



la route des cîmes

JACQUES COUELLE

conseiller d'œuvre

Un projet : l'alpe blanche de l'Autriche à la Méditerranée. Projet daté mais non projet qui date.

Ce rêve d'avant-guerre pour « l'an 2000 » a la vertu des desseins trop au cœur des hommes pour vieillir.

Les hommes peuvent passer et laisser sur la piste les longues traces de leurs jours heureux ; d'autres passeront à leur suite sur leurs pas effacés, dans la pureté des cîmes et des cols. On peut aider au passage. Il y faut de la méthode et de discrets équipements.

Nous possédons en France une « Route des Neiges » que peu connaissent, et qui pourrait devenir la plus haute attraction de la montagne si elle était convenablement aménagée et rendue accessible sans danger à tous les skieurs. Ce serait :

- la grande piste du ski d'excursion,
- le chemin de l'aventure concertée,
- la vraie rencontre avec l'aventure,
- le total dépaysement sous un aspect nouveau.

Il suffit de regarder la carte des Alpes, singulière avec son arête dorsale, la ligne de partage des eaux, la frontière de la Paix de Nimègue, pour comprendre...

Cette ligne de faite est l'arête médiane d'où partent des vallées d'érosion qui sont presque toutes habitées et pourvues, pour la plupart, d'une station équipée de téléphériques, remonte-pentes, et de centres hôteliers qui drainent les amateurs de montagne et de sports de neige.

C'est plus haut encore que d'aucuns souhaiteraient être, où la neige est plus belle, de plus longue durée, où les paysages ne sont pas altérés. C'est ce domaine magique, connu seulement par de belles images, défendu par les éléments et tous les dangers de la montagne, que l'on voudrait atteindre. Jusqu'aux cols frontaliers, il faut donc le rendre facilement accessible au moindre risque, et permettre ainsi de faire connaître le plus bel aspect de la montagne : celui qui vraiment, envoûte et libère.

Ce contact avec une nature non altérée n'est malheureusement, par la force des choses, réservé qu'aux

skieurs éprouvés, aux éclaireurs-skieurs de l'armée, et ressort présentement du domaine de la prouesse.

Supposons maintenant qu'une grande piste blanche passant par les cols les plus hauts des Alpes, allant de la Méditerranée à la Suisse, soit réalisée, judicieusement commandée par une série de refuges de haute montagne très confortables constituant autant de relais.

