

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat |
| Herausgeber: | Société de communication de l'habitat social |
| Band: | 45 (1972) |
| Heft: | 3 |
| Artikel: | Anzère-sur-Cologny |
| Autor: | [s.n.] |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-127276 |

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Anzère-sur-Cologny

39

Les stations touristiques essaient depuis quelques années dans la plupart des vallées valaisannes. Présentées souvent comme le second souffle de l'économie cantonale, leur développement et ses conséquences sont envisagés sous un angle bénéfique même si de timides réserves se font jour sur l'aspect esthétique de leurs constructions ou sur l'anarchie de leur extension quelquefois comparable à une véritable croissance urbaine. Notre propos ne consistera pas à envisager le problème touristique valaisan dans son ensemble, pas plus qu'on ne tentera un diagnostic des différentes stations. Nous voulons simplement essayer de montrer, à travers l'analyse du cas d'Anzère, comment certaines stations touristiques reproduisent, de façon exemplaire, une emprise capitaliste sur le sol et en quoi elles traduisent une certaine conception, voire une idéologie des loisirs.

On a beaucoup écrit sur la civilisation des loisirs; on s'est, par contre, fort peu préoccupé de ses conséquences géographiques. Or les exigences nouvelles qui apparaissent en matière de besoins spatiaux et de «consommation» de nature impliquent des ségrégations sociales qui se marquent dans le paysage et qui reproduisent, au second degré, des oppositions économiques fondamentales. Anzère constitue, à cet égard, un exemple privilégié. Situé dans la commune d'Ayent, à l'ouest du plateau de Montana-Crans, le «village» d'Anzère fut édifié à partir de 1966. C'est à cette époque qu'ont commencé les premiers travaux, sous l'égide de la Pro-Anzère-Holding SA (capital actuel 10 500 000 fr.). L'effort a été considérable. Créer «ex-nihilo» un «village» et ses dépendances nécessitait des frais d'infrastructure énormes (ligne électrique, câble téléphonique, réservoir d'eau, collecteur d'égout, sans compter l'équipement sportif) dans une région qui n'était même pas jusqu'alors desservie par une route. Le plan prévoyait la construction de dix-sept «chalets» (appellation hypocrite sous laquelle on camoufle des immeubles locatifs de grand standing), de quatre hôtels et de nombreuses petites constructions individuelles.

Aujourd'hui Anzère a réalisé la plus grande partie de ce projet et la station se porte bien. On peut toutefois s'interroger sur la signification socio-géographique d'une telle réalisation. Anzère, répètent sans se lasser les promoteurs, est le symbole d'un «certain art de vivre». Cet art de vivre a ses exigences: confort, élégance, esthétisme, vie familiale et sportive et doit répondre à cette double préoccupation: l'intimité et la communauté. L'intimité est

garantie par des appartements bien insonorisés, sans vis-à-vis trop proches, ou, pour ceux qui préfèrent «ciser leur propre conception de l'intimité», par des chalets protégés par une surface minimum du voisinage; la communauté, elle, se traduit par la construction même du village autour d'une place centrale sur laquelle se rassemblent les équipements commerciaux et par une vie sociale animée en pleine saison ou pendant les fêtes. Les signes de la «nature» sont partout présents: revêtement en bois des immeubles, cheminée dans chaque appartement, imitation de la forme architecturale des chalets de montagne, afin de bien répondre aux nécessités du grand «retour au village» rendu nécessaire par le développement traumatisant de nos villes.

Au-delà de l'aspect du village sur l'esthétisme duquel nous refusons d'engager la polémique, nous nous demandons pour qui Anzère a été construit et, par là, à quel type d'appropriation de l'espace la station répond. Une première indication nous est donnée par les prix exigés pour l'acquisition d'une portion d'espace à Anzère. Prix des appartements tout d'abord: entre 40 000 et 95 000 francs pour un studio; entre 195 000 et 240 000 francs pour un appartement de trois chambres (standing moyen), non meublé bien entendu. A ces chiffres s'ajoutent les charges fixes, les frais de gérance et les frais d'assurance et d'électricité (entre 3000 et 4000 francs par an). Le coût d'un chalet se situe dans le même ordre de grandeur. La clientèle, au début tout au moins, fut internationale mais francophone (suisse romande, belge, française). Toutefois, contrairement à Crans par exemple, le luxe n'est pas affiché avec ostentation. Le capitalisme ici se voile avec discréption et se cache derrière les signes d'une nature apparemment démocratique. Malgré ce caractère composite, Anzère peut être considéré comme l'exemple d'une emprise genevoise décalée dans l'espace; la composition du Conseil d'administration de Pro-Anzère-Holding SA est très révélatrice (8 membres genevois sur 12 dont, comme président d'honneur, l'ancien conseiller d'Etat radical François Perréard, président, l'industriel Xavier Givaudan, vice-président, l'architecte Jean Hentsch, administrateur-délégué, Maurice Dallèves, Sion, etc.), de même que la forte proportion de résidents genevois parmi les propriétaires. Symboliquement, Anzère apparaît comme la projection de la haute société genevoise fortement marquée par Calvin et Rousseau. Aus-térité et nature. Plus richesse. Richesse qui s'exprime dans un gaspillage assez scandaleux. De janvier à décem-

bre, toutes les nuits, Anzère s'illumine; l'éclairage des façades, payé par les propriétaires absents onze mois sur douze, revient à la modeste somme de 30 000 francs par mois! Richesse qui s'exprime également dans les prix pratiqués dans la station (huit francs l'entrée de la piscine; la même somme pour une heure de tennis). Richesse, enfin, qui s'exprime dans l'aménagement intérieur des logements souvent confié à des architectes patronnés par la Pro-Anzère-Holding SA.

