



AMÉNAGER LA MONTAGNE

LIMITES DES PRATIQUES
DU SIÈCLE DERNIER

NICOLAS NOTH

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
Enoncé Théorique de Master
Nicolas Noth
Semestre d'automne 2022-2023

Sous la direction de : Elena Cogato Lanza
Directeur pédagogique : Marco Bakker
Maître EPFL : Mana Michlig



2023, Nicolas Noth

Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution (CC BY <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY et leur utilisation nécessite l'autorisation de leurs auteurs.

Sommaire

8	Mise en contexte
12	La station de sport d'hiver
14	Brève histoire des stations de sport alpines
18	Enjeux actuels
22	Crise
26	Laurent Chappis, architecte et urbaniste de station
28	L'architecte
30	Pratiques
32	Théories
36	Récits d'après-guerre
38	Stations Témoins
40	Courchevel 1850
50	Flaine
60	San Sicario
70	Dialogue
72	Accaparement
74	Hégémonie technique
76	Fuite en avant
78	Stratégies
80	Densification ou désertion
84	Renaturation ou patrimonialisation
86	Conclusion
88	Bibliographie
90	Iconographie
92	Annexes

Mise en contexte

Conférence faite à Courchevel

*L'idée que l'homme s'est faite de la montagne a connu une lente et irréversible évolution.
A l'aube de la pensée religieuse, c'est la « Montagne sacrée ».
Elle est crainte, respectée, sanctifiée.
On la contemple de loin, impressionné par sa puissance, sa pureté, sa majesté.
C'est la montagne mystère, point de rencontre de l'Homme avec Dieu.*

*Puis la montagne devient « Source de vie », mais reste obsédante et dangereuse.
L'homme s'y installe pour fuir guerriers et pillards qui déferlent dans les plaines.
Paysan dur vis-à-vis de lui-même, dur vis-à-vis des autres.
Vie rythmée au fil des saisons, des longues nuits, des hivers de claustration.
Cohabitation avec les bêtes, dans une totale sujétion à la nature hostile.
Hiérarchisation à satisfaire : les bêtes, le foin, les hommes.
Habitat groupé, près du point d'eau, face au soleil, accroché à la pente.
Fermeture quasi totale sur une nature qu'on subit à longueur d'années.*

*Vient ensuite le temps des « Monts affreux » des grands romantiques.
Dilettantes, savants ou poètes, craintifs, courageux ou éblouis.*

*Lui succède l'époque de la « Montagne conquise ».
C'est l'ère des grands conquérants de l'inutile.
Ils donnent leur nom aux sommets jusque-là vierges de toute trace humaine.*

*Un peu plus tard, lentement, les citadins se l'approprient.
Au début, ils trouvent plaisant de s'accommoder d'une vie fruste.
Ils découvrent qu'au-dessus des brumes de la plaine, le soleil étincelle.
Que la neige garde les traces d'animaux, d'oiseaux et d'insectes invisibles.
Que des fleurs inconnues d'eux percent la neige pour annoncer le printemps.
Les blêmes lueurs de l'aube et les splendeurs du couchant les fascinent.
Ils découvrent un autre mode de vie, de pensée, d'insoupçonnées qualités humaines.
Revenus dans leurs mornes cités, ils décrivent, les yeux perdus, ce qui leur a été révélé.*

*Et d'autres citadins suivront. Ils chausseront des skis, pensant conquérir la montagne.
Mais c'est la montagne qui, sous son blanc manteau, les conquiert.
Pour eux, le paysan apprend à offrir ses services, ses bêtes, ses produits.
Grange par grange, le foin cède la place au touriste.
Heureuse époque toute d'harmonie entre le paysan, le citadin, la nature.
Chacun tire profit de ce que ce haut lieu dispense généreusement.
Accord total, mais éphémère, de l'homme avec la montagne.*

[...]

*Et puis, un jour, au milieu du vingtième siècle, l'harmonie s'écroule. Le pas est franchi.
S'ouvre alors l'ère de la montagne « Terrain de jeu de l'Europe ». Mus par des motivations dissemblables,
affichées ou inavouées, des responsables politiques, des financiers, des ingénieurs, des urbanistes, des
architectes s'emparent de la montagne.*

Débute ainsi l'ère de la « Montagne domestiquée ».¹

¹ Chappis, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne, Tome 1:328.

Aménager la montagne ?

La montagne nourrit un fantasme de création chez les architectes. Elle ne correspond pourtant plus au mythe des vastes espaces de nature sauvage qu'elle fut autrefois. L'activité touristique a durablement modifié le territoire alpin. Ainsi, ce travail a pour but de dresser un état des lieux des ensembles bâtis en montagne au cours du siècle dernier, plus précisément dans les Alpes occidentales. Le but de cette recherche est d'offrir une compréhension générale des pensées qui ont guidé ces aménagements, afin d'en tirer les enseignements nécessaires pour être capable de faire réagir ce patrimoine bâti aux contraintes et préoccupations du présent.

L'approche historique nous permet de dresser le portrait des tendances qui ont guidé la conception des stations de sports de neige au cours du siècle dernier. Ces stations sont aujourd'hui soumises à de nouvelles contraintes que leur programme ne prévoyait pas, et se retrouvent parfois obsolètes. Dans les stations sans gros moyens financiers, des solutions superficielles sont mises en place sans preuve de résultat sur la fréquentation touristique. Certaines se retrouvent dans un état d'abandon ou sont visiblement sur la voie du déclin.

Pour expliquer ce déclin, la compréhension du fonctionnement initial des stations de ski semble pertinente. Par le biais de l'étude du travail de l'architecte et urbaniste de montagne Laurent Chappis, il semble possible de s'immerger au sein de la pensée du siècle dernier. Ce dernier, ayant développé une pensée très critique, nous permet d'apercevoir des problématiques liées aux stations alpines qui étaient déjà présentes à l'époque de leur conception.

L'analyse et la production cartographique permettent une compréhension détaillée de trois stations de ski de taille relativement similaires lors de leur conception qui sont le reflet de plusieurs schémas de pensée d'aménagement du territoire. À l'aide de différents documents graphiques, ces dernières sont situées dans l'espace alpin à plusieurs échelles et mises en relation avec leur époque et leur présent.

La compréhension des phénomènes du passée nous permet de mettre en perspective la crise actuelle des stations de sport alpines. La mise en exergue de difficultés antérieures à la crise écologique ouvre un dialogue entre les

questionnements actuels et ceux du passé et permettent de voir les schémas dégradants systématiquement mis en place en montagne pour palier à une problématique donnée.

Finalement, c'est par le biais de quelques exemples et manières de penser que se profilera une idée d'aménagement durable du territoire alpin. La pluralité des réalités urbaines et territoriales qu'il englobe nécessite une compréhension de l'implication des mesures proposées et mises en place en fonction du contexte. La dimension systématique d'actions qui trouvent des fondements idéologiques est remise en cause.

La station de sport d'hiver

La station de sport d'hiver est emblématique de la montagne et du siècle dernier. Cette dernière revêt des formes bâties variées, mais ne se cantonne pas seulement à un espace réduit. Elle est tentaculaire par définition, car liée à son réseau d'installations techniques ; ses remontées mécaniques qui s'étendent dans la montagne et ses routes d'accès venant de la plaine. Elle fait office d'interface entre ces deux logiques. Mais la station de sport est avant tout pensée pour la pratique du ski.

