

Inhaltsverzeichnis 06.07.2005

Lieferschein-Nr.: 2488527
Abo-Nr.: 276018
Themen-Nr.: 276.18
Ausschnitte: 9
Folgeseiten: 10

CRANS-MONTANA TOURISME
Services Marketing
Herr Philippe Sproll
c.p. 372
3962 Crans-Montana

| | Auflage | Seite |
|---|----------------|--------------|
| 12.03.2005 Le Nouvelliste Feuille d'avis du Valais <i>Forum public du PAES</i> | 43'822 | 1 |
| 13.06.2005 Le Nouvelliste / Feuille d'avis du Valais <i>La petite reine électrique...</i> | 43'822 | 2 |
| 10.03.2005 Le jds / Journal de Sierre et du Valais central <i>2e Forum public</i> | 3'810 | 5 |
| 14.03.2005 Le Nouvelliste Feuille d'avis du Valais <i>Station cherche scénario</i> | 43'822 | 6 |
| 04.05.2005 Profil Femme <i>allô, environnement, bobos...</i> | 24'100 | 8 |
| 19.05.2005 Le Nouvelliste / Feuille d'avis du Valais <i>Exposition sur le tourisme</i> | 43'822 | 14 |
| 01.06.2005 Le Nouvelliste / Feuille d'avis du Valais <i>Savoir garder les lignes...</i> | 43'822 | 15 |
| 09.06.2005 Le jds / Journal de Sierre et du Valais central <i>Espaces Rencontre finalisés</i> | 3'810 | 18 |
| 16.06.2005 Hotel + Tourismus Revue Beilage Cahier français <i>Piétons et autos se côtoient</i> | 11'157 | 19 |

CRANS-MONTANA Forum public du PAES

■ Le deuxième forum du PAES (Plan d'action environnement et santé) se tiendra aujourd'hui 12 mars dès 14 h 30 au centre scolaire de Crans-Montana. Il sera consacré aux espaces rencontrés mis en place dans la station durant l'été dernier et sur ce qui doit être encore entrepris pour donner à Crans-Montana un nouveau dynamisme.

Yvan Aymon, directeur de Valais Excellence, animera à cette occasion une conférence sur le thème «Réalités et perspectives pour le tourisme valaisan».

Ce dernier évoquera également les besoins des consommateurs modernes et comment adapter l'offre touristique en fonction des nouvelles attentes des hôtes. Ce forum sera en outre l'occasion pour les participants de découvrir les différentes mesures mises en place par le PAES dans le domaine de la mobilité et du bien-être. **ChS/C**



La petite reine électrique...

TREIZE VÉLOS ► électriques seront proposés aux touristes de Crans-Montana cet été.

PATRICK DE MORLAN

Lequel d'entre nous n'a jamais enfourché un vélo et retrouvé instantanément les sensations qu'il procure car comme le dit l'adage: «*C'est comme le vélo, ça revient tout seul.*» Eh bien, avec le vélo électrique, nouvelle prestation offerte aux hôtes de Crans-Montana, on découvre des émotions tout à fait nouvelles. Car sa prise en main, si elle est aussi simple que celle du vélo traditionnel, procure le sentiment d'être un champion en puissance, sans EPO!

A peine est-on en selle qu'en donnant le premier coup de pédale, on se sent poussé par une main invisible et cet «*accompagnateur*» restera près du cycliste pour l'aider à pédaler tant qu'il ne coupera pas la batterie dont la commande se trouve sur le guidon. Les côtes les plus redoutables sont avalées avec une facilité déconcertante et, comble de raffinement, le cycliste peut doser son effort à sa guise grâce aux pignons à huit vitesses.

«Je n'en croyais pas mes mollets»

L'idée d'introduire ces vélos à Crans-Montana vient du PAES (Plan d'action environnement et santé) dont la philosophie est l'exercice physique. Sa présidente, Maria-Pia Tschopp, était donc au premier rang pour faire un tour d'essai et sa réaction à l'arrivée était un mélange de surprise et d'admiration: «*En montant dessus, il m'a semblé un peu lourd mais dès que j'ai commencé à pédaler, je n'en croyais pas mes mollets tellement il est facile de grimper une côte en pédalant doucement, sans avoir à fournir d'effort. C'est le contraire du vélomoteur où l'on est passif alors que là, il faut pédaler en permanence pour que la batterie fonctionne. Je pense que c'est une bonne introduction au VTT.*»

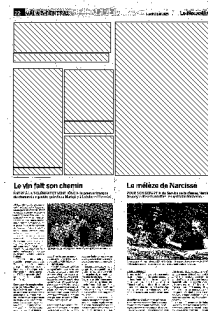
Une autonomie de 50 kilomètres

Parmi les quatre modèles proposés par la mar-

que, Alex Barras, propriétaire du magasin Alex Sports, et ses partenaires de Crans-Montana Tourisme ont choisi le Flyer C8 pour son autonomie et sa facilité d'utilisation. Cet engin offre en effet une autonomie de 50 kilomètres sur le plat et de 25 kilomètres en montagne.