Anzère se présente comme un monde clos. Sa clientèle, composée essentiellement de banquiers, de directeurs, d'administrateurs, de médecins, etc., se retrouve pendant la saison dans un isolement de classe, isolement que l'on ne rencontre pas aussi visiblement dans le monde urbain quotidien. Cette ségrégation sociale et spatiale se concrétise dans l'acquisition de la carte d'hôte, véritable «passeport d'Anzère». Monde fermé et hypocrite où même les enfants n'échappent pas à cet «art de vivre». Ils ont peint un magnifique «hommage à nos parents» sur la place centrale. Hommage assez peu spontané – l'encaissement des enfants s'organise de mieux en mieux chaque année – mais correspondant parfaitement à cette ambiance où tout est à la fois feutré et évident.

Outre le fait que l'emprise et la jouissance d'une portion d'espace aussi ouvertement sous-occupée participent à une nouvelle forme d'appropriation dans une société où les besoins d'espace deviennent fondamentaux, Anzère est autrement typique. En effet, nous sommes en présence d'un cas extrême: clientèle étrangère entièrement «importée», construction planifiée depuis Genève, personnel et commerçants s'installant pour la saison (les coiffeuses viennent de Paris, les quelques boutiques sont des succursales de magasins relativement importants, etc.). Le bois dont sont largement recouverts les chalets provient-il seulement des ressources locales? Si l'on exclut les ventes de terrains, on est bien obligé de constater que la commune tire assez peu de profit de la station. Cela montre assez que cette dernière utilise la commune comme simple support et qu'il est illusoire de présenter cette réalisation comme une panacée pouvant provoquer un développement économique. Au contraire, l'émergence de ces espaces aménagés pour millionnaires s'inscrit dans une double perspective. D'une part elle marque la fin d'un certain développement anarchique des stations, développement dans lequel le «laissez-faire» était roi, et le début du règne des promoteurs et des planificateurs à grands moyens. D'autre part, d'une manière plus globale, ces réalisations participent à cet aménagement du pays qui tend à spécialiser les cantons. Elles annoncent la transformation de l'espace valaisan en zones de loisirs, de détente et de sport, réservant à d'autres portions de l'espace national les fonctions plus directement productrices et le pouvoir qui s'y rattache.

«Domaine public»

Régionalisme dans la construction routière en Suisse

par B. Attinger, architecte et urbaniste

Autoroutes communales ou routes nationales?

Pourquoi cette question? Un certain nombre d'éléments permettent de penser que notre réseau de routes nationales, une fois terminé, sera plus à l'échelle du morcellement politique de notre territoire qu'à l'échelle nationale. La prise en main de notre réseau autoroutier par la Confédération n'aura pas eu le résultat souhaité et cela tant sur le développement du pays que sur celui de l'efficacité du réseau.

Nos autoroutes ont été localisées et organisées en fonction de la demande et des flots de circulation existants, en oubliant complètement qu'une autoroute rattachée à un réseau engendre un flux et que ce dernier apporte avec lui le développement économique à l'image du chemin de fer il y a un siècle.

Sur les 60 km. de l'autoroute Genève-Lausanne, en tenant compte des entrées, sorties, aires de repos, etc., il est possible de dénombrer 24 embranchements, soit un pour 2 km. 500 de route. En plus de leur coût, ces embranchements sont responsables de nombreux accidents: en 1970 sur nos autoroutes 222 des 1365 accidents se sont produits à des jonctions.

Ces deux éléments permettent de penser que le réseau a subi deux influences principales: l'une venant des régions économiquement fortes, agissant sur les lignes de force du réseau, l'autre, exercée par les communes ou micro-régions, provoquant une dispersion des entrées et sorties. Face à ces deux types de pression, nos autorités fédérales n'ont pas su agir de manière à influencer le développement général du pays.

Mouvement perpétuel

Le schéma directeur des autoroutes suisses est à l'image actuelle du pays: dense dans les régions développées, diffuse dans les autres. Ce réseau irrigue très fortement les régions industrielles et se contente de lancer quelques antennes en direction des autres; cette manière de faire peut paraître logique puisqu'elle donne plus à ceux qui en ont le plus besoin; elle a cependant le grave défaut (pour certains) de conserver un état de fait en permettant aux riches de le devenir plus et en ne donnant pas aux pauvres les moyens de contrebalancer le mouvement. Avant de créer un réseau, il faut définir la vocation des éléments qui le composent. Il est possible, très grossièrement, de classer trois types de vocations principales: les transits internationaux (liaison nord-sud principalement), les liaisons internes à grande distance (Genève-