La station de sports d'hiver ou station de ski est donc créée avec cette approche monofonctionnelle. Imaginer un réseau de pistes à exploiter et loger les skieurs au sein de ce réseau dans des résidences construites dans la zone enneigée. Si ce modèle a fonctionné, au moins économiquement, au cours du siècle dernier. Les stations de ski semblent faire face à une crise nouvelle, notamment liée aux changements climatiques et à la diminution de la présence de neige. Ce changement fondamental est plus facile à observer sur les stations situées en altitude moyenne et basse qui voient leur fonctionnement bouleversé par la perte de leur fonction initiale ; la pratique du ski pendant la période hivernale. A cela s'ajoute des changements de mode de fréquentation des stations et le vieillissement des infrastructures.

Dans une vision plus globale de la montagne ou des Alpes, c'est une époque historique qui semble se terminer. Si l'exploitation de « l'or blanc » devient impossible dans les stations de moyenne altitude, on voit alors de nouvelles dynamiques, de nouveaux programmes se développer pour prendre la place disponible de ces infrastructures incapables de remplir leur fonction initiale.

Brève histoire des stations de sport alpines

La mise en tourisme des espaces montagnards se fait en premier lieu de manière assez lente. Le thermalisme ou l'alpinisme font partie des activités pratiquées avant le 20^{ème} siècle dans les Alpes. Ces dernières ne concernent qu'une clientèle fortunée, peu présente, qui a donc un impact limité sur le territoire. C'est l'avènement du ski après la Première Guerre mondiale qui marquera le début de la ruée vers les montagnes.² L'extension de villages existants, puis la construction de nouvelles entités liées à la pratique du ski en montagne est souvent décrite en parlant de différentes générations de stations. Cette appellation semble être originaire de France, mais il semble pertinent de l'utiliser pour présenter l'évolution des idées et situer certains projets temporellement dans l'ensemble des Alpes.

² Delorme, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », 2.

La première génération

Cette génération de station se construit à partir de villages existants à la fin du 19^{ème} jusqu'au début du 20^{ème} siècle. Il n'y a pas vraiment de stratégie de développement ou d'aménagement.³ Des investisseurs privés se font construire des maisons en montagne, appelés « chalets », qui sont l'extension de villages préalablement préoccupés par des activités agropastorales. Ils profitent de la nature environnante aussi bien en été qu'en hiver. Un intérêt en premier lieu estival pour ces villages situés à des altitudes souvent assez basses, permet le développement économique de la région, le tourisme est une opportunité pour les habitants des régions, souvent dépendants de l'agriculture pour subsister, de s'enrichir. On y construit alors des infrastructures techniques tel que les remonte-pentes afin de proposer de nouvelles activités touristiques en hiver et prolonger ainsi la saison touristique. Mais le ski n'est pas l'unique fonction de ces stations qui ne sont donc pas monofonctionnelles, elles gagnent ainsi en polyvalence. L'implication de la population locale et l'attrait que présentent ces villages toute l'année offrent à la première génération de station une certaine résilience. Cependant, l'acquisition et la construction sur des terrains ruraux, sans plan de développement, posent des problèmes sociaux et environnementaux si elles sont pratiquées dans de trop grandes proportions. L'altitude souvent faible de ces stations pose également des problèmes d'enneigement.⁴

La seconde génération

La seconde génération est liée à une initiative de l'état d'aménager la montagne de manière cohérente, pour développer la pratique des sports d'hiver. Il y a un intérêt social, faire découvrir le ski à la jeunesse après la guerre, et un intérêt économique, celui de ne plus laisser la construction de la montagne dans les mains de l'initiative privée.⁵ Ces stations sont créées en site vierge, pour être plus près de la neige certes, mais également par souci de facilité d'acquisition du foncier, souvent classé alors comme pâturage communal. La station de seconde génération se rattache à son domaine skiable qui est défini en amont, on place les bâtiments en « front de neige », directement sur les pistes, ce qui est révolutionnaire pour l'époque. Cependant, cette nouvelle génération fonctionne à plus grande échelle que la première, on prévoit des logements pour des milliers de personnes attendues pour la seule saison hivernale. On se retrouve avec des équipements monofonctionnels qui sont très sollicités une courte période de l'année et presque laissés à l'abandon le reste du temps. Il est difficile d'y proposer des activités estivales en rapport avec la montagne.⁶

3 Delorme, 4.

4 Chappis, « Nouvelles conceptions d'aménagement de la montagne », 3.

5 Delorme, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », 7.

6 Chappis, « Nouvelles conceptions d'aménagement de la montagne », 3.

La troisième génération

La troisième génération reprend les principes de la seconde, mais cette fois l'ensemble de la conception est confiée à un seul promoteur qui exploite également le domaine skiable une fois la réalisation de l'ouvrage effectuée. On retrouve les avantages de la seconde génération, soit un séjour directement sur les pistes à une altitude où la neige est abondante. Cependant, le caractère de ces stations est souvent très urbain et le dialogue avec l'environnement montagnard semble parfois avoir été mis de côté. Ce sont, de nouveau, des ensembles exploités intensivement durant la période hivernale, mais presque oubliés le reste de l'année.⁷ L'intérêt est surtout pour les promoteurs qui voient une opportunité rapide de gagner de l'argent en réalisant un projet immobilier rapidement revendu, souvent sans grand égard pour l'environnement modifié par l'opération.

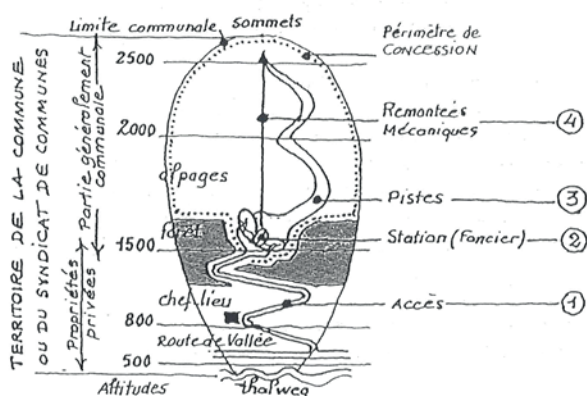


Figure 1 : dessin de synthèse des grandes infrastructures d'une station de ski de troisième génération.

