

Courchevel, naissance d'une station nouvelle de sports d'hiver

Jean-François Lyon-Caen
architecte dplg, maître assistant à l'Ecole d'architecture de Grenoble
atelier architecture et montagne
équipe de recherche "architecture paysage montagne"

Succédant à plusieurs exposés relatifs à la villégiature balnéaire, il me paraît nécessaire, avant de présenter les principes de composition de la station de Courchevel 1850, de rappeler quelques dates qui resitueront pour chacun le développement des sports d'hiver dans les Alpes.

Quelques rappels chronologiques

1878 - Henry Duhamel, alpiniste grenoblois, essaie pour la première fois, sur les pentes enneigées de l'alpage de Chamrousse (Isère), une paire de ski, acquise à l'exposition internationale de Paris au stand de la Suède; il cherchera longtemps comment lier le talon du pied au ski, et comment se freiner dans une pente; le ski alpin est né.

1907 - Premier concours de ski au Col du Montgenèvre (Hautes-Alpes) à l'initiative de militaires

1908 - Second concours de ski à Chamonix (Haute-Savoie) à l'initiative du Club alpin français, lançant la vogue des "sports de glace"; équipements des hôtels et des palaces de Chamonix avec du chauffage central, permettant l'ouverture d'une "saison d'hiver"

1920 - Choix, par la baronne Maurice de Rothschild, des alpages (1100 mètres d'altitude) du Mont-d'Arbois au-dessus de Megève, pour créer le premier centre résidentiel en montagne destiné aux sports d'hiver, et comportant un hôtel et de nombreux chalets résidentiels

1924 - Premiers Jeux Olympiques d'hiver à Chamonix, ne comportant que des épreuves de glace ou de ski nordiques : patinage, luge, saut, ski de fond...

1925 - Henry-Jacques Le Même (1898-1997), architecte, s'installe à Megève; confronté au programme nouveau de la résidence, il invente le "chalet skieur", nouvelle typologie, fondée sur une modernité constructive, qui utilise les matériaux et les techniques contemporaines, tout en recherchant un accord avec le paysage de la montagne;

1933 - Construction à Megève du premier téléphérique pour skieurs; naissance du ski de descente; invention de la "montée artificielle"; débat autour du "ski sportif"

1934 - Première station de sports d'hiver construite à Sestrières (Italie, proximité avec Montgenèvre) à l'initiative d'Agnelli, destinée aux personnels de la Fiat, comportant des résidences collectives édifiées au pied de remontées mécaniques (téléphériques)

1934 - Invention à Davos (Suisse) du télésiège, utilisant la neige pour tracter le skieur;

1935 - Premier télésiège dans la Prairie du Col de Porte (Isère) installé par un menuisier Rossat, et sur les pentes de l'Écloze à l'Alpe d'Huez (Isère) installé par JeanPomagalski

1936/1937 - Recherche d'un site dans les Alpes françaises pour édifier la "superstation" française; repérage de sites; encouragement du Commissariat au Tourisme, mais projets privés qui ne peuvent voir le jour, en raison de l'évolution politique : projet Le Corbusier à Vars en 1939 (hautes-alpes), projet à Chamrousse en 1937 (Isère), projets des Trois-Vallées en 1937 (premières réalisations à Méribel les Allues en 1939)...

1942 - Projet des Trois Vallées (mission 42), élaboré sous la direction de Gérard Blachère ingénieur des Ponts et Chaussées, dans le cadre du Service d'Équipement de la Montagne dépendant du Secrétariat d'État aux Sports; préparation d'un projet de superstation française à réaliser une fois la guerre achevée, prévoyant l'équipement en remontées mécaniques et retenant les principes d'implantation des résidences ;

1943 - Diplôme d'urbanisme sur l'aménagement de la montagne, préparé par Laurent Chappis, architecte, prisonnier de guerre interné en Autriche, à "l'université de

captivité"; il choisit le site des Trois-Vallées pour y développer ses thèses, s'entourant des conseils de son camarade de captivité Maurice Michaud, ingénieur des Ponts et Chaussées et alpiniste;

1945 - Décision du Conseil Général pour mettre en œuvre le projet des Trois-Vallées; seule la vallée de Courchevel est retenue pour démarrer (des projets sont en cours dans la vallée des Allues à l'initiative d'investisseurs privés, et dans la vallée des Bellevilles les habitants ne sont pas coopératifs)

Les principes de composition de la station

Laurent Chappis est désigné, à l'automne 1945, par Maurice Michaud devenu responsable en Savoie des services départementaux du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, comme urbaniste chargé de reprendre le projet des Trois-Vallées, contenu dans le rapport de la mission 42.

