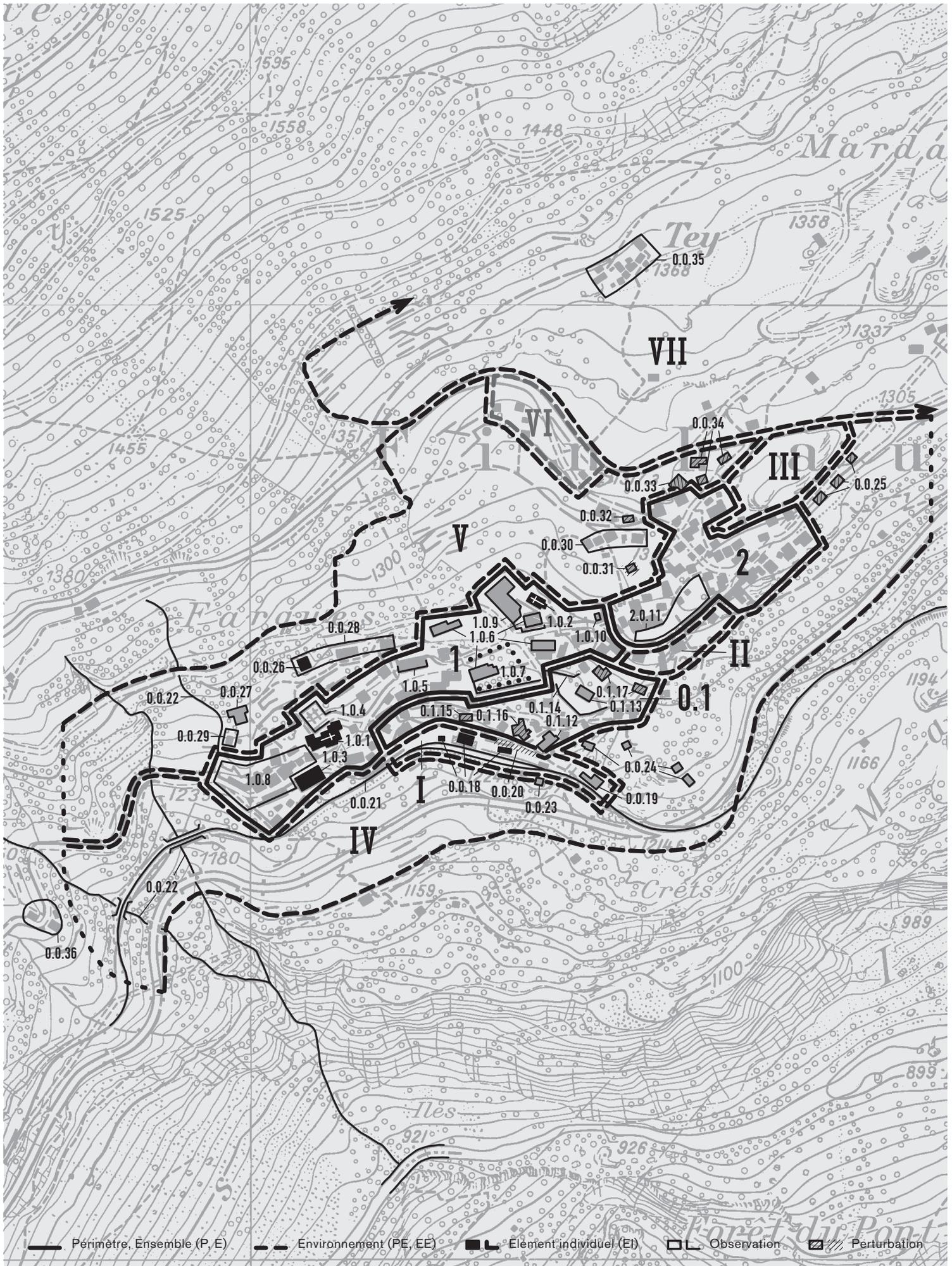
32



33



34



**P Périmètre, E Ensemble, PE Périmètre environnant,
EE Echappée dans l'environnement, EI Elément individuel**

Type	Numéro	Désignation	Catégorie d'inventaire	Qualité spatiale	Qualité hist.-arch.	Signification	Obj. de sauvegarde	Observation	Perturbation	Photo n°
P	1	Composante principale de l'agglomération, fortement marquée par les constructions touristiques de la fin du 19 ^e s.	AB	×	×	×	A			1,2,5-24
P	2	Ancien hameau de Léamont occupant la plate-forme supérieure ; tissu encore largement rural	AB	/	/	×	A			28-34
E	0.1	Noyau dominant la gare ; tissu à l'origine rural, par endroits fortement modifié	C	/	/	×	C			3,4,14
PE	I	Plate-forme allongée occupée par les constructions ferroviaires	a			×	a			3,4,14
PE	II	Habitations individuelles bordant la route qui rejoint Léamont	b			×	a			
PE	III	Aire de jeu retenue par une barrière de rochers protégeant Léamont	a			×	a			
PE	IV	Versant escarpé formant le premier plan du site, pratiquement libre de constructions	a			×	a			1
PE	V	Près en partie en forte pente, formant une combe sur l'arrière de Léamont	ab			×	a			
PE	VI	Habitations individuelles à flanc de combe, postérieures aux années 1980	b			/	b			
EE	VII	Terrains en pente douce, puis de plus en plus raide, dominant le site ; quelques constructions parasites	ab			/	a			1
EI	1.0.1	Eglise paroissiale Notre-Dame édifée en 1928 par Fernand Dumas à la place d'un sanctuaire de 1652				×	A			2,5,9,11,13-15,24
EI	1.0.2	Eglise anglicane de 1895, témoignant de l'importante présence touristique britannique				×	A			
EI	1.0.3	Grand-hôtel Bristol édifé en 1908, devenu sanatorium en 1946 ; transformé en résidence de vacances vers 1970, avec perte d'identité				×	A			5,6,9