La quatrième génération

La quatrième génération, telle qu'imaginée par Laurent Chappis, est un retour vers un tourisme plus respectueux et mieux intégré dans l'environnement alpin. Dans la pratique, ce sont encore des stations qui sont créées en site vierge, donc de manière artificielle. On essaie de recréer le modèle du village, mais certains critiquent le manque d'authenticité et le manque d'attachement au site de certains projets.⁸

« [...] la < quatrième génération > est la résultante des réflexions sur ces trois générations successives. Elle prend en charge l'ensemble d'un massif et de ses piémonts. Elle exploite chaque site d'altitude en fonction de sa vocation propre : ski de piste, ski de fond, ski de randonnée, ski sauvage, réserve de nature. Elle localise la résidence en piémont, là où elle se justifie mieux par la qualité du site, une desserte et viabilisation existantes, un moindre surcoût de chauffage, et s'accroche en symbiose sur la vie rurale à laquelle elle apporte la jouissance de ses activités commerciale, culturelle, ludique et sportive [...] »⁹

7 Chappis, 3.

8 Delorme, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », 15.

9 Chappis, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne, Tome 1:319.

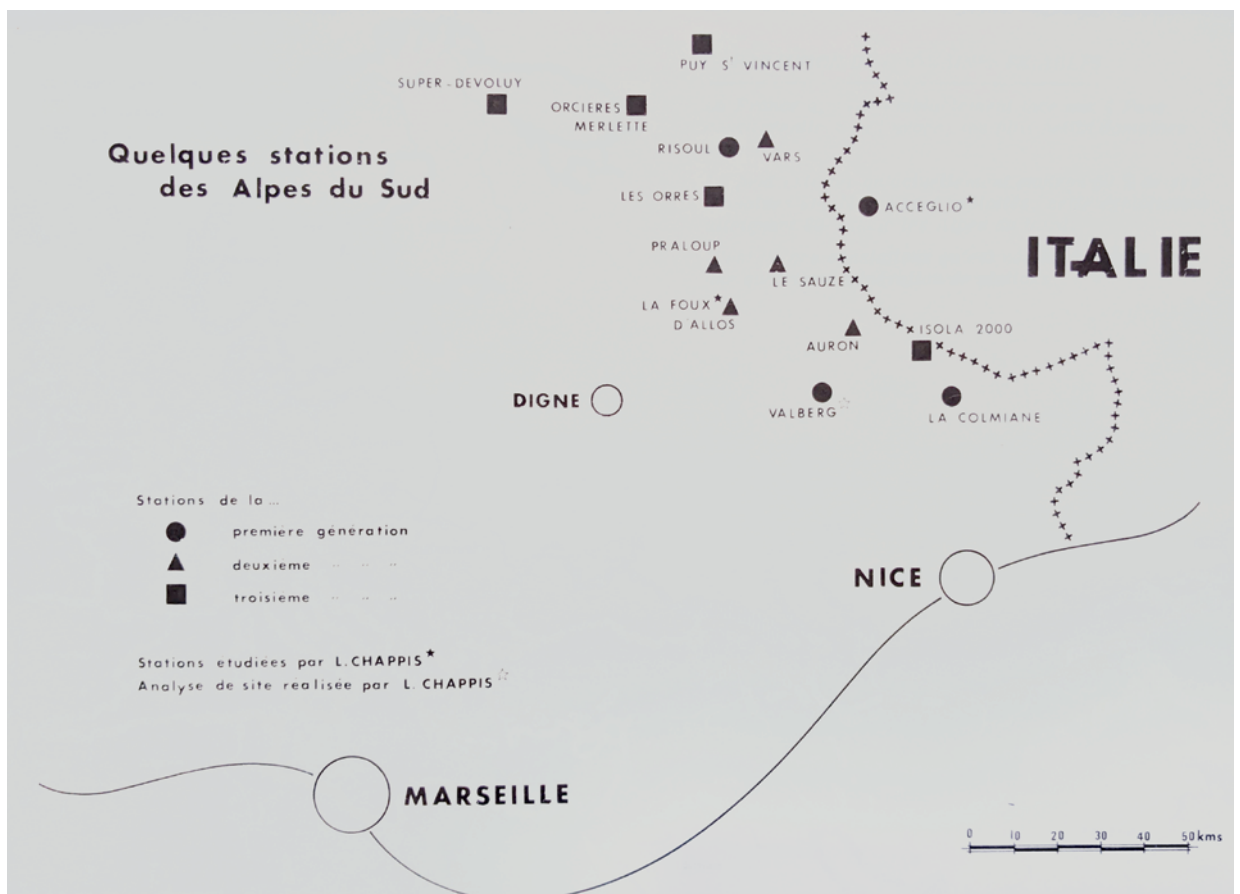
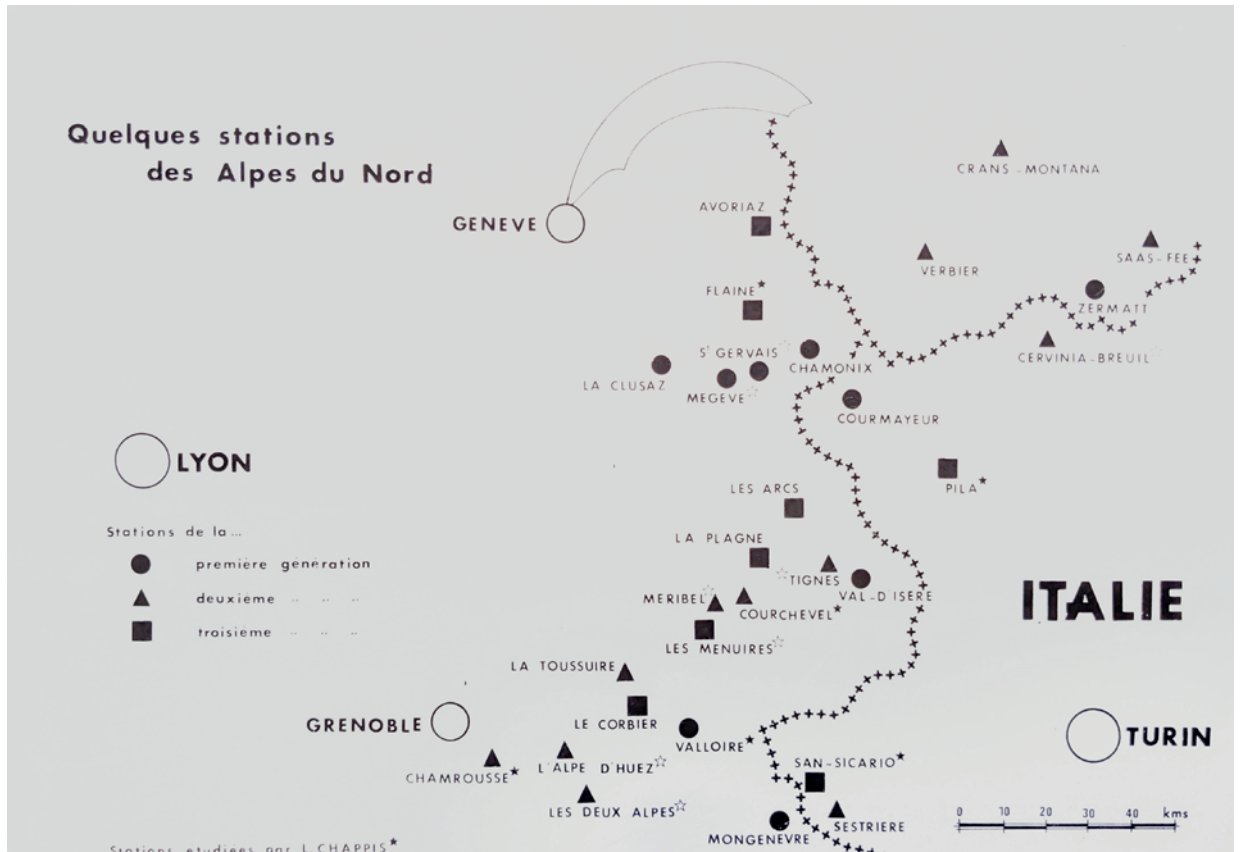


Figure 2 : carte schématique des stations de ski des Alpes occidentales, classées par génération.

