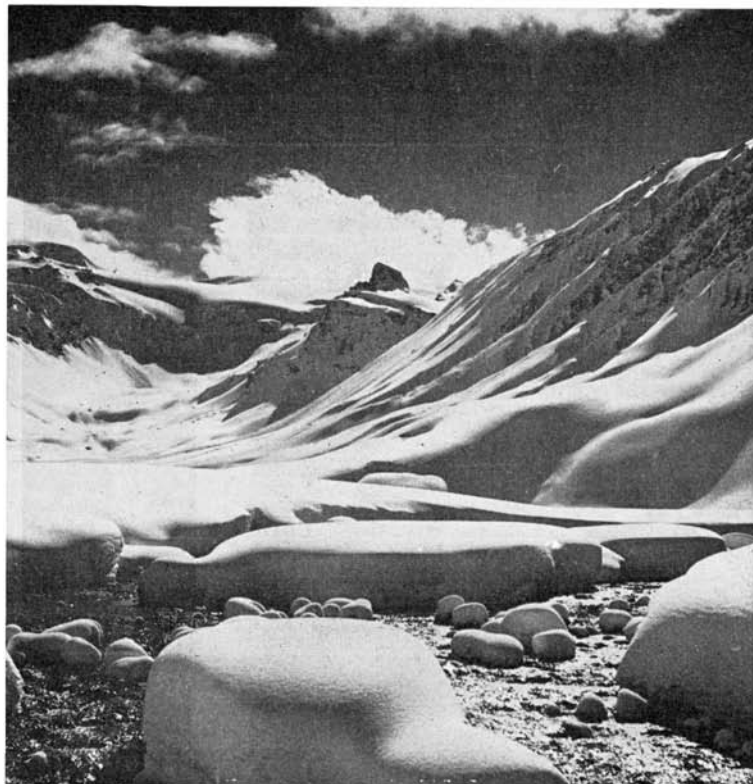




prendre conscience

par Charlotte Perriand

Photo Marc Eyrolles - Archives T.C.F.



dans de mauvaises conditions, loin de tout ! Il faut être trop ou trop peu évolué... Cela pose la transformation de la vocation traditionnelle du montagnard. Je connais un paysan qui descend de l'alpage des Beauforts, en hélicoptère et qui, l'hiver, rassemble ses vaches dans des étables de la plaine de Chambéry.

L'alpage, pour être beau, ne peut se passer de ses vaches — les sabots du mouton saccagent la terre —. Le dégât d'une montagne abandonnée est déjà décelable dans certaines vallées où la vocation touristique est très développée. La montagne redevenant vierge, sa nature première multiplie petits arbrisseaux, herbes sèches, vipères. On parle alors sur place de pratiquer « le brûlis » — bien sûr — tout se tient.

La montagne touristique, sportive, climatique a besoin d'une politique agricole conciliant la sauvegarde de ses hauts lieux avec la politique économique et sociale. **La montagne ne doit pas devenir une terre d'abandon**, elle doit rester vivante toute l'année et ne pas offrir le spectacle d'une station vidée de ses touristes ou de terres en friche. C'est tout le domaine qu'il faut considérer, en rapport avec l'évolution économique du pays. **Il y a donc une étude globale à entreprendre et quelques notions communes à toutes les vallées à définir.** Reste à prévoir l'intrusion de 6.000 à 25.000 touristes (vocation moyenne d'une vallée). Ils pèseront lourd dans la balance : sur l'économie, sur la transformation de la vie, sur l'éthique morale des montagnards. Ils influenceront le développement des villes qui commandent ces vallées en voie de transformation; depuis les services publics : gare, route routière, hôpital et ses services d'admission d'urgence, poste, téléphone, réserves de carburants, électricité, gaz... jusqu'au commerce et à la route...

L'homme doit-il, pour son mieux-être, se déplacer l'hiver avec une voiture ? Pour les trajets longue distance, de Paris à la montagne par exemple, le rail ou la route ? le moyen collectif ou individuel ? « On essaie sur le tronçon de la ligne Vierzon-Les Aubrais un train qui roule à 220 à l'heure... Le matériel garé sur les quais de la nouvelle gare Montparnasse fait penser à des jouets de luxe, tout est beau, racé, puissant... les trains ont fait leur mutation... les banlieues, la mer, la montagne deviennent proches... Les Américains pensent créer, entre New York et Washington un tunnel où glisserait, à 400 à l'heure, un train sur coussin d'air. La géographie humaine est à refaire : villes, provinces, centres de loisirs s'interpénètrent et se développent suivant un autre rythme... » (1). Faut-il, dans ce cas, desservir nos cités et les concevoir à partir de notions déjà périmées ?