	1.0.4	Cimetière clos dominant l'église						o		9
	1.0.5	Commerces occupant le socle d'un hôtel dont la construction a été interrompue par une faillite, 1906 ; maçonnerie et granit						o		20,21
	1.0.6	Principaux hôtels de la fin du 19 ^e et du début du 20 ^e s., illustrant la diversité de ce type architectural						o		19,22
	1.0.7	Parc à l'abandon d'un hôtel ; terrasse artificielle richement arborée, 1903						o		
	1.0.8	Dépendances de l'hôtel Bristol et habitations édifées après un incendie en 1906, formant un véritable quartier						o		7,8
	1.0.9	Centre communal inauguré en 1983, avec piscine dans le socle : volumétrie écrasante, contrairement au tissu 1900						o		
	1.0.10	Habitation individuelle juchée sur un mur de soutènement en fond de perspective de la route ; avant 1950						o		
	2.0.11	Terrasse et esplanade engazonnée isolant le tissu rural des nouvelles habitations individuelles						o		
	0.1.12	Ancien hôtel Bel-Oiseau, portant la date de 1862, agrandi en aval dans les années 1900 ; transformé en habitation						o		
	0.1.13	Ecole de style régionaliste, 1938						o		27
	0.1.14	Locaux de la protection civile, bouleversant la topographie d'origine						o		
	0.1.15	Agrandissement, après 1960, d'une maison rurale ; dispositif d'avant-corps agressif						o		3
	0.1.16	Habitation collective tranchant sur le restant du tissu par sa taille et son faite mal tourné						o		3
	0.1.17	Habitations individuelles, vers 1970, niant la césure ancienne entre les différents tissus						o		
EI	0.0.18	Installations du Martigny-Chamonix ; gare de 1906 avec socle en granit et étage en bois				×	A			3,4