Enjeux actuels

Les différentes générations de stations de ski sont le résultat d'évolutions politiques, environnementales et sociales. Chacune a essayé de s'adapter le mieux à son époque. De cela, découle leur programme parfois monofonctionnel. Alors que la neige était abondante et que les touristes venaient nombreux en hiver pour faire entrer de l'argent dans la station, le pari semblait réussi. Mais les stations de sport alpin doivent aujourd'hui faire face à de nouveaux enjeux.

« En outre, ces stations furent structurées, d'un point de vue urbanistique et d'équilibre économique, autour de l'activité du ski, et de l'idée d'une fréquentation massive de la montagne. De ce fait, elles sont aujourd'hui particulièrement vulnérables, qu'il s'agisse des aléas du marché du tourisme ou de ceux liés au changement climatique. Par là même, ces territoires sont donc de nouveau aujourd'hui des terrains révélateurs, non seulement des idées propres aux sociétés qui les ont édifiés, mais aussi des problèmes auxquels doit faire face la société actuelle. »¹

¹ Franco, « Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes(1945-1975). », 21.

On observe depuis plusieurs dizaines d'années un réchauffement climatique lié à l'activité humaine. Ce dernier a une influence considérable sur le territoire alpin. Les glaciers feront bientôt partie du passé de ses paysages et la présence de neige est déjà fortement réduite. Des études témoignent du fait que la hauteur de la couche de neige est en moyenne 25% plus faible en 2019 qu'en 1970 et que la durée de la saison où la neige est exploitable pour skier dure environ 35 jours de moins qu'à l'époque.¹⁰ On constate également que la hauteur de la limite pluie-neige s'est élevée de 300m depuis les années 1960.¹¹ La liste des effets délétères est encore bien plus longue :

« Les répercussions les plus graves sont une diminution de la couverture neigeuse, le recul des glaciers, la fonte du permafrost, avec des effets sur le réseau hydrologique, sur l'augmentation des risques naturels, sur les écosystèmes et sur les activités humaines, dont notamment le marché des sports d'hiver. »¹²

Ces changements climatiques exercent une influence à long terme sur l'ensemble du territoire alpin. Cependant, les stations de haute altitude, ne devraient pas subir d'impact trop rapidement, contrairement aux stations de ski situées aux altitudes les plus basses qui ne profiteront plus d'un enneigement suffisant pour garantir la pratique du ski.¹³ Ce changement fondamental entraîne une nécessité d'adaptation pour ces stations désormais vouées à évoluer pour proposer d'autres activités touristiques que le ski, au risque de se voir abandonner. L'ampleur du phénomène est énorme, suivant le degré de réchauffement climatique, une majorité des stations qui existent aujourd'hui seront incapables de baser leur politique touristique sur la seule pratique du ski.

« [...] si aujourd'hui, 609 des 666 stations considérées sur l'Arc alpin semblent être snow reliable, le nombre pourrait baisser jusqu'à 500, dans le cas d'une hausse de température de 1 °C et jusqu'à 202, selon le scénario le plus drastique, qui correspond à une hausse de 4 °C. »¹⁴

¹⁰ Klein et al., « Shorter Snow Cover Duration since 1970 in the Swiss Alps Due to Earlier Snowmelt More than to Later Snow Onset », 637.

¹¹ Bonnemains et Clivaz, « Adaptation aux changements climatiques des stations de sports d'hiver dans les Alpes françaises et suisses: quel rôle pour les pouvoirs publics ? », 324.

¹² Franco, « Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes(1945-1975). », 33.

¹³ Franco, 34.

¹⁴ Franco, 34.

Indépendamment des changements climatiques et de la diminution de l'enneigement, la fréquentation des stations de ski et de la montagne évolue constamment depuis ces dernières années. Depuis la saison 2008-2009, elle a continué à diminuer autant en France, en Autriche, en Italie qu'en Suisse.¹⁵ Les modes de fréquentation ont changé comme l'explique Caterina Franco dans sa thèse : « Les touristes semblent préférer des séjours plus courts, même si plus fréquents ; ils découvrent d'autres manières de séjourner en montagne et privilégient d'autres portes d'entrée au domaine skiable que la station. Le touriste est aussi moins prévisible dans ses déplacements, il réserve sans l'aide des opérateurs, il est moins fidélisé. En outre, grâce au développement des compagnies aériennes low cost, les stations de sports d'hiver françaises et italiennes sont aujourd'hui en compétition avec d'autres destinations à l'échelle mondiale, devenues joignables à des prix peu élevés. »¹⁶

Le tourisme social semble également diminuer, les stations de sport alpin ne sont plus le symbole des loisirs pour tous, mais le reflet d'une politique monétaire capitaliste qui n'est plus rentable. Les prix augmentent pour pallier au manque de fréquentation ce qui crée un mécanisme qui décourage encore plus les touristes aux budgets plus modestes de venir en montagne.

¹⁵ Bonnemains et Clivaz, « Adaptation aux changements climatiques des stations de sports d'hiver dans les Alpes françaises et suisses: quel rôle pour les pouvoirs publics ? », 227.

¹⁶ Franco, « Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes(1945-1975). », 35.

Vieillesse des équipements

La fréquentation des stations de ski a cessé de croître, malgré l'équipement abondant des domaines skiables. La France qui a notamment le plus grand nombre de remontées mécaniques à l'échelle mondiale¹⁷, ne peut plus continuer d'étendre ses domaines skiables, autrement dit augmenter son offre, car la demande n'augmente plus et le territoire est déjà saturé d'installation.¹⁸

Les équipements qui constituent une station de ski sont nombreux. On trouve l'ensemble des infrastructures nécessaires pour garantir la bonne pratique du ski, les remonte-pentes, les dispositifs de sécurité, d'enneigement artificiel. Puis les bâtiments de logements, ceux des services publics ou commerciaux et enfin les dispositifs d'accès à la station, les routes de montagne, les tunnels, les ponts. L'ensemble nécessite un entretien permanent qui est garanti, normalement, par l'activité touristique. Sans clientèle suffisante, certaines stations se retrouvent en danger.

« Pour un hôtel ou pour une petite station de ski, la nécessité de réparations imminentes peut signifier un arrêt de mort. Le tourisme suisse connaît une destinée semblable à celle de nombreux autres produits suisses de qualité, surtout les stations de basse et de moyenne altitude qui commencent à ressembler à d'anciennes régions industrielles. »¹⁹

Dans les grandes stations de ski, les coûts d'entretien sont souvent couverts par la vente de propriétés immobilières.²⁰ Mais cette stratégie est aussi vouée à une fin, car le foncier est disponible sur un territoire fini souvent réduit par la situation de ces stations implantée dans des milieux en altitude. Lorsque le coût d'entretien des infrastructures ne pourra plus être couvert, c'est l'ensemble de la station qui risque de se retrouver dans un état de délabrement et les remontées risquent de devoir fermer pour des raisons de sécurité, ce qui ne fera qu'accélérer le phénomène.

