Atrium
patrimoine & restauration

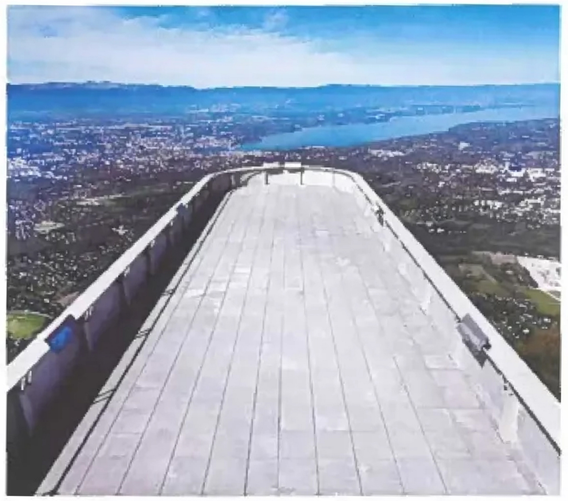
PATRIMOINE ET MONTAGNE

MONTAGNE : ESPACE D'ADAPTATION ET DE CRÉATIVITÉ

PERDUE DE VUE : LA LUMIÈRE

101 / hiver 2024 / 15€ / www.atrium-patrimoine.com

ÉTUDES DE CAS « GRAVIR LA MONTAGNE »



↑ La terrasse et le panorama révélé après deux années de chantier.

↑ Vue extérieure de la gare restaurée.

Photos : Manuel Bougot

LA RESTAURATION DU TÉLÉPHÉRIQUE DU SALÈVE

Une infrastructure inscrite Monument historique…

Inauguré dès le 19e siècle par un train à crémaillère, l'accès au mont Salève est renouvelé en 1932, par la construction d'un téléphérique à quelque 1 100 m d'altitude. L'architecte suisse Maurice Braillard dessine une gare d'arrivée atypique, aux airs futuristes, construite en proue sur le vide et livrant un panorama spectaculaire sur le bassin du Léman. Quatre-vingt-dix ans après sa création, des travaux de restauration et de réhabilitation s'avèrent nécessaires. *« Les analyses ont montré que le béton originel était assez poreux, mais l'enrobage suffisamment épais a permis de limiter la corrosion des armatures,* explique Claudia Devaux, architecte du patrimoine et cofondatrice de l'agence DDA (Devaux & Devaux architectes). *Le principal défi était de retirer l'enduit disgracieux appliqué dans les années 1980 sur les façades, un travail colossal et minutieux. »*

L'opération comprenait aussi l'aménagement d'un restaurant panoramique, d'une salle de séminaire, d'un espace d'exposition et la modification de la plateforme d'arrivée ainsi que la création de terrasses accessibles ; l'ensemble de ces actions visant à améliorer l'accueil du public. *« Nous n'avons pas voulu achever l'œuvre de Braillard, mais plutôt améliorer l'habitabilité des lieux et l'expérience spatiale du paysage »*, ajoute-t-elle.

… dans un paysage Natura 2000

Le cœur de cette opération est bien le paysage, le panorama, le lointain, qu'il faut rendre aux visiteurs. *« La question majeure pour nous était de permettre l'accès à la montagne en prenant en compte l'empreinte écologique de notre temps, et la restauration du patrimoine est devenue un moyen de répondre vertueusement à cette question »*, déclare David Devaux, architecte et cofondateur de l'agence DDA. Finalement, en analysant le bâtiment, les architectes ont moins construit que prévu et ont davantage travaillé sur l'existant, sur la manière de mieux l'habiter. La mise aux normes s'est révélée ardue, notamment sur les problèmes d'assainissement et d'approvisionnement en eau, mais en dernier recours le respect du site naturel a toujours été placé en priorité.