**P Périmètre, E Ensemble, PE Périmètre environnant,
EE Echappée dans l'environnement, EI Elément individuel**

Type	Numéro	Désignation	Catégorie d'inventaire	Qualité spatiale	Qualité hist.-arch.	Signification	Obj. de sauvegarde	Observation	Perturbation	Photo n°
	0.0.19	Ancien arsenal de 1906, puis ancien local des accumulateurs du chemin de fer						o		
	0.0.20	Mur de soutènement en béton, vers 1970, d'une rare brutalité							o	
	0.0.21	Voies et ouvrages d'art ferroviaires						o		
	0.0.22	Cours d'eau de faible débit faisant leur jonction en contrebas du site						o		
	0.0.23	Chalet des années 1950 implanté au premier plan des voies du chemin de fer						o		
	0.0.24	Résidences secondaires de taille réduite implantées à la périphérie						o		
	0.0.25	Habitations individuelles et résidences secondaires, après 1950, menaçant le caractère rural de l'entrée nord de Léamont							o	
EI	0.0.26	Chalet Hentsch, vers 1906, très représentatif de ce type de construction				×	A			
	0.0.27	Maison édifiée en 1855 par le révérend Emile d'Anguier, domicilié à Ramsgate ; bâtiment en maçonnerie avec balcons panoramiques						o		
	0.0.28	Constructions implantées en lisière de forêt, en surplomb du site ; amorce de développement parasite interrompue vers 1970						o		
	0.0.29	Ruines d'un moulin et dépendance en madriers ; seuls vestiges du hameau de Cotz						o		
	0.0.30	Rangée de minuscules dépendances prolongeant le tissu rural de Léamont						o		
	0.0.31	Habitation individuelle postérieure à 1980, isolée dans les prés, heureusement cachée derrière une haie							o	
	0.0.32	Habitation individuelle antérieure à 1980 ; corps étranger à la frange du tissu rural							o	
	0.0.33	Habitation individuelle, vers 1970, écrasant Léamont de sa masse							o	
	0.0.34	Hangars en béton armé menaçant Léamont par le désordre qu'ils induisent							o	
	0.0.35	Mayen de Tey implanté sur une plate-forme en contre-haut du site, quasiment invisible depuis l'agglomération						o		
	0.0.36	Groupe de deux chalets 1900 perchés sur un épaulement						o		

Evolution de l'agglomération

Histoire et étapes du développement

La première mention du site remonte à 1242, avec les graphies Fignaux, Fignol, Efignaz ; en 1294, on trouve celle de Finyaux et, en 1299, celle de Deffenyaz. Son nom pourrait dériver du latin « confine alti », les confins du haut ou Fins Hauts, comme on le voit également écrit. Cette étymologie correspondrait assez aux données géographiques d'un site situé en cul-de-sac à proximité de la frontière entre la Suisse et la Savoie, à l'extrémité supérieure de la commune de Salvan. Au lieu dit Le Crest, au nord-est du village, se trouvent les vestiges d'un ancien hameau qui, d'après la tradition, aurait été abandonné à la suite d'une épidémie de peste survenue au 16^e siècle. Une nouvelle pandémie débuta en 1632 ; afin d'éviter au maximum les contacts qui facilitaient sa propagation, l'abbé de Saint-Maurice décida d'ériger Finhaut en paroisse, ce qui fut fait en 1649. La chapelle, édifiée en 1638 grâce aux dons d'un dénommé Hugon, devint la cure du nouveau sanctuaire consacré en 1652 et dédié à saint Sébastien, connu pour s'être voué aux soins des lépreux. L'église fut à nouveau agrandie et restaurée en 1737, sans doute en liaison avec la croissance progressive de la population.