17 Franco, 30.

18 Chappis, *Les Alpes Françaises*, Tome 3:160.

19 Diener et al., *La Suisse Portrait urbain*, Volume 3: Matériaux:916.

20 Franco, « Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes(1945-1975). », 36.

Crise

Au vu des enjeux actuels, il est normal de s'inquiéter de la situation de certaines stations, particulièrement mal placées pour réagir à ces tendances. On peut alors parler d'un état de crise pour ces stations qui étaient conçues pour recevoir un tourisme saisonnier abondant lié à la pratique du ski, qui se retrouvent, faute de neige et d'intérêt des clients, incapables de poursuivre leurs activités économiques.

Cette idée de la crise n'est pas nouvelle, déjà dans les années septante plusieurs auteurs critiquent le modèle des stations de ski et l'on observe déjà dans les années huitante des baisses de la fréquentation touristique.²¹ Si l'on considère l'histoire des stations de ski française à partir de la construction de Courchevel en 1946, donc à partir de la seconde génération, on se rend compte que les stations ont passé la majeure partie de leur existence à être en crise. Cette pensée témoigne de l'équilibre précaire dans lequel se trouvent la plupart de stations, qui semble presque devenu inhérent à leur existence.

L'altitude

L'altitude semble être un critère de choix pour identifier les stations sujettes à certaines problématiques. Caterina Franco suggère l'existence d'une corrélation, en tout cas en France et en Italie, entre l'altitude du domaine skiable et la génération de station de ski.²² La hauteur du domaine skiable étant liée à la pérennité de la station, de plus grandes pressions s'exercent sur les stations de moyenne et basse altitude. Si les domaines skiables et les stations de moindre altitude ne sont plus capables d'accueillir des skieurs, ces derniers vont se rendre vers les stations de plus haute altitude, entraînant une surcharge du domaine skiable à ces endroits-là.

Si les stations de moyenne et basse altitude ont recours à la construction ou la vente de bien immobilier pour faire survivre leur exploitation plus longtemps, c'est de nouvelles dynamiques néfastes qui se mettent en place ou s'accroissent. La construction de nouveaux logements à outrance apporte de l'argent rapidement aux promoteurs, mais ne règle pas les problèmes. L'apparition de résidences inutilisées la majeure partie de l'année rend l'activité commerciale compliquée. Ce développement se fait souvent de manière diffuse, sans égard pour l'environnement.

Solutions temporaires

Des solutions sont déjà mises en place pour éviter une perte complète de l'activité touristique dans les stations. Il existe deux stratégies d'adaptation. La première, dite d'ajustement, mise sur des solutions technologiques pour conserver le modèle économique actuel basé sur la pratique du ski. Cette solution nécessite des investissements massifs dans des dispositifs d'enneigements artificiels, elle n'est applicable qu'à condition d'avoir des moyens financiers conséquents. La seconde solution, dite transformationnelle, consiste à imaginer de nouvelles manières de susciter un intérêt chez les touristes, en proposant d'autres activités que le ski.²³ Cependant, cette proposition de nouvelles activités sportives ou culturelles n'est pas encore satisfaisante, car la saison hivernale reste plus rentable que la saison estivale. De plus, des travaux sont souvent nécessaires durant l'été pour préparer la saison de ski, ce qui gêne les touristes venus profiter d'autres activités en montagne.²⁴ Finalement, aucune de ces deux approches ne semble trouver de solution évidente, la préservation de l'activité touristique dans certaines stations semble impossible. Ces espaces semblent vouloir continuer sur leur lancée d'instabilité profonde qu'ils cultivent depuis la fin du siècle dernier.

« Un bilan des mesures d'adaptation mises en œuvre jusqu'ici en Suisse en vue d'adapter le tourisme aux changements climatiques montre au final que nombre de ces mesures visent surtout à encourager la poursuite du développement touristique. Ils n'ont de ce fait que peu à voir avec les questions climatiques, même si celles-ci sont mobilisées dans l'argumentaire justifiant l'investissement public. »²⁵

22 Franco, 22.

23 Bonnemains et Clivaz, « Adaptation aux changements climatiques des stations de sports d'hiver dans les Alpes françaises et suisses: quel rôle pour les pouvoirs publics ? », 227.

24 Bonnemains et Clivaz, 30.

25 Bonnemains et Clivaz, 232.

La fin d'un cycle ?

Dès ses débuts, l'aménagement de la montagne a posé problème. De nouveaux codes ont dû être inventés pour décrire la nouvelle réalité que l'on voulait construire. De nouvelles logiques urbaines dans un environnement hostile sont venues conquérir un territoire qui jusque-là supportait une économie locale. Les échelles des infrastructures et des moyens se sont distendues et l'ensemble du paysage l'a subi. On a construit un paysage façonné par et pour la pratique du ski.²⁶ Quelques années de gloire, de la ruée vers « l'or blanc » aura profité à quelques promoteurs. Certains montagnards auront été heureux de voir leur patrie vivre du tourisme quelque temps encore²⁷, mais le temps du tout pour le ski semble peu à peu s'écouler.

Ce modèle n'a pas été capable d'évoluer assez rapidement et maintenant les stations font face à des problèmes de taille. Celles qui ne vendent plus le ski, mais le rêve d'une montagne oublié ou le paraître du luxe deviendront des enclaves urbaines au sein des Alpes. Mais quel devenir pour les stations de taille plus modeste qui n'ont pas les moyens de susciter cet intérêt international ? La fin du ski projettera sûrement ces espaces incapables d'évolution dans l'oubli.

« Ou alors, il faut admettre que tout a une fin, ce qui se vérifie dans toutes les civilisations. Mais cette fin fera alors place à une autre naissance... »²⁸

26 Franco, « La production d'un paysage par et pour le ski ».
27 Bressoud, *Il était une fois... Revereulaz, Mayen, Torgon!*, 58.
28 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:327.

Laurent Chappis, architecte et urbaniste de station



Figure 3 : photographie de Laurent Chappis prise lors d'une reconnaissance dans les Trois-Vallées en 1945.

Afin d'illustrer les pensées qui ont guidé l'équipement de la montagne, le parcours de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis semble fournir quelques clés de lecture. En effet, ce dernier a dédié sa vie à penser l'aménagement de la montagne. Il a été « *le premier à aborder le problème de l'aménagement d'un site vierge*²⁹ » en montagne et il développera une pensée très critique vis-à-vis de cette pratique. C'est au travers d'une série d'ouvrages qu'il a publié à la fin de son parcours professionnel que nous trouverons le sens des décisions prises dans le cas de plusieurs opérations d'aménagement alpin.

Les sous-chapitres suivants sont construits pour permettre la compréhension des cartographies des trois stations sélectionnées dans le chapitre suivant. La conception et le développement des plans pour les stations de Courchevel, Flaine et San Sicario sont révélateurs de problématiques plus générales sur l'équipement de la montagne et sont traduisibles dans des contextes variés. Elles constituent trois étapes clés, cohérentes temporellement, dans la pensée sans cesse reconsidérée de ce que doit-être une station de sport d'hiver pour Laurent Chappis.

