

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 Évéquoz ont présenté leur analyse de la station, un texte sans concession ni parti pris. Leurs conclusions seront intégrées à l'ouvrage de l'ethnologue 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 Évéquoz 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.



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

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 prémonitoire 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 développement 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: «Développer 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 communes d'en tirer les conclusions.



Isabelle Évéquoz.



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 Évéquoz 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.