Jusque bien après le milieu du 19^e siècle, le site conserva un caractère profondément rural, même si le premier établissement touristique, l'hôtel Bel-Oiseau (0.1.12), fut ouvert en 1862. Cet état se reflète encore dans la première édition de la carte Siegfried de 1879, tout juste antérieure à l'essor touristique de Finhaut. Les constructions présentent toutes encore une taille réduite en plan et ne se distinguent guère par leur échelle des mayens voisins, dont Le Tey (0.0.35). Le site est à l'époque scindé en trois hameaux nettement distincts, dont seul Léamont (2) a conservé son identité à ce jour. Un deuxième hameau porte le nom de La Ville (0.1) ; dérivé du patois « vella », ce nom indique le voisinage du « quartier » avec l'église paroissiale (1.0.1). Il se développe le long de la voie qui court à flanc de coteau à partir du sanctuaire ; ses constructions minuscules se perdent aujourd'hui parmi les nouveaux bâtiments. Le troisième hameau, du nom de Cotz, se situe à l'extrémité ouest du site, le long d'une voie courant

dans la ligne de plus grande pente, à partir d'un moulin et d'une dépendance (0.0.29) ; à l'exception de ces deux constructions, son tissu a été presque entièrement détruit lors d'un incendie survenu le 9 avril 1906, provoqué par l'explosion d'une locomotive à vapeur. La disparition du tissu historique a permis par la suite la construction, en 1908, de l'hôtel Bristol (1.0.3) et de ses dépendances (1.0.8). Jusqu'en 1868, Finhaut était uniquement desservi depuis Salvan. A cette date, la route fut prolongée en direction du Châtelard et de Chamonix, ce qui désenclava le site et facilita son développement en lieu de villégiature. Cette évolution aboutit en 1874 à l'indépendance politique de Finhaut, qui se détacha de la commune de Salvan. Quant au tronçon de voie reliant Le Trétien à Finhaut, il tomba peu à peu en désuétude et n'est aujourd'hui même plus carrossable.

Entre 1880 et le début du 20^e siècle, Finhaut devint l'une des stations touristiques les plus fréquentées de la région. Grâce à l'engagement de deux ou trois promoteurs locaux, une dizaine d'hôtels et de pensions virent le jour durant cette période dont le Bristol (1.0.3), qui constitua longtemps, avec ses dépendances (1.0.8), un véritable complexe touristique à l'ouest de l'église. Pour attirer une clientèle essentiellement britannique et allemande, l'on construisit même une église anglicane (1.0.2), qui jouxte l'un des derniers hôtels à être édifié, portant la date de 1901. Cette évolution se reflète également dans les statistiques portant sur la formation des guides de la vallée, puisque douze d'entre eux décrochèrent leur brevet entre 1882 et 1896, alors qu'ils ne furent plus que onze à l'obtenir entre 1897 et 1990.

Cet important essor touristique eut pour corollaire la recherche d'une meilleure liaison entre la plaine du Rhône et la vallée de Chamonix que celle offerte par la voie d'accès d'alors, connue en tant que route des quarante-trois lacets. En 1888 eurent lieu les premières discussions portant sur une liaison entre Martigny et Chamonix par le chemin de fer. Le premier coup de pioche fut donné le 24 novembre 1902 et la voie ouverte à l'exploitation le 20 août 1906, contribuant ainsi à désenclaver définitivement le site. Jusqu'en 1935, le trafic fut limité à la période allant

de mai à fin octobre. En raison notamment de l'amélioration des liaisons, Finhaut acquit la réputation, au début du 20^e siècle, d'être la deuxième station touristique du Valais, après Zermatt, en nombre de lits et de nuitées. La route reliant Martigny à Salvan fut améliorée entre 1931 et 1934, le tronçon entre le Trétien et Finhaut restant à ce jour à l'état de projet. Quant à la liaison avec la route du col de la Forclaz, dont la construction fut achevée en 1885, elle ne fut réalisée que dans les années 1960, sans doute trop tard pour relancer une station en déclin rapide. En effet, le sérieux coup de frein donné à son expansion par la Première Guerre mondiale fut aggravé par la crise des années 30, les grands hôtels se transformant les uns après les autres en colonies de vacances, puis, dans les années 1970, en résidences de vacances, lorsqu'ils ne demeurèrent pas purement et simplement vides. Cette évolution, si elle peut être considérée comme regrettable sur le plan économique, a par contre permis dans une large mesure la conservation du tissu 1900, même si l'on peut craindre à moyen terme que la non occupation de certains bâtiments ne se traduise par des dégradations irréversibles de la substance, déjà perceptibles dans les dépendances et les parcs qui les prolongent, souvent à l'abandon.