Il parcourt systématiquement le terrain, repérant d'abord les pistes de ski, traçant les profils de remonte-pentes, aidé de Jean Blanc (natif de Saint-Bon et alors champion de France de ski) et de Jean Pomagalski. Il détermine les futures implantations humaines en fonction des potentiels skiabiles. En avril 1946, il dessine, sur place, le plan d'urbanisme de la station des Tovets (baptisée quelque temps plus tard pour des raisons commerciales Courchevel 1850) prévoyant une répartition fonctionnelle des différentes nécessités : le centre de la station conçu pour être le point de convergence des pistes de ski (qu'il nomme "grenouillère") accueillant les "zones commerciales", les "boutiques", le "village administratif"; à l'entrée les "zone de garages en plein air" et les "garages souterrains"; et plus loin, sur les versants est et nord, les zones résidentielles, "chalets", "villas", "hôtels", "pensions". L'implantation des résidences repose sur la desserte systématique de chacune d'entre elles par une piste de ski, afin que les skieurs puissent, par gravitation, descendre au départ des remontées mécaniques, et rejoindre à ski leur résidence. Il s'agit de dissimuler la station nouvelle dans un paysage de forêts et de clairières. Chappis explique ainsi son raisonnement : "ce plan n'est fonction que du bon sens, de la topographie, qui conduit tout naturellement à des solutions inscrites sur le terrain, d'un raisonnement cartésien, et ne s'appuie sur aucun a priori" . Les travaux de construction de la route d'accès aux Tovets débutent dès l'été 1946, et les premiers skieurs sont accueillis à la fin de l'année suivante. Dix-huit mois d'intenses travaux pour lancer concrètement ce qui deviendra alors le modèle français de station de sports d'hiver.

L'acquisition des terrains

Dès 1946 tous les efforts sont déployés pour acquérir les terrains aussi bien privés que communaux sur le site des Tovets, premier site retenu pour démarrer la station. Les acquisitions se font à l'amiable, sans recours à l'expropriation, par "persuasion" arguant que "l'effort considérable que va faire le Département va être, pour tous les habitants de Saint-Bon, une source de richesse qu'ils n'auraient jamais pu espérer sans cela" et que "la station de sports d'hiver apportera une telle aisance aux habitants qu'ils se rattraperont très facilement des petits sacrifices qu'ils auraient pu, à l'occasion, consentir"¹. Sont ainsi acquis les terrains nécessaires "à la construction de la future ville et des installations sportives", laissant "à la Commune la propriété de toutes les autres parcelles communales" . Les pouvoirs publics sont donc "lotisseurs de terrains achetés pour être rétrocédés à des constructeurs privés; situation exceptionnelle préfigurant de dix ans l'action des Sociétés d'Economie Mixte et de vingt ans la procédure des Zones d'Aménagement Concerté"².

Et d'ailleurs plus tard, les terrains non acquis seront la source d'une opposition entre le Département et la Commune, lorsque le succès de la station sera évident. De nouvelles constructions se réaliseront aux de là des zones acquises à l'origine, celles qui définissaient le plan général; la Commune lotissant elle-même ses propres terrains, le Département révisant les densités autorisées, ouvrant ainsi un conflit à propos de la maîtrise du développement de la station et de l'équilibre entre la capacité du domaine skiable et l'importance des hébergements : "Jugées à l'origine trop vaste, par beaucoup, les zones constructibles prévues dans le domaine départemental étaient rapidement saturées. Dès lors à une cadence accélérée, des constructions nouvelles commençaient à s'édifier sur les zones de la commune restées en dehors du domaine... Ces constructions ont foisonné en dehors de toute règle d'harmonisation avec la capacité des

terrains skiables correspondants. Les hébergements déjà construits dans la commune dépassent ainsi le double de l'objectif initial..."³.