Cette opération posait aussi la question des flux de visiteurs. Aucun stationnement supplémentaire n'a été créé. L'idée était d'améliorer la qualité d'accueil et non pas la quantité, tout en favorisant la montée en téléphérique et non pas en voiture. *« Nous avons réfléchi aux circulations et aux points de vue pour permettre à tous de profiter du panorama et de vivre une expérience de la montagne selon ses envies : aller au restaurant, admirer la vue depuis les terrasses, se rendre sur les chemins de randonnée, explorer l'espace d'exposition, tout est accessible »*, explique David Devaux. Ici, le bâti, pour spectaculaire qu'il soit, ne vole en rien la vedette au paysage qui motive fondamentalement le désir d'ascension.

Doc. : Musée départemental Albert-Kahn, photo Frédéric Gadmer

↑ La mer de Glace en 1921.

Photo : Emmanuel Salim

↑ La mer de Glace en 2023.

LA MER DE GLACE : CHRONIQUE D'UNE FIN ANNONCÉE

Pe(a)u de chagrin

Exploitée dès le milieu du 18e siècle, la mer de Glace est l'un des premiers sites touristiques glaciaires des Alpes. Il est accessible depuis 1909 par un premier train à crémaillère, le Montenvers, qui permet de grimper à plus de 1 900 m d'altitude. Près de 400 000 visiteurs par an empruntent cette voie actuellement. Cependant, avec la fonte du glacier, il faut maintenant franchir près de 600 marches pour atteindre la « Grotte de glace ». En effet, l'épaisseur de la glace à cet endroit ne cesse de diminuer : 200 m perdus, dont une centaine depuis 1991.

La conséquence de ce retrait pour l'accessibilité est majeure : des escaliers à n'en plus finir, une distance toujours plus longue pour les visiteurs comme pour le personnel d'accueil. La mer de Glace est bien un symbole du changement climatique.

Un aménagement pharaonique

L'exploitant du site, la Compagnie du Mont-Blanc (CMB), doit répondre à ces problématiques d'accès : les visiteurs étant sous sa responsabilité pendant leur ascension, elle doit assurer leur sécurité. Un projet de transformation, initié en 2013, vise à renforcer l'attractivité du site et à renouveler l'offre de service. Plus de 50 millions d'euros ont été alignés pour perpétuer l'accès au glacier. La télécabine actuelle sera démontée et une nouvelle sera reconstruite plus haut. En parallèle, un centre d'interprétation des glaciers et du climat, le Glaciorium, sera créé pour sensibiliser les touristes : victime du réchauffement, la mer de Glace agonisante est aussi un symptôme évident des contradictions qui touchent notre société…

Une vision court-termiste ?

Car ce sont bien des enjeux financiers et de rentabilité qui s'opposent à des visées environnementales et de durabilité. Ce site touristique majeur est au cœur des activités économiques de la vallée. En plus des visiteurs contemplatifs, le Montenvers est aussi le point de passage des plus sportifs qui se lancent dans la descente en skis de la vallée Blanche. Cet itinéraire en hors-piste, point d'orgue des amoureux de la glisse, constitue le cœur de l'offre de loisirs et draine de nombreux passionnés. Aujourd'hui, la Compagnie des guides de Chamonix salarie 160 guides de haute montagne pour organiser ces sorties, dont certaines sont dépendantes de l'accessibilité du Montenvers.

Une autre interrogation se fonde sur la clientèle visée par ces nouveaux aménagements. Si la CMB revendique un accueil des scolaires plus généralisé, il faut tout de même pointer l'évolution de la tarification. Le transfert jusqu'au Montenvers s'élèvera à 50€, contre 38€ aujourd'hui. Généralement, la montée en gamme privilégie une clientèle plus internationale que locale. À l'heure de la décarbonation, cet aménagement apparaît donc paradoxal.

Enfin, même remontée, la télécabine sera obsolète dès 2030-2035 : le retrait glaciaire étant d'ores et déjà connu et la disparition de la mer de Glace inéluctable… Il faut espérer que la dizaine d'années d'exploitation sera mise à profit pour réinventer le tourisme de haute montagne.