La construction de la ligne du chemin de fer et de ses ouvrages d'art (0.0.21) marqua fortement le site. La plate-forme de la gare (I) associe la station Heimatstil de 1906, caractéristique de la ligne, et ses hangars (0.0.18), ainsi que le buffet de la gare, situé immédiatement en contrebas de la maison de commune, et l'ancien arsenal (0.0.19). En 1928 fut édifiée la nouvelle église paroissiale (1.0.1), dédiée à Notre-Dame de l'Assomption, en remplacement du sanctuaire du 17^e siècle. Due à l'architecte fribourgeois Fernand Dumas, elle s'inscrit dans le renouveau de l'architecture religieuse de l'entre-deux-guerres et associa des artistes tels que le peintre et verrier Alexandre Cingria et le sculpteur François Baud. Dans les années 1930 fut également édifiée l'école (0.1.13), conçue dans le style régionaliste. Tout récemment, dans les années 1990, les autorités engagèrent la construction d'un vaste centre communal et scolaire (1.0.9), dont le socle est occupé par une piscine publique. Ce bâtiment, dans lequel domine le béton, pose le problème

de l'insertion d'un complexe aussi important dans un site par ailleurs largement intact.

En dépit d'un développement plutôt chaotique, l'évolution démographique du site refléta longtemps une grande stabilité, du fait sans doute de l'excellente liaison avec la vallée que constituait le chemin de fer. La population, qui comptait 470 habitants en 1850, puis 433 habitants au début du 20^e siècle et 492 en 1950, culmina à 681 habitants en 1970, sans doute en liaison avec les travaux réalisés au barrage d'Emosson, avant de chuter rapidement au cours des deux dernières décennies, tombant à 293 habitants en 1990.

Le site actuel

Relations spatiales entre les composantes du site

La composante principale de l'agglomération (1) est dominée par un chapelet d'hôtels et de pensions disposés de part et d'autre de la grand'rue. Malgré la conservation de quelques vestiges de constructions rurales, elle présente un caractère presque urbain, quelque peu désuet dans la mesure où il se rattache à la seconde moitié du 19^e et au début du 20^e siècle. La route d'accès rejoint un carrefour faisant office de place ; situé face à l'important complexe que forment l'église et la cure (1.0.1), il est également marqué par la présence de la maison de commune, tandis que l'hôtel Bristol (1.0.3) le surplombe de sa masse. Ce dernier, qui compte cinq niveaux en aval surmontés de combles habitables logés dans la toiture, constitue, avec ses dépendances et ses installations (1.0.8), un véritable quartier qui se prolonge en amont par un parc architecturé, aujourd'hui laissé à l'abandon. A l'opposé, la grand'rue s'élève en pente de plus en plus raide, de telle sorte que l'implantation des hôtels se traduit par une intervention sur la topographie d'origine, avec une architecture sophistiquée de terrasses et de murs de soutènement en pierres maçonnées. Une galerie marchande (1.0.5), précédée d'une terrasse, représente un élément marquant sur le plan spatial, dans la mesure où cette dernière est implantée en bordure de la chaussée, mais également du fait de sa couverture traitée en toiture-terrasse. Un peu plus