Le "gabarit"

Le projet est mis en œuvre sous la forme de lotissements successifs. Pour chaque lot, des règles particulières sont définies, précisant d'une part l'implantation de la construction future à l'intérieur d'un périmètre tracé au sol et d'autre part le gabarit fixé par les altitudes maximales à ne pas dépasser pour les rives et les faîtages des toitures. Pour la partie centrale de la station, il s'agissait de s'assurer de la "continuité urbaine" de la partie centrale. Mais pour les zones résidentielles des chalets, il s'agissait de préserver, pour chacune des réalisations, l'ensoleillement maximum, les vues les plus large, le raccordement aux pistes et l'ouverture vers la nature. À l'acquisition de son lot, le propriétaire nouveau recevait le "gabarit" attaché à la parcelle, indiquant les règles à respecter pour y construire.

Les principes d'architecture

Les chantiers se multiplient dès le démarrage de la station. Et pour y faire face, une équipe technique se constitue. Denys Pradelle, jeune architecte urbaniste, rejoint Laurent Chappis, auquel se joint Jean-Marc Legrand, également architecte. Ensemble, ils constituent l'"atelier d'architecture de Courchevel". Choisisant de résider sur le site même, ils élaborent les projets au "contact direct avec le milieu local, avec l'architecture locale"⁴. Ils inventent là une architecture nouvelle "adaptée aux moyens et aux besoins inédits de citadins en altitude". Ils tentent de retrouver cette simplicité observée dans la construction des chalets et des villages existants, devenue pour eux le "fil conducteur permettant de débrouiller l'écheveau compliqué d'une réalisation moderne"⁵. Les expérimentations techniques sont multiples : "fondation, ruissellement de l'eau sur le sol, la question des couvertures et des chutes de la neige des toits sur les passants...essayant de repenser complètement cet habitat en montagne, sans nous inspirer des formes de l'habitat traditionnel, mais des conditions de cette vie nouvelle et des matériaux et de techniques nouvelles..."⁶. Les intentions premières quant à l'architecture peuvent se résumer par les propos de Denys Pradelle : "des masses bâties relativement modestes en hauteur par rapport aux bois environnants, des couvertures à un pan versant au Nord et peu inclinées ou en terrasses afin de conserver longtemps la neige sur le toit..., ce qui rend la station discrète dans le paysage hivernal; cependant que le déséquilibre ainsi créé entre la façade sud et la façade nord augmente la façade au soleil et réduit celle qui est au nord : du bio climatisme avant la lettre..."⁷.

Les premières réalisations peuvent être considérées comme autant de recherches pour concevoir une architecture de montagne adaptée aux nouvelles contraintes des sports d'hiver. Il en est ainsi du chalet des physiciens Frédéric et Irène Joliot-Curie ou du chalet de l'industriel lorrain Lang, construits chacun sur ces mêmes principes en 1949 et 1950⁸, mais en ayant "plus recours à l'artisanat local" pour l'un et "plus d'innovation technique" pour l'autre⁹.

Des réalisations fondatrices d'une pensée raisonnée pour construire en montagne

Huit ans après les premiers chantiers, en 1955, l'équipe des urbanistes et des architectes présentera l'ensemble de leur démarche dans une brochure du Ministère de la Reconstruction et du Logement, leurs travaux constituant un véritable "manifeste" de l'architecture moderne en montagne. Et pour évoquer cette architecture, on parlera désormais de l'"Ecole de Courchevel", estimant qu'il s'agissait là "d'une révolution dans l'art de bâtir en montagne, car, au chalet savoyard classique au toit à deux pans, elle a substitué un style nouveau adapté aux modes de constructions actuelles et aux besoins d'une clientèle de séjour de courte durée"¹⁰.

En développant ainsi pour la première fois, sur un même site, une pensée cohérente qui guide les aménagements nécessaires à une station de sports d'hiver - le ski, les hébergements, l'altitude etc... - la "station idéale" devient réalité. Considérée comme un "laboratoire d'idées", la "station" de Courchevel devient alors, avec le développement massif des sports d'hiver pendant plus de trente ans, l'un des modèles de référence pour l'équipement hivernal de la montagne en France, comme dans le monde.