LA VOITURE ELOIGNE DE LA MONTAGNE

Elle éloigne pour deux raisons : l'une technique que nous venons d'évoquer, l'autre purement biologique : nous avons besoin de la montagne dans toute sa pureté; il faut la sauvegarder à tout prix pour le bien de tous. La route peut ne pas avoir l'importance qu'on lui accorde. Il faut, à l'intérieur de la vallée, lui retirer le maximum de son utilité, en tout cas à l'intérieur de la cité.

Deux tendances s'affirment : l'une stoppe et concentre les voitures à la porte de la cité; l'autre s'apprête à les loger à la belle étoile, tout au long des routes d'accès. « Il faut, pour garer 1.000 voitures, un ruban long de 1.500 m. Pour trouver de telles longueurs, la meilleure façon est de traiter le réseau même des rues de l'agglomération en parc de stationnement et de donner à ces artères la largeur de 20 m... On procure ainsi aux usagers

J'aime la montagne profondément. Je l'aime parce qu'elle m'est nécessaire. Elle a été de tout temps le baromètre de mon équilibre physique et moral. Pourquoi ? Parce que la montagne offre à l'homme la possibilité de dépassement dont il a besoin. Elle exalte l'esprit d'équipe, « la cordée », où chacun est responsable du bon aboutissement d'une course en montagne. On ne triche pas avec elle. On la gagne par une épreuve d'endurance, elle permet d'affronter des risques calculés. Par l'effort désintéressé, on élimine toutes les toxines de la ville, y compris celles de la pensée.

Un repos en montagne, l'été, dans les alpages, avec les bergers, les bêtes, les fleurs, l'air pur... l'hiver, une montée à peau de phoque et une descente grisante dans une nature vierge et ouatée par la neige, procurent la détente d'un confort sonore et un peu sourd. Pas besoin de cure de sommeil, la montagne est la meilleure clinique du monde.

Ses alpages, comme un beau parc, m'ont jusqu'à ces derniers temps paru un fait naturel, je constate qu'il n'en est rien. Ce parc est le résultat du labeur des hommes et des bêtes. Le paysan fauche le foin mais les vaches font le reste. Une merveilleuse tondeuse à gazon et un riche engrais bouclent le cycle de la vache. Il ne reste plus qu'à déguster le lait moussieux et les fromages produits en altitude.

Évidemment, les grands troupeaux exigent pour l'hiver le stockage d'énormes quantités de foin... Pour l'éviter, il était de tradition de leur faire passer les cols d'Italie pour revenir en juin; un accord économique existait. Les vachers ? Pas drôle de passer quatre mois en alpage,

nos responsabilités

le maximum de commodité leur permettant d'approcher leur voiture au plus près de la destination... des parcs localisés les obligeraient au contraire à de longues marches à pied. Pour les stations du dimanche, la capacité du réseau de rues ne sera pas suffisante pour accueillir les centaines ou milliers de voitures, il faut prévoir des parcs supplémentaires, eux aussi linéaires, en forme de ruban, larges de 20 m. Il y a lieu aussi de prévoir des parcs de stationnement déneigés, spécialement réservés et aménagés pour le séjour des caravanes. Ces parcs auront toujours la forme d'un ruban de 20 à 25 m de large... le passage des voitures n'est pas non plus à exclure et peut s'ajouter à l'animation de la station » (2). Le spectacle déprimant de Los Angeles n'est pas loin : une marée de voitures...

On vient de créer le Parc national de la Vanoise pour sauvegarder la faune et la flore. Aux lisières de ce parc, une zone de prépark devra constituer en quelque sorte le lieu de « re-création » de l'homme où certaines facilités du XX^e siècle devront être abandonnées (voitures, concentration de constructions, etc.) au profit des hommes qui auront, par amour de la nature, le courage de la gagner à pied, à cheval, à skis. On mesure la différence d'esprit de ce « prépark » avec celui des parcs américains basés sur le goût du folklore. Au-delà viendront les lieux de loisirs, les cités sportives « ennoblies par l'architecture » (3) limpides, organiques, harmonieuses, musicales, par la recherche d'une divine proportion, faisant appel à toutes les connaissances, toutes les disciplines, à la pureté d'intention.