haut, côté aval, le parc richement arboré d'un ancien hôtel (1.0.7), aujourd'hui laissé à l'abandon, constitue un espace libre précieux. En contre-haut, le parc en terrasse d'un autre hôtel englobe un bloc erratique géant. Un nouveau noyau est constitué dans son prolongement par un hôtel de 1901, transformé en résidence en 1995, auquel s'accrochent le nouveau centre communal (1.0.9) et l'église anglicane de la fin du 19^e siècle (1.0.2). A proximité, la voie butte sur un haut mur de soutènement coiffé d'une maison individuelle (1.0.10) quelque peu gênante dans ce contexte, d'autant plus qu'elle brouille la transition avec le noyau rural de Léamont.

L'ancien hameau de Léamont (2) est implanté le long du tronçon supérieur de la voie principale de desserte et autour d'un carrefour central. Il est constitué de constructions contiguës de taille très réduite remontant au 17^e–18^e siècle, complétées par quelques pensions édifiées dans les années 1900. Un espace libre (2.0.11), en partie traité en terrasse et en parc, isole le bas de Léamont de la route, facilitant la coupure avec les constructions édifiées dans les années 1950–1970 en aval de la voie et en surplomb du versant (II). Le restant du noyau présente un caractère rural encore affirmé, même si l'activité agricole a pratiquement disparu. Des chutes de rochers survenues au cours des siècles marquent fortement la topographie, permettant la création de compartiments paysagers très définis, notamment sur l'arrière. Le tissu se prolonge par une véritable barre rocheuse bordant la route d'accès en contre-haut, derrière laquelle a été créée, dans les années 1990, une aire de jeu (III).

Le noyau dominant la gare (0.1) se caractérise par sa très grande disparité. A quelques constructions rurales qui figurent parmi les plus anciennes du site – dont une en madriers portant la date de 1717 – et au four banal s'ajoutent notamment une habitation en maçonnerie de grande taille datée 1862 – l'ancien hôtel Bel-Oiseau (0.1.12) –, l'école de 1938 (0.1.13), ainsi que des habitations individuelles récentes ou en cours de construction. Le tout se caractérise par une structure de forme générale allongée, avec une voie de desserte courant en partie parallèlement aux courbes de niveau. La présence de prés et de

jardins qui relient les bâtiments contribue à conserver l'image historique rurale du noyau.

Si la plate-forme de la gare (I) a sans doute constitué à l'origine une atteinte sensible au site, elle a aussi contribué à façonner sa nouvelle image, qui lui vaut aujourd'hui de se distinguer des autres agglomérations de la vallée. Le rehaussement récent du mur de soutènement (0.0.20), rendu nécessaire par l'élargissement de la route d'accès inférieure au site, constitue une atteinte grave du fait d'un traitement brutal en béton armé. En revanche, cette intervention, qui crée une coupure très prononcée sur le plan de la topographie, contribue à renforcer l'autonomie de la plate-forme.

Les abords véritablement urbanisés occupent aujourd'hui encore une superficie réduite. Les quelques constructions édifiées ces vingt ou trente dernières années dans le virage de la route de desserte (II) tendent certes à réunir les deux composantes principales du site. Leur implantation en aval de la route, en surplomb du versant, accompagnée par la création de socles importants, tend heureusement à les dissocier du restant du tissu et à en faire des objets uniques. De même, les quelques habitations individuelles édifiées au cours de la dernière décennie sur l'arrière du site (VI), si elles constituent une menace évidente pour son image, sont suffisamment modestes par leur taille, sinon leur traitement, pour ne pas constituer une atteinte irréversible.