L'anarchitecte

Ce titre, l'Anarchitecte, est donné à Laurent Chappis par le journaliste Philippe Révil qui se charge d'écrire sa biographie en 2002.³⁰ Dans cet ouvrage, on découvre le portrait d'un homme engagé dans tout ce qu'il entreprend. Fervent défenseur d'un idéal montagnard, il s'acharne à expliquer à ses interlocuteurs qu'il faut l'écouter, car il est le seul architecte à avoir osé parcourir la montagne lorsqu'elle était encore exempte de toute trace d'activité touristique.

« Je n'ai aucun contradicteur, donc pas de remises en question par un tiers. Personne ne connaissant le terrain mieux que moi ne peut suggérer d'autres solutions. »³¹

30 Révil, *L'anarchitecte*.
31 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:8.

Ce caractère, on peut peut-être l'expliquer avec son passé militaire. Anciennement officier de l'armée française au courant de la Seconde Guerre mondiale, il passe, dès mai 1940, cinq années en captivité dans différents oflags, des camps de prisonniers pour officiers³². Il y rencontre plusieurs personnes avec lesquelles il collaborera plus tard. Surtout, il prend activement part à la résistance en tentant à de maintes reprises de s'évader avec certains prisonniers. Il dessine le plan des camps où il se trouve pour y faire figurer les tunnels à creuser ou en cours de construction.³³ En parallèle, il poursuit ses études d'architecture en captivité et formule une thèse d'urbanisme sur l'aménagement des Trois Vallées, région qu'il avait visitée alors qu'il habitait Grenoble avant la guerre.³⁴ C'est son premier travail qui concerne la montagne, il le développe sur la base de cartes fournies par l'armée allemande, de souvenirs et de discussion avec des proches qui avaient également parcouru la région.

A la fin de la guerre, Laurent Chappis sera rapidement appelé à travailler sur l'aménagement des Trois Vallées. Un ami rencontré à l'oflag, Maurice Michaud, nommé comme délégué à la reconstruction en Savoie³⁵, se souviendra du travail de thèse de Laurent Chappis et lui proposera de se charger d'une première étude pour l'aménagement de la région. C'est de cette impulsion et collaboration que naîtra la si célèbre station de Courchevel 1850.

« Tout est à inventer, car il n'existe, à part Sestière, en Italie, aucune station construite en site vierge. »³⁶

Courchevel sera le théâtre de nombreuses découvertes pour Laurent Chappis. Il découvrira un attrait énorme pour les voyages en solitaire dans la montagne qu'il effectue en guise de reconnaissance pour étudier le terrain. Ses expéditions en montagne sont réalisées de manière très précaire, avec le matériel d'époque et sa connaissance limitée des dangers de la montagne. Cela ne l'arrête aucunement, il développe une forte sensibilité pour tout ce qui constitue cette nature qu'il décrit alors avec émerveillement. Il semble prendre plaisir à provoquer le lecteur ou l'intellectuel qui étudie son sujet à distance en lui suggérant qu'il ne pourra pas connaître les sensations de la montagne sans y aller. Même lorsque le montage devient acces-

32 Révil, *L'anarchitecte*, 28.
33 Révil, 32.
34 Révil, 42.
35 Révil, 47.
36 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:7.

sible par hélicoptère ou véhicule tout terrain, il garantit que rien ne vaut l'expérience du ski ou de la randonnée pour se rendre compte du contexte.³⁷

« Poésie que tout cela diront les technocrates. Eh bien oui, il y a une poésie de la montagne à laquelle un urbaniste doit être sensible. Si non, autant rester le cul sur son tabouret, devant sa planche à dessin, pour transcrire ce qui ne demande qu'une connaissance technique enserrée dans des contraintes administratives et financières. »³⁸

Aux côtés de ces émerveillements, viennent aussi des déconvenues. Les réalités financières, qu'il critiquera jusqu'à la fin de sa vie, le laisse perplexe. Il constate que l'intérêt privé l'emporte rapidement sur l'intérêt public.³⁹ L'enrichissement individuel rapide grâce à l'exploitation immobilière de la montagne sera selon lui le moteur principal d'un mauvais aménagement du territoire alpin⁴⁰ en France et dans le reste du monde.

Laurent Chappis s'illustre tout au long de sa carrière par un refus de s'incliner devant certaines personnalités, lorsque ces dernières lui demandent des actions dont il ne voit pas le sens. Il se retire presque systématiquement des projets pour lesquels il travaille dès lors que ses idéaux entrent en conflit avec la réalité des opérations et vœux d'aménagement des partis impliqués. Dans le cas de Courchevel, il se retire du projet lorsqu'il sera accusé à tort d'avoir accepté de l'argent contre un avis favorable à une construction.⁴¹ Mais aussi parce qu'il n'arrive pas convaincre les promoteurs à construire une architecture qui serait propre à une station de ski, tous voulant construire une image de village constitué de faux chalets alpins.⁴² Au passage, il arrive à tenir tête à Auguste Perret, alors Président de l'Ordre des Architectes, au sujet du nom de son atelier d'architecture.

« Cet Atelier d'Architecture de Courchevel me créera de suite des ennuis à cause de sa titulature. Prenant en compte des réclamations de confrères, le Président de l'Ordre des Architectes, Auguste Perret, me met en demeure de supprimer le < de > Courchevel qui peut laisser supposer que nous avons l'exclusivité des études dans la nouvelle station. Refusant d'obtempérer, Auguste Perret me menace de me rayer de l'Ordre des Architectes. Cette sanction étonnante

37 Chappis, Tome 1:8.

38 Chappis, Tome 1:7.

39 Chappis, Tome 1:3.

40 Chappis, Tome 1:319.

41 Révil, *L'anarchitecte*, 78.

42 Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome 2:20.

ne me sera pas appliquée lorsque je lui demanderai à mon tour de bien vouloir supprimer de sa propre titulature < Atelier d'Architecture de la Ville du Havre > le < de > qu'il me conteste. »⁴³

Plus tard dans sa carrière, lors de la conception de la station de Flaine, il entre en conflit avec les pratiques de Marcel Breuer qui est mandaté en tant qu'architecte, Laurent Chappis critique ouvertement son approche qu'il juge superficielle et lui reproche de ne pas comprendre les spécificités du terrain sur lequel il projette son architecture. Il se retirera finalement du projet après maintes tentatives de lutte contre les plans masses produits par Marcel Breuer.

« En réfléchissant par la suite dans mon bureau, je suis alors convaincu que ma mission d'architecte-conseil se réduira soit à entériner le plan Breuer en tentant de lui faire prendre en considération les impératifs d'une station de sport d'hiver, soit de me retirer de l'équipe [...] Je me contente donc de traduire en < plan d'urbanisme de détail > la proposition de Breuer, me sentant de moins en moins concerné par un aménagement de Flaine qui allait à l'encontre de ma vision poétique de la montagne. »⁴⁴

Dans le cas de San Suario, il en vient même à écrire une lettre pour s'opposer à la réalisation en cours, bien qu'il fasse initialement partie des penseurs de cette opération. Il rédige une lettre intitulée « HALTE AU MASSACRE » qui témoigne de la dégradation du site qui est en train d'avoir lieu.⁴⁵ Dans chacun de ces cas, c'est le passage de son rêve à la réalité qui semble impossible et qui pousse Laurent Chappis à se retirer, au risque de froisser son idéal.