Une fois l'idée lancée de transformer les piétons en cyclistes et d'attirer les automobilistes inconditionnels vers un moyen de locomotion amusant, facile et non polluant, restait à trouver des partenaires hôteliers qui feraient la promotion de ces vélos auprès de leurs clients. Quatre d'entre eux, l'Alpina et Savoy, l'Elite, le Golf et le Rhodania, ont été séduits spontanément et ajouteront ce vélo à leurs prestations dès cet été. Mais les touristes pourront aussi s'adresser à Crans-Montana Tourisme qui disposera de deux vélos et auprès d'Alex Sports qui en aura trois, plus un quatrième auquel est attelée une charrette pour les enfants.

Plusieurs présidents de communes, Maria-Pia Tschopp et des représentants de Crans-Montana Tourisme sont arrivés juchés sur ces vélos devant le casino, partenaire de l'opération, pour montrer



l'exemple et inviter la population à découvrir ce vélo du futur.

Encore une initiative comme celle-là et le problème de la circulation à Crans-Montana sera réglé, en été tout du moins...



Alex Barras installe la batterie au bas du cadre du vélo électrique. PDM



Maria-Pia Tschopp: «Je n'en croyais pas mes mollets tellement il est facile de grimper une côte.» PDM

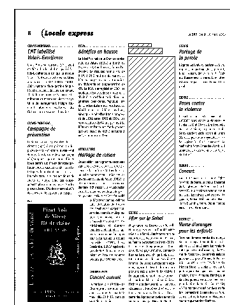
Argus Ref 19832461

CRANS-MONTANA

2e Forum public

Les citoyens du Haut-Plateau sont invités à un 2e forum public sur les Espaces Rencontre, le samedi 12 mars, à partir de 14 h 30, au centre scolaire de Crans-Montana. Le PAES a choisi de faire avancer la discussion en se demandant ce qui doit être fait pour donner à la station un nouveau dynamisme et faire de Crans-Montana la région qui marche. Pour situer les problèmes rencontrés par Crans-Montana dans le contexte touristique, le PAES a invité Yvan Aymon, directeur de Valais Excellence, à prendre la parole. «Réalités et perspectives pour le tourisme valaisan»: tel est le titre de sa conférence.

Crans-Montana a testé les Espaces Rencontre durant 2 saisons touristiques et un plan global de la circulation sera remis aux autorités d'ici juin 2006, différents sentiers sont venus compléter l'offre en matière de balades, les consommateurs ont été invités à déguster les produits du terroir, la lutte contre le tabagisme passif s'est concrétisée sous différentes formes. Tous les projets qui ont avancé de concert depuis l'automne 2001 ont permis une large réflexion sur Crans-Montana et sur les moyens que veut se donner la station pour trouver un nouveau dynamisme. Le projet pilote prendra fin en juin 2006. Le travail se concentre désormais sur la pérennisation des travaux du PAES.



Station recherche scénario

Crans-Montana est confrontée à un choix de société: station pédestre ou station mécanisée, les communes devront trancher. Mais c'est toute une mise en scène touristique qui est à imaginer.

Le deuxième forum public du PAES (plan d'action environnement et santé) a eu nettement moins de succès que le premier en automne dernier. La faute au (trop beau) temps? Ou à un projet qui après un an de tests lasse déjà la population? Qui le sait?

Après trois heures de débat, bien malin qui pourrait dégager une ligne de conduite des propos tenus dans la salle de gymnastique du centre scolaire de Montana. D'un côté les enthousiastes inconditionnels d'une station «pédestre»: entre tenants de zones de rencontre avec priorité piétonne et circulation très ralentie, ou tenants de zones totalement piétonnes («Assez de demi-mesures!»), la ligne n'est pas infranchissable: tous demandent des transports publics renforcés et une meilleure sécurité pour les piétons. Mais de l'autre côté, et pas moins convaincus, se trouvent les partisans de l'automobile. Ils ne baissent pas les bras et arguent de la topographie du Haut-Plateau pour demander surtout des parkings supplémentaires, en plus d'une circulation qui laisse son autonomie à l'automobiliste et canalise le piéton sur des trot-

toirs. Ces opposants aux zones rencontres ont pour eux un bilan hivernal des zones de rencontre très mitigé.

Choix de société

En bref, les six conseils communaux du Haut-Plateau se trouvent confrontés à un vrai choix de société: quel scénario, quelle mise en scène pour leur tourisme, cette activité qui fait vivre plus des deux tiers de leurs populations? D'ici fin avril, ils auront la tâche délicate de trancher, et l'on peut parier pour une série de demi-mesures plutôt que sur une orientation ferme et claire, confrontée à trop de pressions financières.

Et c'est bien de gros sous qu'il s'agissait aussi samedi dans cette réunion publique. Sous le projet «Crans-Montana, la région qui marche», le PAES espérait récolter une série d'idées pour revitaliser la station. La station qui marche étant alors entendue dans tous les sens du terme...