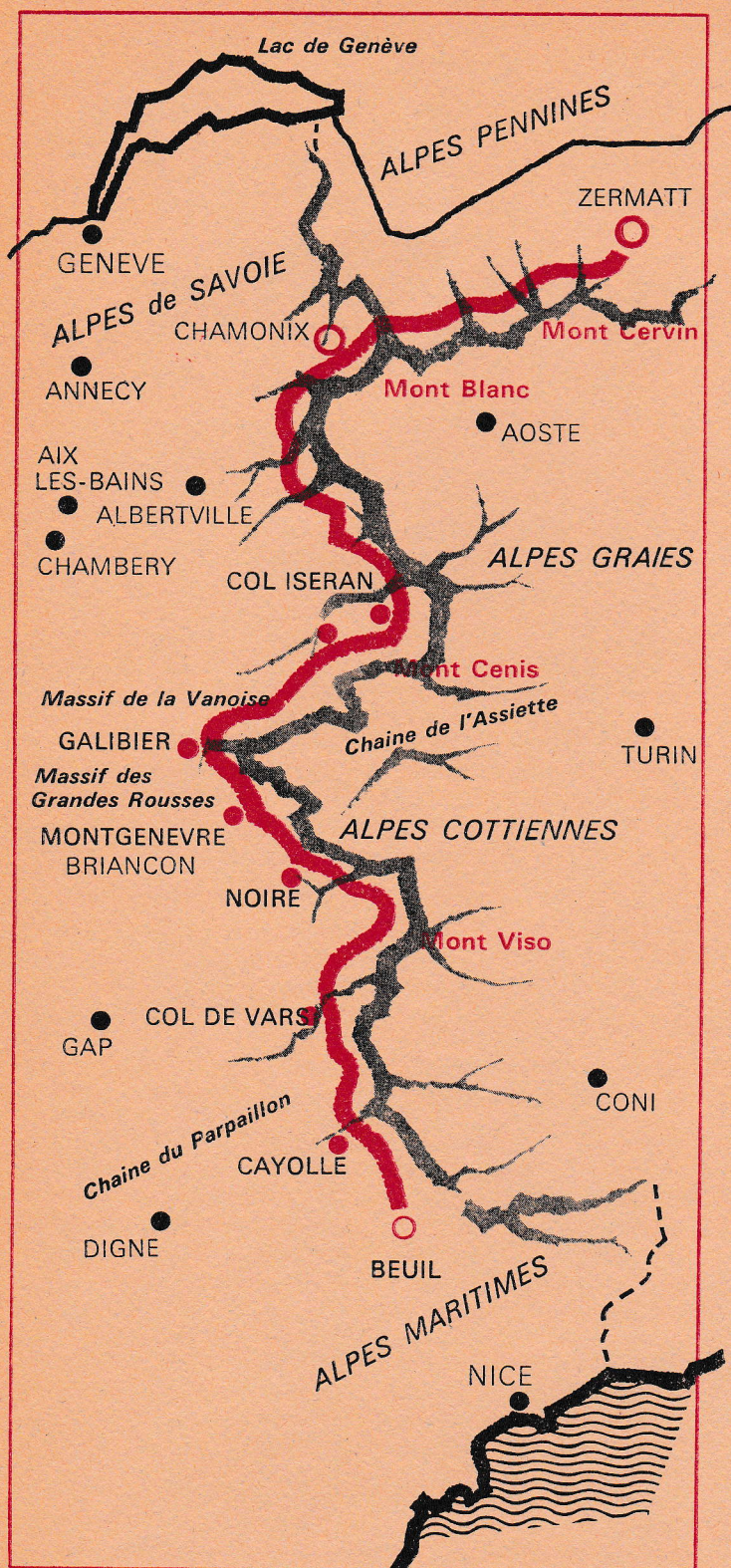
Que ces refuges, munis des dispositifs de communications voulus, soient en contact permanent les uns avec les autres et avec les stations des vallées, formant ainsi une véritable chaîne : une cordée,

Qu'ils soient équipés pour recevoir les skieurs de passage pour un jour ou plus, le temps d'une tourmente ou d'une variation atmosphérique dangereuse,

Qu'il soit admis une certaine discipline de sécurité, les skieurs étant tenus de se conformer aux instructions édictées par les moniteurs responsables de chaque station : ce qui implique naturellement une sélection de moniteurs-skieurs répondant aux exigences de leur situation, et la création d'un corps spécial dont le recrutement ne semble pas malaisé.

On peut imaginer que les bons skieurs seraient à même de brûler une ou deux stations ou plus, les autres, les plus nombreux, faisant étape un jour ou davantage suivant les disponibilités de place.

Tous les refuges seraient construits de manière à résister aux plus grands déchaînements des éléments et munis de tous les perfectionnements techniques voulus.



Ils comprendraient une salle d'entrée où l'on poserait ses skis, un déshabilleur-chauffoir où l'on trouverait des vêtements de détente et où les survêtements seraient séchés, des lavabos, une salle commune boisée très atmosphère de montagne, office et cuisine attenant, un dortoir et des cabines pourvus du confort voulu, une infirmerie, des réserves et dépendances, un petit atelier avec, au centre, le poste du chef responsable, équipé de tous les appareils de télé-communications, de commande, contrôle, alerte, distractions, électricité, chauffage, filtration, en somme l'équipement d'un navire en mer.

Ces refuges auraient, en outre, l'avantage de servir de stations météorologiques et de signalisation, et de postes-secours de frontière.

A proximité de chaque station, il va de soi qu'une aire d'hélicoptères serait prévue.