Un patrimoine fragile

Courchevel 1850 a évolué depuis son origine en 1945. L'idée d'une station nouvelle composée d'un "village" pour amateurs de neige et d'air pur, faite de chalets et de résidences disséminés dans la forêt, s'est effacée. Avec le succès commercial, est venu le règne de l'image. Et "les boursouflures de l'argent" selon l'expression élégante qu'aimait employer Denys Pradelle, s'imposent partout, sur tous les édifices nouveaux comme sur les constructions existantes que l'on transforme allègrement depuis les années 80. La densification des lots et l'extension des zones urbanisables ont été préférées aux principes d'urbanisme choisis en accord avec les contraintes de la nature, pour tenter de proposer aujourd'hui un véritable "ensemble urbain" L'"image nouvelle" de la station, repose sur un "renouvellement" de l'architecture imposé par des surélévations et des choix formels puisant leurs références dans le passé ou importés d'ailleurs¹¹, ne proposent plus que de fausses imitations, en lieu et place d'une architecture fondée sur la recherche de la tradition et de l'authenticité, au service de la vie moderne.

Inventaire et protection

Face à l'accélération du mouvement de transformation de la station (amplifié depuis les XVIèmes Jeux olympiques d'hiver en 1992), les témoins architecturaux du début de la station sont pour la plupart menacés de disparition. Et la nécessité du maintien de quelques témoins de cette épopée apparaît aujourd'hui comme une évidence. Avec la réalisation de l'Inventaire de la station de Courchevel 1850, les principes de composition et d'évolution de l'urbanisme ont été mis en évidence. De même, pour les différentes typologies architecturales, permettant d'identifier les réalisations les plus remarquables.

Le maintien de quelques-uns de ces "spécimens" pourrait être garanti par une protection au titre des Monuments historiques, qui rattacherait l'ensemble de cette pensée et de ses réalisations au patrimoine du XXème siècle. C'est l'une des actions engagées actuellement en collaboration avec certains propriétaires, la Drac Rhône-Alpes, et la Collectivité.

Notes

¹ - lettre de M° de la Gontrie au Maire de St Bon du 27.06.46 - voir note 2 p 69

² - "Le changement social dans une commune touristique de montagne : St Bon-Tarentaise" Pierre Préau - dans RGA tome LXXI n° 4 1983 p 410)

³ - Joseph Fontanes, président du Conseil Général de la Savoie dans Le Monde 12 Janvier 1969

⁴ - Denys Pradelle - "Entretien avec Denys Pradelle" in Pignon sur Rue n° année p 24

⁵ - Laurent Chappis - Denys Pradelle - Jean-Marc Legrand in "Contribution à une architecture de montagne" - études et informations - cahier mensuel du M.R.L. - n° 3 Mars 1955 - 4ème année - p 41

⁶ - voir note 27

⁷ - "L'église de Courchevel 1850" - Paul Barnoud - communication le 11 Juin 1993 au Congrès régional d'Art sacré à Saint-Jean de Maurienne¹²

⁸ - Cf. "chalets de montagne" édition Massin - Paris 1955

⁹ - Denys Pradelle - "itinéraire d'un architecte urbaniste" - doc. dactylographié 1986 - p15

¹⁰ - Georges Cumin - "Les stations intégrées" in urbanisme n 116 - 2 - 1970 - p 50

¹¹.- Le premier Plan d'Occupation des Sols est approuvé en 1983, et constate qu'une "grande partie de la station s'est faite en pleine période où l'architecture de montagne ne rêvait que de toits à un pan. Il est envisagé de favoriser certaines restaurations susceptibles de créer quelques m2 nouveaux en échange d'un style architectural mieux adapté à l'environnement" *rapport de présentation du P.O.S. de Saint-Bon Courchevel* - p 5

Et le Maire Michel Ziegler explique le projet ainsi : "aux particuliers, nous avons dit : "vous avez un toit à un pan, vous faites faire un toit à double pente, et les mètres carrés que vous aurez en dessous, vous les gagnez". Et aux hôteliers nous avons dit en plus : "il y a une taxe spéciale pour le dépassement du PLD. Cette taxe, vous ne la payerez pas, car c'est la commune qui la fixe, et on la fixe à zéro." On a donc donné une incitation fiscale pour qu'ils modernisent leurs hôtels. Et c'est comme ça qu'on a lancé ce mouvement qui a permis de rénover l'aspect extérieur de Courchevel, qui a plu à la clientèle et nous a valu beaucoup de compliments, et la critique de quelques architectes..."

d'après "*l'épopée de Courchevel 1946-1996*" Gilles Leprêtre - La Fontaine de Siloé éditeur -
1996 p 232