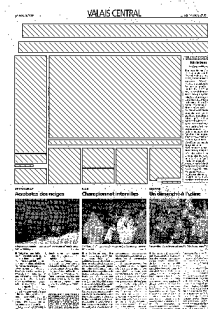
Atmosphère, atmosphère

Les remarques ont porté sur la

convivialité et l'attractivité, souvent résumées sous le terme vague d'«atmosphère». La réduction du trafic est une des premières réclamations autochtones, avec routes de contournement, parkings et transports publics. Dans le même sens, pour plus de convivialité dans la station, un autre: «Il faut faire de ces zones de rencontre des pôles d'attraction.» Pourquoi ne pas réintroduire les calèches au détriment des voitures, se demandait un tel, rêveur et visionnaire. Pourquoi pas un kiosque à musique, lui faisait écho tel autre. Mais l'intervention la plus musclée rappelait aux communes quarante ans de promesses non tenues. Crans-Montana n'a toujours pas de centre sportif, un manque crucial et scandaleux.

Une habitante de conclure: «Les idées, on les a. Il nous faut maintenant une instance politique qui s'occupe du Haut-Plateau.» La logique même. Mais parfois la logique a des raisons que la raison veut ignorer.

Véronique Ribordy





En avril, les tubulures qui annoncent l'essai de zone ren-contre à Crans et à Montana disparaîtront. Que choisiront les communes? Le débat populaire ne permet pas de le deviner.

le nouvelliste

COMMENTAIRE

Voir le beau

Par Véronique Ribordy

■ Samedi à Montana, on avait invité la population à venir rêver son avenir dans une salle de gym, décor au moins aussi approprié aux grandes envolées lyriques que la basilique Saint-Pierre n'est faite pour les matchs de foot. Dans l'après-midi, une gentille dame a dit, en substance, que le paysage là-haut est joli, mais que la station est bien laide. Et de suggérer des «toits pointus». Chère Madame, c'est prendre le problème à l'envers. Crans-Montana est certes différente de bien des stations de monta-

gne. Elle a peu de toits pointus, et beaucoup de toits plats, de grandes baies vitrées, de balcons et de maçonnerie, pour des raisons historiques, liées au développement de l'architecture moderne dans les Alpes. Peu de stations peuvent se targuer d'avoir attiré autant d'architectes novateurs au 20^e siècle. D'avoir bâti tant d'hôtels de style international, d'architectures de sanatorium aux normes «hygiénistes» dernier cri, de chalets aux lignes contemporaines. Tout ce patrimoine bâti n'est pas à jeter, ni à

transformer en tyroleries pseudo luxueuses à coup de bois sculptés et de peintures d'opérette italienne. Crans-Montana mérite qu'on revitalise son patrimoine architectural. Et qu'on en fasse un exceptionnel argument de vente.

allô, environnement, bobos...

l'air de nos villes et de nos campagnes continue d'être truffé de polluants, et les véhicules à moteur restent les champions de la pollution de l'air.

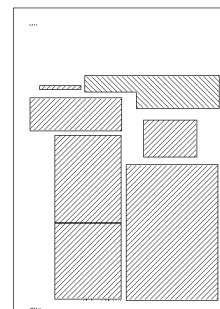
Par Cornélia Mühlberger de Preux

Aïe, notre planète se porte mal. Et ce n'est pas sans conséquences pour notre santé. Le cortège des symptômes va de la simple migraine aux risques de cancer. Mais, chacun est, à son niveau, en mesure d'échapper à certaines des pollutions incriminées. Et surtout, il est à même d'y remédier.

Quand on vous parle santé et environnement, vous pensez peut-être aux catastrophes de Tchernobyl, Bhopal, Seveso et Schweizerhalle ou encore aux poulets à la dioxine ou à la maladie de la vache folle. Or ce ne sont là que les manifestations les plus flagrantes des pollutions sournoises et diverses qui nous guettent. Pas besoin d'être savant pour se rendre compte que la plupart des activités de l'homme ne ménagent ni la faune, ni la flore, ni les bipèdes qui les ont initiées.

Commençons par la pollution atmosphérique, la plus familière. Pour mémoire: il a fallu qu'à Londres, 4'000 personnes succombent en quelques jours à une trop forte accumulation de dioxyde de soufre pour qu'on prenne enfin au sérieux ses effets sur la santé. C'était en décembre 1952. Bien sûr, depuis cet épisode dramatique, une kyrielle de mesures de protection de l'air ont été prises, tant au niveau européen que

mondial. Mais de nouveaux problèmes se sont ajoutés aux anciens et la situation reste préoccupante, en particulier dans les grandes villes. Quant aux polluants domestiques et autres substances chimiques utilisées à large échelle, ils ne font pas la une des journaux tous les jours. Il n'empêche qu'ils sont terriblement mesquins et que leurs méfaits, quand on réussit à les identifier, donnent la chair de poule. Car, on s'en doute, il n'est pas aisé de remonter à la source de toutes ces nuisances, tant elles sont complexes et difficilement mesurables. Pourtant, ces dernières années, les études se sont multipliées et c'est tant mieux. Elles permettent enfin d'y voir plus clair et attestent du fait qu'à l'extérieur comme à l'intérieur, nous ingérons à notre insu quantité de petites particules, résidus ou vapeurs non recommandables.