A la fin de sa carrière, Laurent Chappis écrit ses mémoires et raconte l'histoire de son parcours. Ici encore, il préférera s'abstenir de publier son œuvre plutôt que de la modifier, car jugée comme trop polémique par les éditeurs contactés.⁴⁶ Cet ultime refus de se conformer ou de trouver un compromis témoigne encore une fois de la personnalité de cet homme. Un rêveur idéaliste qui se bat dans un monde de techniciens indifférents.

43 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:17.

44 Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome 2:91.

45

Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:190.

46

Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome 2:252.

Pratiques

Lorsque Laurent Chappis commence à étudier la montagne en vue de son aménagement, il n'existe aucune méthode, aucun critère pour déterminer ce qu'il convient de construire et dans quels buts. La documentation de l'époque est extrêmement réduite, alors qu'il réalise sa première étude sur les Trois Vallées, Laurent Chappis se base uniquement sur une carte au 1:20000⁴⁷, seule documentation disponible en 1945.

« En France, aucune documentation n'existe sur l'aménagement de la montagne. Aucun document sur l'enneigement, les vents dominants, l'ensoleillement. Et, a fortiori, rien sur les désirs d'une clientèle potentielle. Aucun contact n'est possible avec un technicien spécialisé, puisqu'il n'y en a pas. Les documents topographiques se limitent aux cartes au 1/20 000^e, dont certaines sont encore en hachures et non en courbes de niveau. »⁴⁸

L'étude de carte lui permet de se faire une première idée du terrain, mais ce n'est pas suffisant pour lui. Faute de mieux, Laurent Chappis développe sa propre méthode d'analyse du territoire qui consiste à dédier un temps et une énergie considérable pour arpenter le terrain par tous temps et toute saison. Il effectue donc de longs parcours de reconnaissances à ski et peaux de phoques lorsque la neige est présente, et des randonnées lorsque les conditions sont plus estivales. Ses parcours sont méticuleusement tracés et documentés sur les cartes qu'il a en sa possession. Ces cartographies lui permettent de dresser un plan de potentialités d'aménagement qui résume les points forts et les contraintes du site sous la forme d'un zonage. Il soumet ses études et sa documentation au responsable qui peut théoriquement prendre une décision éclairée et comprendre le cheminement, aussi physique que mental, que Laurent Chappis a effectué.⁴⁹

Aux contraintes matérielles et environnementales, s'ajoutent également des enjeux politiques, notamment ceux de l'après-guerre. Derrière l'idée de Courchevel, il y a un projet social. Selon Pierre Cot, Ministre de l'époque ; *« pourquoi ne pas faire partager aux jeunes générations son propre enthousiasme pour ce sport complet et contraignant, à la faveur duquel on peut oublier l'horizon bouché des années de guerre. Donner un but enivrant à cette jeunesse désemparée. Créer quelque chose et non reconstruire. Ouvrir de*

47 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:3.

48 Chappis, Tome 1:7.

49 Chappis, Tome 1:319.

nouvelles voies. »⁵⁰ Mais cette vision apporte son lot de questions, Laurent Chappis se pose la question de la rentabilité d'une station de ski populaire.⁵¹ Car les exemples de stations de ski de l'époque sont souvent des complexes hôteliers réservés à une clientèle fortunée.

Ces exemples, il les connaît grâce aux nombreux voyages d'études qu'il entreprend, il ne tient pas seulement à connaître le territoire sur lequel il projette, mais il semble vouloir construire un atlas mental de ce qui existe ailleurs dans les Alpes et en montagne en général. Lors d'un voyage documentaire en Suisse, Laurent Chappis visite Saint Moritz, Davos et Klosters. « [Il] n'y trouve pas d'intérêt sur le plan urbanistique. Par contre, [il y] découvre une architecture folklorique de grande qualité, pour clientèle à haut standing financier. »⁵² Il visitera également Sestière en Italie, la première station construite en site vierge en 1931, et sera impressionné par la « vision prémonitoire de ses concepteurs »⁵³. Tout au long de sa carrière, il continuera à voyager et effectuera systématiquement de longues reconnaissances sur tous les sites pour lesquels il est invité à travailler.

En plus des visites, Laurent Chappis préconise également de vivre sur le site du projet ou en cours d'aménagement. Dans le cas de Courchevel, il ouvre un bureau sur place dans une grange non loin du site de la station.⁵⁴ Cela lui permet de se rendre compte des conditions climatiques et physiques et de développer un projet plus pertinent. Lors de la planification de San Sicario, il regrette que les architectes italiens responsables du projet ne souhaitent pas se relocaliser au plus proche de la station planifiée.

« *La SEFO* [Società Esercizi Fraitève Ouest] revient à l'idée de créer un Atelier d'Architecture sur place. Mais les architectes turinois refusent de s'y installer. Ils ne pourront donc jamais « engager un dialogue avec la montagne », ne connaîtront jamais sa prégnante poésie et ses contraintes de tous ordres. »⁵⁵

Finalement, ce sont aussi des pratiques documentaires méticuleuses qui caractérisent Laurent Chappis. Son recours à la photographie⁵⁶ lui permet de laisser des témoignages

des sites encore vierges et sert à convaincre ses interlocuteurs.⁵⁷ Son traitement soigneux de ses travaux lui permet de créer des archives précises qui offrent une compréhension détaillée de la plupart des projets auxquels il a participé. Il a finalement la volonté de transmettre le savoir qu'il a accumulé au cours de sa vie, via des documents d'archives, mais également des constats rédigés, adressés directement à « *de jeunes confrères* ». ⁵⁸

50 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chappis.

51 Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome 2:19.

52 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:18.

53 Chappis, Tome 1:18.

54 Chappis, Tome 1:16.

55 Chappis, Tome 1:189.

56 Chappis, Tome 1:8.

57 Chappis, Tome 1:8.

58 Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome 2:265.

« Tout est à définir : qu'est-ce qu'une station de sport d'hiver ? Pourquoi ? Pour qui ? Où ? Comment ? De quelle capacité d'accueil ? Sur quel programme ? »⁵⁹

Pour aborder le problème de l'aménagement de la Montagne, Laurent Chappis développe une méthodologie de travail pour comprendre l'environnement dans lequel il planifie et proposer une solution cohérente. Son approche se fait « par les pieds », l'exploration méticuleuse du terrain lui permet de dresser une série de constats sur des cartes. Tout élément à son importance, des zones forestières aux points de vue à conserver en passant par les zones mycologiques.⁶⁰ Ces tracés cartographiques lui permettent d'avoir une connaissance parfaite du terrain.

A partir de cette pratique de la montagne, se mettent en place les premières réflexions d'équipement, les points hauts du terrain qui se prêtent à la pratique du ski deviendront des « points hauts de divergence skiable » au contraire les points bas du territoire seront définis comme « points bas de convergence skiable »⁶¹. Le territoire se retrouve imaginé pour la pratique du ski et sera aménagé en conséquence. Selon Laurent Chappis, cette expérience physique du terrain est indispensable pour créer un projet en montagne.