Parmi les autres abords, seuls les prés situés sur l'arrière du tissu ancien (V) ont connu un modeste développement, historiquement par l'implantation d'un groupe de minuscules dépendances (0.0.30), puis, en 1855 et en 1906, par la création de deux chalets de qualité (0.0.27, 0.0.26). Par la suite, deux autres constructions, dont une salle de réunion pour jeunes des années 1920 et une habitation individuelle de 1968, se sont encore implantées en lisière de la forêt (0.0.28). A partir des années 1970, toute une série de constructions neuves ont été édifiées en amont de Léamont (0.0.31 à 0.0.34), menaçant sérieusement l'accès supérieur du site, malgré tout moins sensible du fait de sa position relativement dissimulée. A même cause même effet, une rangée de trois maisons

(O.0.25), quoique modestes, implantée à l'entrée de Léamont constitue une atteinte grave au lieu, demeuré à cet endroit encore très rural.

Recommandations

Voir également les objectifs généraux de la sauvegarde

Tirer le meilleur parti du fait que l'agglomération touristique a connu une certaine désaffectation au cours des dernières décennies, ce qui lui a permis de conserver une substance d'origine presque intacte et, au-delà, une image profondément authentique. Un recensement de détail permettrait en particulier de procéder à une évaluation de la valeur et du degré de détérioration des principaux bâtiments, ainsi que des interventions de réhabilitation nécessaires.

Les parcs des hôtels pris dans le tissu historique ou qui le tangentent constituent un élément majeur du site ; il conviendrait par conséquent d'envisager leur réhabilitation, aussi bien au niveau des ouvrages bâtis (murs, murets, escaliers, barrières, etc.) que de la végétation.

L'objectif de sauvegarde ambitieux proposé pour le groupe d'habitations individuelles (II) vise non pas à supprimer les constructions existantes, mais à éviter tout développement en aval de la route, qui finirait par créer un véritable mur au premier plan de la silhouette que l'on découvre en accédant au site.

Si la délimitation d'un environnement bâti (VI) entérine un état de fait regrettable, il est clair que toute extension dans la combe en aval de la route menacerait profondément cette partie du site, très sensible. En cas de besoin, il conviendrait plutôt d'étudier la possibilité de délimiter une aire de développement restreinte dans l'emprise des terrains situés en amont de la voie, au nord (VII).

Qualification

Appréciation du cas particulier dans le cadre régional

☒☒☒/ Qualités de la situation

Le site occupe une situation topographique, paysagère et climatique exceptionnelle, sur une terrasse intermédiaire du versant orientée au sud, avec une vue majestueuse, quoique austère. Malgré l'implantation de toute une série de constructions neuves à la périphérie, souvent aux emplacements les mieux exposés, et qui provoquent par conséquent le plus d'atteintes au site, ces qualités demeurent plus qu'évidentes.

☒☒☒/ Qualités spatiales

Les qualités spatiales du site sont partout évidentes, voire prépondérantes le long de la voie principale, notamment à proximité de l'église, où le tissu se densifie jusqu'à acquérir un caractère presque urbain. Le contraste entre les parcs et les jardins des hôtels, souvent fortement architecturés, et le paysage environnant renforce le caractère insulaire du site.

☒☒☒☒/ Qualités historico-architecturales

L'évolution touristique de la seconde moitié du 19^e et du début du 20^e siècle, exceptionnelle même sur le plan Suisse, se greffant sur un tissu rural traditionnel, confère au site des qualités historiques et architecturales prépondérantes. Elles sont renforcées par le bon état de conservation de ces témoins. La présence d'un chapelet d'hôtels, avec leurs annexes, leurs dépendances et leurs parcs, illustre les différentes tendances architecturales éclectiques, tandis que l'église témoigne du renouveau du style régionaliste dans l'art sacré.

2^e version 12.1996/jpl

CD n° 233 260
Films n° 2340, 2501 (1977); 8451 (1995);
8604–8606 (1996)

Coordonnées de l'Index des localités
580.424/93.365

Mandant
Office fédéral de la culture (OFC)
Section du patrimoine culturel et des
monuments historiques

Mandataire
Bureau pour l'ISOS
Sibylle Heusser, arch. EPFZ
Limmatquai 24, 8001 Zurich

ISOS
Inventaire des sites construits à protéger
en Suisse