La bagnole au pilori

D'abord, ça gaze toujours trop du côté des émissions du trafic routier, et ce malgré les progrès techniques. Eh oui, l'amélioration des moteurs, l'avènement des catalyseurs et de carburants plus propres ont beau diminuer la pollution de chaque engin, l'explosion du trafic réduit ces efforts quasiment à néant, selon les conclusions d'une récente étude de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP). En bref, l'air de nos villes et de nos campagnes continue d'être truffé de polluants, et les véhicules à moteur restent les champions de la pollution de l'air. De leur côté, les conséquences sur la santé sont de mieux en mieux identifiées. Et les chiffres sont inquiétants! D'après un rapport du Département fédéral de l'environnement et des transports (DETEC) publié l'an dernier, quelque 1'400 personnes meurent chaque année à cause des gaz d'échappement en Suisse, et la pollution due au trafic routier générerait annuellement un coût de 1,6 milliards de francs en termes de santé. Et que dire des bronchites et des asthmes chroniques en constante augmentation, particulièrement chez les enfants?

Gare au "mauvais" ozone

A l'arrivée de la belle saison, impossible aussi de passer sous silence les ravages causés par l'ozone, le mauvais, celui qui se forme au sol et rythme l'été de ses alertes. C'est lui qu'il faut traquer, et non la fameuse couche d'ozone naturelle de très haute altitude qui a la bonté de nous protéger du soleil. Pour rappel, le smog estival (c'est son surnom) apparaît par fortes températures à partir de substances émises principalement par le trafic – encore et toujours lui! –, ainsi que l'industrie et l'artisanat. Les symptômes? Des yeux qui brûlent, la gorge qui gratte, diverses allergies et surtout une fonction pulmonaire et des performances physiques réduites.

Quand les maisons nous empoisonnent...

En outre, savez-vous que dedans, l'air est encore plus pollué que dehors? Comme nous passons 90% de notre temps dans des espaces fermés, c'est tout sauf anodin. Qu'on se le dise: les solvants, l'amiante, la fumée du tabac, les moisissures ou le radon peuvent transformer une pièce en un lieu aussi dangereux pour la santé que le cœur d'un tunnel routier.

Mais au banc des accusés se bousculent aussi le formaldéhyde, les biocides ou encore les pesticides. Le premier se complait dans les meubles agglomérés ou contreplaqués, les colles pour moquettes, les vitrifiants pour parquet; quant aux seconds, ils sont fréquemment utilisés dans les tapis de sol, les textiles, ou encore les produits de traitement des plantes et les

insecticides. Et c'est sans parler des composés organiques volatils qui prennent leurs aises dans les produits d'entretien et de nettoyage, les matières plastiques, les cuirs, les colles, vernis, peintures et même certains produits cosmétiques.

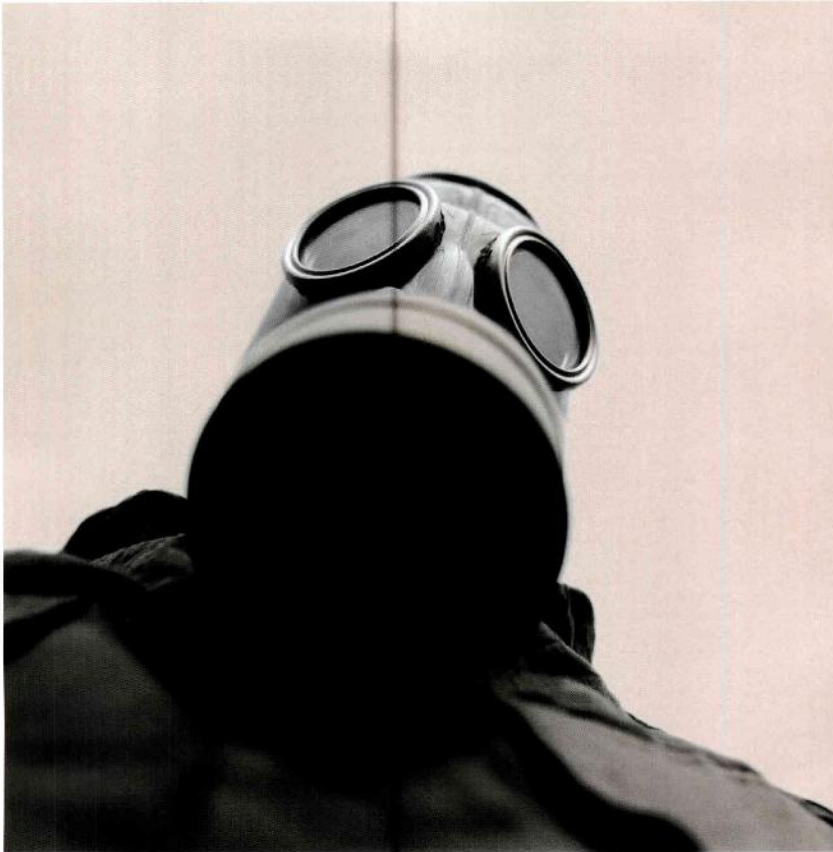
Et comment agissent tous ces poisons domestiques sur notre corps? Tout dépend de l'exposition, et de leur concentration évidemment, mais on pense qu'ils sont à l'origine de problèmes de muqueuses, de peau ainsi que de maux de tête, troubles du sommeil, fatigue et réactions allergiques, voire dysfonctionnements neurologiques!

