

Stations françaises des années 60 et 70

Construire la ville dans la montagne

Le village de Flaine, en Haute-Savoie, a été construit d'un seul tenant dans les années 60. Aujourd'hui considéré comme patrimoine intéressant, ce village est un exemple typique de stations françaises des années 60 construites dans un site vierge, avec des bâtiments à l'architecture urbaine, respectant toutefois la topographie naturelle.

Alors que la montagne suisse fait l'objet de nombreux projets, plus ou moins ambitieux, il est opportun de se replonger dans l'histoire récente de la fondation ex nihilo des stations françaises des années 60. Pour bien en comprendre leur particularité, il faut se remémorer que le ski civil en France ne va rencontrer un semblant de succès qu'au début du vingtième siècle, faisant suite à la liaison par train du village de Chamonix en 1901, et grâce au fait qu'il accueille les premiers Jeux olympiques d'hiver en 1924.

A l'instar de ce qui se fait en Europe, les premières stations en France se développent autour des villages existants. Dès 1922 à Megève, sous l'impulsion du baron de Rothschild, se construit le premier hôtel sur le Mont d'Arbois, lieu de départ des pistes de ski. Un nouveau concept de station de ski y est donc inventé à cette époque, avec l'idée que les constructions doivent être édifiées directement sur le lieu des loisirs.

L'autre fait marquant de cette genèse est la mise en place des congés payés introduits par Léon Blum lors de son accession au pouvoir, après les grandes grèves nationales de 1936. Ces périodes de loisirs vont faire beaucoup pour le développement du tourisme en général, et pour celui de la montagne en particulier. C'est le début du phénomène de l'or blanc.

Un concept novateur

Dès 1936, malgré l'interruption brutale de toutes ces initiatives pendant plus de six ans par fait de guerre, une commission se réunit pour réfléchir à la possibilité de créer des stations d'un concept novateur : skis au pied dans la station, pentes variées, accessibilité facilitée. La première expérience de ce type de nouvelles stations ex nihilo sera « Courchevel 1850 ». Développée dès 1946, par Laurent Chappis, « urbaniste de la neige » et ancien habitant de

la région, ce projet servira de référence à tout ce qui va se construire dans les années 60. Il y invente la « grenouillère », endroit où les pistes se rencontrent, le « front de neige », d'où l'on part skis aux pieds depuis son appartement avec une vue imprenable sur le domaine skiable, la dissociation des réseaux piétons et véhicules. Associé à Denys Pradelle, jeune architecte et futur fondateur de l'« Atelier de Courchevel », ils vont mettre en place une vision urbaine et architecturale teintée de modernisme, mais ancrée dans une tradition locale : présence de bois, de pierre, avec un toit, mais presque plat, de grandes ouvertures et des terrasses généreuses.

Le cas de Flaine

Au début des années 60, le cas de Flaine, en Haute-Savoie, est particulièrement exemplaire. Construite d'un seul tenant en quelques années par un promoteur éclairé, Eric Boissonas, cette station moderne, au sens architectural du terme, est très révélatrice de la manière dont se sont déroulées les différentes étapes d'une réalisation en site vierge. Au début de cette aventure,

Philippe Meier,
architecte epfl/fas, Genève

Perspective de la station de
Flaine, 1965
(illustration archives G. Chervaz)

Perspektive des Projektes in
Flaine, 1965
(Bild Archives G. Chervaz)



il y a le repérage d'un lieu par un architecte genevois, Gérard Chervaz, amoureux de la haute montagne et en quête d'un espace à développer. Après de nombreuses péripéties, le promoteur parisien est d'accord de financer le projet. Autour de Boissonas se met en place une équipe de professionnels, parmi lesquels on retrouvera Laurent Chappis et Denys Pradelle associés à Gérard Chervaz, et enfin Marcel Breuer, qu'Eric Boissonas ira quérir aux Etats-Unis. Cette équipe va concevoir plusieurs plans masse. Mais l'entente du groupe ne se faisant pas, seul Marcel Breuer, demeure comme manager du projet. Il impose sa vision urbanistique et architecturale à la station: un lieu de villégiature sans voitures, des parking à l'entrée, un forum et une organisation de la station en trois parties: Flaine Forum, Flaine Forêt et Flaine Front de Neige. Les bâtiments sont tous construits en béton armé, sous la forme d'immeubles qui renvoient à une image urbaine affirmée, mais dans un respect de la topographie naturelle.

La construction commence après de nombreuses tractations avec les autorités communales, par la réalisation d'une route, puis d'un téléphérique pour amener les matériaux, principalement des panneaux préfabriqués en béton, qui seront produits dans la plaine de l'Arve.

La station a fait l'objet d'une mesure de protection nationale, concrétisée par un cercle de cinq cents mètres autour de l'hôtel «Le Flaine». Une association de défense de la station a été mise en place afin d'en préserver le caractère atypique et culturellement reconnu.

Aujourd'hui à Flaine aussi, la pression économique reste toujours grande, l'enneigement

reste exceptionnel pour la région, et des groupes de promoteurs étrangers sont en train de réaliser des ensembles «pittoresques» à proximité du Flaine de Marcel Breuer. Ces opérations restent pour l'instant à distance respectable de la station d'origine. D'un autre côté, au centre de la station, une densification s'opère avec un projet d'hôtel au bout du «Forum» et une résidence de tourisme au niveau de la piscine. Tous deux dessinés par l'architecte parisien de renom, Christian Hauvette, qui a reçu l'appui des défenseurs de la station.

Rien de pseudo-traditionnel

La conclusion de cette belle leçon d'architecture est certainement qu'à l'époque de sa conception, seuls quelques décideurs ont eu en main les cartes du développement et ont permis la réalisation de cet ensemble architectural encore admiré aujourd'hui, malgré un certain nombre de défauts avérés et inhérents à ces opérations d'avant-garde. En ces temps, il faut aussi mentionner qu'il n'y avait pas d'ingérences des organisations de défense du patrimoine naturel. Dans le cas présent, cela n'a pas empêché une intégration plus réussie que la plupart des «villages» de vacances pseudo-traditionnels, dont le caractère tapissant et envahissant est souvent très blessant pour la nature. L'implantation précise, quasi de type Land Art, du projet de Breuer et ses associés reste à ce titre exemplaire.

Ces expériences françaises dans le développement construit de la montagne, forment un corpus référentiel intéressant, face à la pression sur la «nature vierge» que subissent aujourd'hui les domaines skiables sursaturés.

Le projet pour un hôtel au «Forum» de Flaine de l'architecte Christian Hauvette, Paris, a reçu l'appui des défenseurs de la station
(image de synthèse Atelier Ch. Hauvette)

Das Hotelprojekt in Flaine des Architekten Christian Hauvette, Paris, wird von den Verteidigern des ursprünglichen Wintersportortes unterstützt
(Bild Atelier Ch. Hauvette)