Où et comment seront groupés ces lieux de loisirs ? A ce sujet, certaines dualités se font jour. Une première expérience est partie non de la cité, ni de la vallée, mais d'un massif et les responsables ont cru à l'interrelation de ces cités à l'intérieur du massif donné et, par là même, à leur mise en valeur réciproque. Ex. : Les Trois Vallées. D'autres ont pensé station principale et satellites basés sur l'idée que : « comme les abeilles qui restent à proximité de la ruche, la majorité des skieurs n'aime pas s'écarter de plus d'une heure de la station... Ces considérations donnent une première façon de limiter le domaine skiable et conduisent à ne pas y inclure les terrains éloignés, si magnifiques soient-ils pour le ski, même s'ils sont reliés par une chaîne de remontées mécaniques » (4). Ex. : La Plagne et les futures Belleville.

Est-ce conclure trop vite de penser que, d'équipement en équipement, les Alpes du nord au sud, du lac de Genève à la Méditerranée, offriront une longue chaîne où les stations variées par leur destination et leur expression architecturale seront plus ou moins reliées entre elles par des remontées mécaniques et des étapes d'altitude. La fameuse traversée à skis, de Nice à Chamonix, en peaux de phoque, paraîtra d'un autre âge. Tant pis, et tant mieux si les cités sont belles ! si une lèpre banlieusarde ne recouvre pas les périphéries des zones urbanisées, si les stations jalonnant cette longue chaîne deviennent autant de points de fixation, si elles localisent les activités aidant de ce fait à respecter la nature même de la mon-

tagne : **il faut penser dès à présent à la vocation totale des Alpes.**

QUELLES SERONT CES CITES ?

Doivent-elles être des stations totales groupant tous les avantages d'un équipement complet et d'un habitat poly-concentré ou des sites à agglomérations multiples et à vocation populaire ? ou comme d'autres le souhaitent, des cités de classe internationale ? Là encore, les idées s'affrontent sans se contredire a priori.

Pourquoi pensons-nous tout à coup qu'un grand danger plane sur la montagne ? Pourquoi croyons-nous que nos besoins légitimes de beauté seront bafoués ? L'évolution actuelle nous suggère une prise de possession pour ne pas dire de colonisation. Nous évoquons la Côte d'Azur où toutes les déprédations ont été possibles.

Une tour (toujours trop petite face à la montagne) construite en deux ans et débitée en appartements (prêts à court terme) intéresse certainement tous les promoteurs. C'est la boule de neige : une tour, deux tours, trois tours...

Si cette construction de lits privés est financièrement rentable, peut-on dénombrer les lits régulièrement occupés, même par location et cette incertitude permet-elle au commerce de se développer dans une station composée pour une grande part de résidences secondaires ? Voitures et buildings nous rapprochent de la ville. **Or, le dépaysement exige de ne pas retrouver ce qu'on a fui. A force de conditionner et d'organiser nos loisirs, nous ne saurons plus où les passer.**

Nous opérons en terrain vierge. Nous sommes armés intellectuellement et juridiquement. Les textes de 58 permettent la maîtrise foncière. Cette juridiction est favorable à l'expansion. Les facilités de déplacement et l'élément nouveau que représente l'apport des jeunes expliquent un rush brutal. Lançons un cri d'alarme. Ne gâchons pas notre précieux patrimoine.

Nous avons toutes les chances, mais aussi tous les risques. Il ne faudrait pas, en montagne comme en plaine, multiplier les occasions perdues. Des questions se posent : Qui va construire en montagne ? Pourquoi ? Pour qui ? Par qui ? Faut-il souhaiter une planification généralisée ? Comment inscrire l'initiative privée dans ce cadre ? Faut-il utiliser le « moteur de la spéculation » et comment ? Les réponses à ces questions ne permettraient pas encore d'assurer que tout peut être sauvé et nous en revenons à la recherche d'une doctrine en montagne et d'une architecture.

Nous en sommes toujours là... Les mêmes questions pourraient aussi être posées à propos des constructions de toute nature, dans un monde qui s'avilit dans la plaine comme il risque de le faire en montagne.

Charlotte PERRIAND.

(1) Extrait de Arts et Loisirs. Article de Daniel Bernet.
(2) et (4) Extrait du rapport du Centre d'Etudes d'Aménagement et d'Urbanisme.
(3) Le Corbusier « La Maison des Hommes ».