Cellules et hormones sens dessus dessous

Il y a donc de bonnes raisons de se méfier des substances chimiques. Chaque année, des milliers de nouvelles molécules sont commercialisées sans qu'on ait la moindre idée de leur danger ou de leur innocuité. De plus, les synergies entre ces substances, qui pourraient bien accroître leur nocivité, ne sont pas connues. L'industrie chimique elle-même n'est pas intéressée à faire des études sur ce sujet, et pour cause. Pourtant, ça et là, des voix s'élèvent pour faire part de leurs craintes. >

les solvants, l'amiante, la fumée du tabac, les moisissures ou le radon peuvent transformer une pièce en un lieu aussi dangereux pour la santé que le cœur d'un tunnel routier.

Le sperme d'un homme occidental contient ainsi environ moitié moins de spermatozoïdes que celui de son père ou de son grand-père...



de l'air!

La menace climatique

On n'évoque souvent que les spectaculaires effets directs du changement climatique: vagues de chaleur, inondations, etc.... Or, leurs effets indirects peuvent être tout aussi, si ce n'est plus insidieux et destructeurs. Ainsi, les bouleversements que connaît le climat vont à terme augmenter les maladies occasionnées par les eaux souillées et transmises par les insectes, de même que la diarrhée et la malnutrition. Celles considérées comme tropicales, comme la malaria, vont progresser vers les régions tempérées. Nada Osseiran, chargée de communication pour l'environnement et la santé à l'OMS rappelle à ce propos que *«même dans les pays riches, nous ne sommes pas immunisés face aux effets du changement climatique»*, et que la canicule de l'été 2003 a tué quelque 30'000 personnes en Europe. Elle ajoute que si, chez nous, on peut lutter contre ce genre de problèmes en concevant et en isolant mieux les bâtiments, *«pour les pays en développement, le défi est plus difficile. Imaginez ce qui s'y passe en cas d'inondations, par exemple pour les agriculteurs. En plus, les personnes les plus préénergées là-bas sont les femmes et les enfants, qui passent un temps fou chaque jour à chercher l'eau pour les besoins élémentaires, et autour du foyer destiné à la cuisson des repas, en respirant les fumées nocives des combustibles»*.

Oui, il faudrait ne plus mettre le nez dehors, se le boucher dedans, arrêter de faire des enfants, de manger, d'acheter, de se déplacer, de respirer!

Crans-Montana, station pionnière

Au niveau suisse, il existe un Plan Environnement et Santé (PAES), qui agit sur trois axes: la mobilité, la nature et l'habitat. Pour chacun de ces domaines, une région-pilote a été choisie. Le haut-plateau de Crans-Montana-Aminona, lui, s'est engagé pour la mobilité. L'idée est de se distancer du trafic pour améliorer santé, bien-être et savoir-vivre et pour ce faire, de (re)mettre la marche et le piéton au goût du jour. Les principaux moyens pour y arriver? Créer des zones à priorité piétonne, tout en encourageant l'utilisation de parkings relais et de navettes gratuites. Selon Maria-Pia Tschopp, présidente du PAES pour le haut-plateau, le projet avance, pas à pas: *«Nous disposons à ce jour de quelque 300 km de sentiers pour l'été et de près de 70 km de chemins hivernaux. Nous voulons aussi toucher un autre public que celui de la jet set, à savoir les familles et le troisième âge. Même les indigènes laissent maintenant plus volontiers leur voiture au garage.»*

Et de conclure avec un adage à garder en tête:

*«Si l'on se comporte bien pour sa santé,
 c'est bon pour l'environnement.»*

Et vice-versa!

V

Greenpeace, de son côté, est persuadée que notre alimentation, nos produits de consommation ou notre air intérieur peuvent être les vecteurs d'une contamination chimique multiple et continue. D'après l'organisation écologiste, les liens entre l'exposition à cette pollution et la progression du cancer, les perturbations hormonales, l'asthme infantile et les allergies paraîtraient même de plus en plus évidents. Le sperme d'un homme occidental contient ainsi environ moitié moins de spermatozoïdes que celui de son père ou de son grand-père... Selon Greenpeace toujours, les facteurs de risque traditionnels dans l'augmentation des affections observées, tels que le tabac ou l'alcool, le stress et la vieillesse, ont bon dos et ne suffisent pas à expliquer cette croissance. Et "la paix verte" de continuer à lutter activement contre les fléaux chimiques tout en applaudissant à chaque petit progrès, par exemple l'interdiction par l'UE des phtalates dans les jouets destinés à la mastication.