Beuil sur le versant méditerranéen, pourrait être de la sorte relié à Chamonix, voire au Massif du Cervin jusqu'à Zermatt, par les cols de La Cayolle, de Larche, de Vars, de La Noire (Saint-Véran), du Mont Genève, du Galibier, avec des variantes sur l'Oisan; par le Mont-Cenis, variante sur la Vannoise; par l'Iseran, les Contamines, Chamonix, La Forclaz et Zermatt, avec des antennes multiples.

Ceci n'est pas du domaine de l'utopie. Grâce à l'adhésion enthousiaste à ce projet d'un grand constructeur d'automobiles et d'un industriel du textile, l'étude de la Route des Cimes avait été poussée très loin juste avant la guerre, et, en 1940, devait être réalisée une première et importante série de chalets.

Les plans avaient fait l'objet d'études multiples et d'expériences de portage. Il s'agissait, en effet, de combiner des éléments facilement transportables, et à dos de mulet et à dos d'homme; aucun de ces éléments ne devait avoir plus de 90 cm de longueur (le déhanchement du pas d'une mule). Ainsi est née « la charpente à torsion » qui a pu être utilisée à des fins différentes pendant la guerre.

Des stations de base de ravitaillement avaient été prévues; celles-ci devaient garder un caractère particulier à l'architecture traditionnelle de chaque vallée élue.

Saint-Véran (2.040 m) a vu le premier chalet Montjoie construit en 1938. Il devait servir de base d'épreuve à onze Montjoie (le signal vers lequel on va) qui devaient jalonner le parcours de la « Route des Cimes ». Paul-Emile Victor avec ses chiens esquimaux, ainsi que les éclaireurs-skieurs des Chasseurs Alpains, ont apporté directement ou indirectement un précieux concours à ces études.

Des cartes de zones d'avalanches ont été dressées sur la majorité des parcours. Des études de temps, des rapports de rose-des-vents, ont été rassemblés.



Chalet Montjoie

Les plans des chalets, les recherches de matériel et d'équipement ainsi que toute la documentation indispensable, avaient été réunis pour permettre d'implanter et d'aménager la « Route des Cimes » dès 1940. Tout ce labeur de deux années d'études, rassemblé à Saint-Véran, a disparu pendant la guerre.

Il reste pour moi, cependant, la certitude de l'importance de l'aménagement et de la mise en valeur de ce parc blanc naturel. Il doit intéresser le tourisme, les loisirs, la santé, les sociologues, tous ceux qui pensent « solide » et les « Chargés d'Etoiles ».

La réalisation d'un tel projet ne doit pas soulever de problèmes majeurs, il me semble, en regard de l'intérêt qu'il peut représenter sur le plan de l'Aménagement du Territoire.

L'Architecture de Montagne, si l'on peut dire, des stations cataloguées, allie malheureusement, sauf de rares exceptions, la médiocrité à la hideur. Elle est sans rémission, mieux vaut n'en point parler.

Ces stations ont cependant l'avantage d'être reliées aux voies ordinaires de communications avec les grands centres urbains.

Dans le cadre de cet exposé, retenons-les donc seulement comme points de ravitaillement et d'accès, par des remontées mécaniques, à la « Route des Cimes ».

Mais pourquoi, comme j'ai eu souvent l'occasion de le dire, ne pas implanter dans des lieux choisis et préservés, des **Stations de Sites**, satellites des grandes stations existantes ?

Stations de sites, conçues comme des lamaseries, où tout serait groupé : vie sociale et sportive, hôtels de catégories diverses, logements indépendants, reliés par des rues couvertes animées de boutiques, de lieux de distraction et piscine panoramique.

Architecture incorporée aux lieux géologiques, pouvant abriter mille ou deux mille personnes.

Groupement où chacun serait mêlé ou isolé dans une « solitude collective » ou une ardente vie sociale, mais en complet dépaysement.

Tous y trouveraient leur place et leur joie, comme sur un transatlantique au milieu de l'Océan.

Sur un bateau, il y a bien des classes de luxe ou de tourisme, mais il reste toujours « Le Navire ».

C'est dans cet esprit, il me semble, que pourrait s'orienter la véritable « Architecture de Montagne ».