Grands et petits remèdes

Tout le monde s'accorde à dire que la santé est notre bien le plus précieux. Or, là, elle est menacée. D'accord, nous n'avons de loin pas les cartes en main pour améliorer la situation. Mais rester les bras ballants est terriblement frustrant. Voici donc quelques conseils préventifs.

Sur le plan de l'atmosphère, pour ne pas inhaler trop de substances douteuses, le mieux est de faire un immense détour, à pied ou en transports publics naturellement, pour éviter les grands axes routiers. Autre solution: équiper son véhicule d'un filtre à particules, surtout s'il roule au diesel.

Et quelle attitude adopter en cas de forte concentration d'ozone? Ne se mettre au volant sous aucun prétexte et renoncer au footing ainsi qu'à tout autre sport aux heures les plus chaudes de la journée. Surfer sur www.ozone-info.ch permet de connaître la situation dans sa région et www.ozonok.ch, de tester ses connaissances sur le sujet.

Côté polluants domestiques, la devise est: bichonner son intérieur en le rendant le plus naturel possible. Pour tout ce qui touche à la pollution chimique enfin, pourquoi ne pas mieux s'informer et même participer à une campagne qui vise à sensibiliser producteurs et détaillants? Plus de détails sous www.vigitox.org. |

Humeur

Dehors, c'est pollué, dedans encore plus. Mes fauteuils sont bourrés au formaldéhyde, mon natel émet de l'électrosmog, mon parfum pue les COV... Et je n'ose plus toucher au contenu de mon assiette. Berk, du saumon au mercure, de la doucette parfumée aux nitrates! Et mon propre lait? Chiche qu'il contient, lui aussi, de la dioxine. Même la canicule tant attendue a un arrière-goût désagréable. Ma voiture d'ailleurs, je n'ose plus la sortir, c'est elle la grande responsable du cancer qui tue la planète à petit feu.

Alors, que faire pour ne pas y passer aussi? Cultiver mes propres navets, élever des carpes dans l'aquarium du salon et des escargots sur le balcon? Arracher toutes les moquettes, remplacer mes magnifiques meubles aériens par du bois massif lourdingue? Ou carrément emménager dans un tipi avec le strict minimum?

Et si je m'inscrivais au parti des Verts, voire grimpais sur une baleine ou une centrale nucléaire pour manifester à l'instar des héros de Greenpeace... Oui, il faudrait ne plus mettre le nez dehors, se le boucher dedans, arrêter de faire des enfants, de manger, d'acheter, de se déplacer, de respirer!

Du calme, ma vieille, et au diable les préceptes. Il est déjà 19 heures et il n'y a rien sur la table pour les moufflets. Et si je prenais la 4 x 4 pour filer à l'Aperto de la Gare prendre une Capriciosa surgelée?

CRANS-MONTANA

Exposition sur le tourisme

Deux cents élèves de Crans-Montana ont enquêté sur l'histoire du tourisme dans leur région. Le résultat de ces recherches est exposé au centre scolaire de Montana, du 20 mai au 20 juin, puis au Régent du 29 juillet au 4 septembre, vernissage vendredi

à 16 h 30. Ce projet entre dans le Plan d'action environnement et santé (PAES) et marque le centenaire de la Société de développement de Montana avec l'édition d'«Un siècle de tourisme à Crans-Montana» de l'ethnologue Sylvie Doriot à paraître cet

été. Les travaux des élèves mettent en évidence l'importance du tourisme et des sanatoriums pour la région. Les élèves ont complété l'histoire chronologique du Haut-Plateau puis recueilli les témoignages des protagonistes encore vivants. VR



Savoir garder les lignes...

CRANS-MONTANA ► a encore tout pour bien faire, à condition de prendre des décisions politiques fortes pour sauvegarder les espaces verts et soigner l'espace public. Parole d'urbanistes.

VÉRONIQUE RIBORDY

En 1933, Charles Antille, hôtelier à Montana, imaginait un funiculaire reliant Crans à Montana. La crise économique ruinait cet espoir de «fusion» entre deux centres en pleine rivalité. Sept décennies plus tard, on ne parle plus fusion, mais de «concept directeur intercommunal», ce qui peu ou prou reviendrait au même.

Le PAES a mandaté deux architectes issus du Poly de Lausanne, deux enfants du pays, pour examiner la question sous l'angle de l'urbanisme et du bâti. Ambroise Bonvin et Isabelle Evéquo ont présenté leur analyse de la station, un texte sans concession ni parti pris. Leurs conclusions seront intégrées à l'ouvrage de l'ethnologué Sylvie Doriot attendu pour cet été, «Un siècle de tourisme à Crans-Montana», une lecture du territoire qui pose la question identitaire. Ces recherches doivent permettre aux politiques de repenser le développement de Crans-Montana.

Isabelle Evéquo et Ambroise Bonvin commencent par lire le paysage naturel et bâti. Ils font ensuite une analyse critique du développement de la station. Tout bien résumé, les architectes posent deux simples questions: qu'avons-nous hérité du passé? Comment voyons-nous l'avenir? Leurs réponses sont plus qu'encourageantes.

Des atouts puissants

D'abord, Crans-Montana aurait beaucoup hérité, géographiquement et culturellement. Sa situation exceptionnelle, sur un plateau ponctué de lacs, garde sa beauté. Il faut seulement «redonner un sens aux différents espaces». Or, un espace n'est pas fait que de pleins, il y faut aussi des vides. C'est là-dessus qu'insiste le rapport. «Arrêtons de bourrer des bâtiments dans les vides et conservons des espaces publics de qualité», voilà en gros le premier message.

Le deuxième consisterait à dire: «Luttons contre le chaos des constructions».

Comprendre la structure

Dans les deux cas, il faut comprendre la structure du paysage pour rétablir un certain ordre. Crans-Montana suivrait grosso modo trois lignes horizontales, toujours perceptibles le long des crêtes du Haut-Plateau. La station a pour particularité supplémentaire de ne pas avoir un seul centre, mais bien huit ou neuf.

Tout l'art consisterait à les relier tout en mettant en valeur cette horizontalité. Rien à voir avec le morcellement vertical des six territoires communaux qui se partagent le gâteau depuis cent ans...

Chaque «centre», que ce soit une rue (les galeries de Crans), une place (Les Vignettes), un espace (le golf) doit être relié aux autres. Mais chacun garde son

identité: la tête du funiculaire devrait devenir un vrai pôle d'accueil, la Moubra un vrai centre sportif, les Mélézes conserver son rôle de but d'une promenade mythique dans toutes les Alpes. Leçon des architectes: «On peut changer les bâtiments, mais il ne faut pas oublier l'essentiel du contenu d'avant, faute de quoi la ville s'appauvrit et meurt». Une des nouveautés du discours est peut-être aussi là: considérer cette agglomération comme une ville, avec les problèmes, les avantages et les inconvénients qui lui sont liés: dynamisme qui peut virer au chaos, gestion obligatoire du trafic et des espaces publics par un pouvoir fort et cohérent. Entre les lignes du rapport, on lit sans cesse la nécessité de penser «collectivité publique», «infrastructure», «plan d'ensemble».

Les urbanistes font des propositions plus précises: détourner le trafic de certains centres ou promouvoir un transport public «en site propre» entre Crans et Montana. Voilà que resurgit la pensée prémonitrice de Charles Antille, hôtelier à Montana dans les années 30, qui proposait déjà un funiculaire horizontal...



POLITIQUEMENT ACCEPTABLE

Ça y est, les chercheurs mandatés par le PAES ont rendu leur copie. Maria-Pia Tschopp, présidente du PAES, et François Parvex sont chargés de jouer le rôle de la courroie de transmission avec les six communes du Haut-Plateau.

«Les conclusions de ces architectes ont la force d'une évidence», note Maria-Pia Tschopp. Elle retient en particulier les lignes horizontales qui marquent le développe-

ment de la station, le besoin d'espaces verts et de lieux publics animés, «ces lieux qu'on aime visiter nous-mêmes à l'étranger». François Parvex note la multiplication des centres «tous fonctionnels, ce qui donne envie d'aller de l'un à l'autre... et rend le projet politiquement acceptable». Gilbert Strobino, architecte également mandaté par le PAES, souligne le défi que représente ce renversement de situation: «Dé-

velopper une horizontalité entre en concurrence avec la verticalité des communes.» L'ethnologue Sylvie Doriot va plus loin: «La station devrait être ce noyau identitaire qui réunit tous les habitants des communes.» La conclusion s'impose à tous: «Les décisions pour le centre se prennent aujourd'hui en périphérie.» Le PAES analyse, aux conclusions.



Le golf de Crans-Montana garde la marque des lignes de force, ces crêtes qui traversent toute la station et lui donnent son caractère horizontal si particulier. PHOTOS BITTEL



Isabelle Evéquo.



Ambroise Bonvin.

Propositions

Réfléchir aux zones publiques et privées, construire des promenades, des places, densifier les centres et soigner l'accueil près de la tête du funiculaire: voilà quelques-uns des axes qui ressortent de cette analyse.

Ambroise Bonvin et Isabelle Evéquo soulignent l'urgence de conserver des espaces naturels libres: *«Ces morceaux de nature seraient de véritables poumons verts clamant le chaos des promotions immobilières.»*

En plus du golf ou de la colline de l'Hôtel du Parc (véritables monuments patrimoniaux), un espace public libre peut encore

réunir les différents centres de la station dans une sorte de long parc horizontal. Le long de cet espace vert se grouperaient les infrastructures sportives. Il suffirait de réaliser le projet du concours d'architecture autour de la Moubra.

Deuxième postulat, Crans-Montana s'est voulu une station moderne depuis ses origines: *«Il faut être fiers de ce patrimoine exceptionnel, clament les architectes, et arrêter de vouloir sa disparition au profit d'un kitsch sans racines locales.»*

Troisième postulat, il faut revenir à une lecture du territoire. Les architectes dénoncent par exemple la banalisation des talus.

CRANS-MONTANA

**Espaces Rencontre
 finalisés**

Les autorités politiques ont pris leur décision concernant les Espaces Rencontre à Crans-Montana: le centre de Crans deviendra une «zone 30» (priorité aux voitures) et le centre de Montana une «zone de rencontre» (priorité aux piétons). En attendant la finalisation de la procédure légale, les règles actuellement en vigueur sont maintenues, notamment pour cet été: priorité aux piétons, vitesse limitée à 20 km/h et priorité de droite. L'esthétique à l'entrée et à la sortie des zones sera améliorée.

Dans le secteur de Montana, les autorités communales de Randogne confirment la zone de rencontre pour les véhicules à l'avenue de la Gare, avec la volonté, à moyen terme, de créer une zone piétonne sur cet axe. Concernant le même quartier, le Conseil étudie la possibilité de créer un parking sur le terrain du Regina ou dans le secteur de la halle Pelliccioli. La zone de

rencontre au centre de Montana est aussi maintenue. Par contre, du côté de Crans, la zone rencontre n'a pas convaincu les conseils communaux de Lens et de Chermignon pour des raisons de sécurité essentiellement.

Les hôtes questionnés par Crans-Montana Tourisme se montrent plutôt satisfaits de l'expérience menée dans la station: 14% la trouvent excellente, 51% bien, 14% suffisante et 19% insuffisante. Selon l'évaluation du PAES, 2/3 des personnes interrogées sont favorables à ces Espaces Rencontre. Le PAES poursuivra son mandat, en planchant sur la rédaction d'un plan sectoriel de la mobilité à Crans-Montana. Sa mise en œuvre, selon les responsables, prendra des années, et devrait «constituer un des éléments à mettre en place pour lutter contre l'érosion des nuitées à Crans-Montana».



Crans-Montana

Piétons et autos se côtoient

■ Faut-il donner ou non la priorité aux piétons dans les centres? Crans-Montana apporte une réponse multiple à cette question.

Redynamiser le centre de la station de Crans-Montana, tout en incitant les gens à se déplacer davantage à pied: voilà le mandat donné au «Plan d'action environnement et santé» (PAES). L'objectif, en tant que projet pilote soutenu par l'Office fédéral de la santé publique, est de servir de laboratoire à échelle 1/1 pour trouver des solutions utiles ensuite à d'autres régions.

L'été dernier, puis l'hiver, Crans-Montana a testé ce qu'elle a appelé les Espaces Rencontre. Suppression des passages pour piétons mais possibilité pour eux de traverser n'importe où, vitesse des voitures limitée à 20 km/h: les règles fédérales en vigueur dans les zones de rencontre ont été appliquées. Après enquêtes auprès des touristes et des gens de la région, ainsi que deux forums publics, un rapport a été remis aux autorités. Celles-ci ont maintenant mis à l'enquête leur concept de signalisation: Crans-Montana a choisi de donner priorité aux autos à l'ouest, aux piétons à l'est.

La procédure prenant du temps, rien de définitif ne peut être mis en place avant plusieurs mois. Ce sont donc les mêmes règles en vigueur durant l'essai qui font provisoirement loi.

Le manque d'uniformité suscite des craintes

Le secteur de Crans donne la priorité aux autos, dans une zone 30 km/h où les piétons traversent là où ils veulent, mais en cédant la priorité aux voitures. A Montana, on garde la «zone de rencontre» (priorité aux piétons et vitesse limitée à 20 km/h) dans l'avenue de la Gare; les quartiers seront limités à 30 km/h et le réseau principal à 50 km/h. Cette multiplicité des règles ne manque pas d'inquiéter certains habitants qui se demandent «comment expliquer aux hôtes qu'ils doivent se conformer à des limitations de vitesse différentes dans une même station, que parfois le piéton est prioritaire, parfois non?»

Du côté de Crans-Montana Tourisme (CMT), on regrette aussi qu'il n'y ait pas d'uniformité sur tout le Haut-Plateau. «Nous ne perdons pas espoir que la station puisse un jour, dans ses centres, offrir des zones entièrement piétonnes», note Jörg Romang à CMT. Car les hôtes ont été nombreux à dire qu'ils souhaitaient des espaces piétonniers. Pour la 2e saison, CMT fait un effort tout particulier pour animer les rues afin d'inciter les hôtes à y déambuler.

www.paes-crans-montana.ch

Danielle Emery Mayor