Le domaine skiable

La première étape d'aménagement consiste à définir le domaine skiable qui s'inscrira dans le massif ou la vallée étudiée. Ce travail se fait sur carte en joignant les informations collectées au cours des reconnaissances et en ajoutant les contraintes géologiques et physiques qui sont lisibles sur plan tel que l'orientation des versants de montagne, le degré de la pente et l'altitude.⁶² L'agrégation de ces données permet le dessin en aplat sur carte d'un domaine skiable.

Si ces données sont suffisantes au début de la pratique de Laurent Chappis dans les années quarante, d'autres critères entrent en jeu plus tardivement pour préciser la définition de ces

59 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:7.

60 Chappis, Tome 1:8.

61 Chappis, Tome 1:320.

62 Chappis, Tome 1:9.

domaines. Notamment, le changement de la durée d'enneigement lié aux évolutions climatiques. Ce changement réduit de manière théorique la superficie des zones skiabiles.

Cependant, la technique permet de pallier ce manque de neige, dans certains documents d'archive, Laurent Chappis se réjouit des possibilités offertes théoriquement par l'arrivée de l'enneigement artificiel.⁶³ Mais il se ravise rapidement et défend également que la conservation du cadre naturel est un critère valable pour disqualifier l'exploitation potentielle d'un domaine skiable. Une autre évolution technique est celle des skieurs, de leurs attentes et de leur matériel, Laurent Chappis se rend bien compte de ces dernières et témoigne.

« Au commencement de mon travail en 1945 à Courchevel, on ne skiait pas dans des pentes au-delà de 50%, à Flaine en 1960 c'était 60% et aujourd'hui en 2009, on skie jusque dans une pente à 80%. »⁶⁴

Il semble compliqué de définir précisément un domaine skiable et Laurent Chappis y parvient grâce à son cumul d'expériences, il définit les altitudes d'enneigement de chaque versant de montagne en fonction de la région dans laquelle il se trouve.

« La neige tient plus ou moins selon les versants. Elle tient très bien sur les versants est et nord, bien sur le versant ouest, rarement sur le versant sud. La délimitation du terrain skiable est fixée compte tenu de mon expérience de la montagne. En France, pour les Alpes du Nord, je choisis 1200m au nord, 1300m à l'est, 1400m à l'ouest et 1700m au sud. [...] En France, les limites changent selon la latitude. En Italie, les limites changent selon la longitude et la latitude. Les Alpes de l'ouest, le Piémont, sont moins enneigées que les Alpes de l'est. Le climat est plus continental à l'est qu'à l'ouest. Pour la Suisse et pour l'Autriche, le climat est déjà continental. »⁶⁵

Capacité de charge

La définition du domaine skiable permet d'imaginer le nombre de personnes maximal que l'on peut prévoir de recevoir dans la station de ski. Pour trouver ce nombre, Laurent Chappis fait une expérience pratique avec des skieurs pour déterminer le nombre maximal de skieurs qui peuvent skier en même temps sur un hectare.

« Plantant quatre bâtons pour délimiter un terrain d'un hectare (100 m sur 100 m) sur le bas de la Loze, je fais appel à des skieurs bénévoles qui évoluent à l'intérieur de ce carré. Je constate que, sur cette surface, ils évoluent à l'aise lorsqu'ils sont moins de dix, l'idéal étant cinq skieurs. À quinze skieurs à l'hectare, ils commencent à se gêner. À partir de vingt, les collisions risquent de se produire. À partir de vingt-cinq, certains skieurs préfèrent abandonner, tant les risques de collision augmentent et l'intérêt du ski diminue. »⁶⁶

La capacité de charge que Laurent définit est donc la somme du nombre d'hectares du domaine skiable multiplié par cinq. Il estime que chaque skieur est accompagné d'un non-skieur lors de sa venue en station, il définit donc la capacité d'accueil d'une station comme étant le double de la capacité de charge.⁶⁷ Finalement, il procède par estimation et imagine que pour héberger un touriste il faut entre 15 et 20 mètres carrés et qu'il faut un employé de station pour s'occuper de dix touristes.⁶⁸ Ces calculs lui permettent de proposer un nombre potentiel d'occupants de la station qui permet de dimensionner l'ensemble.

63 Chappis, « Nouvelles conceptions d'aménagement de la montagne », 12.

64 Chappis, *Les Alpes Suisses*, Tome 5:9.

65 Chappis, Tome 5:9.

66

Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:9.

67

Chappis, Tome 1:10.

68

Chappis, Tome 1:320.

Grenouillère

La définition du domaine skiable va de pair avec la définition des zones à bâtir qui se trouvent aux points bas de convergences skieurs. Laurent Chappis doit créer de nouvelles typologies de construction en montagne. Il aura l'idée de définir une zone de rencontre en piétons et skieurs aux pieds des bâtiments, cette zone sera nommée « Grenouillère ». ⁶⁹ A cela s'ajoute l'idée de placer les bâtiments face aux pistes, en « front de neige ». L'ensemble bâti doit être perméable et permettre le déplacement des skieurs au sein de la station, il imagine donc des « pénétrantes blanches » qui sont le prolongement de pistes et servent de voie de circulations. Il remarque également la nécessité d'avoir des infrastructures supplémentaires pour « faire vivre » la station, un centre commercial, administratif ou un complexe sportif sont des programmes systématiquement pensés avec le reste de la station. ⁷⁰ Souvent disposé au centre pour garantir leur accessibilité.

Spécificité montagnarde

Lors de la conception de Courchevel 1850 en 1946, Laurent Chappis se pose la question de la forme que doit prendre l'architecture des stations de sport construite en site vierge. En effet, il estime que les habitats ruraux de montagne sont conçus de manière très spécifique par leurs concepteurs qui sont aussi les utilisateurs finaux, souvent des agriculteurs. Il adhère au principe de Louis Sullivan qui stipule que la forme suit la fonction.

« J'ai constaté que les bâtiments en montagne sont fonction de leur finalité. Ils répondent à des impératifs précis. Jusque-là, ils étaient conçus et réalisés sans architecte, par leurs propres utilisateurs, afin d'y loger ce qui, par ordre d'importance, avait de la valeur à leurs yeux : les bêtes, le foin, les hommes. Vivant au permanent contact d'une nature hostile, les paysans implantaient leur village près d'un point d'eau, sur une zone difficilement cultivable, en s'étageant le plus groupé possible dans la pente, pour laisser à la culture les terrains plats. [...] Raisonnant avec mes impératifs d'habitat touristique, mes critères de conception ar-

69 Chappis, Tome 1:11.
70 Chappis, Tome 1:320.

*chitecturale sont tout autres. »*⁷¹

Cependant, les propositions architecturales que Laurent Chappis fait pour les différents bâtiments de Courchevel ne seront pas bien perçues par les promoteurs. Ces derniers veulent des bâtiments qui ressemblent à des chalets, qui imitent un programme qu'ils ne remplissent pas. ⁷² Laurent Chappis imagine une architecture spécifique pour la station de sport d'hiver, découlant des impératifs du climat et de leurs fonctions avec des toits à un pan pour que la neige soit retenue et que l'ensemble s'intègre dans le paysage. Il dessine des façades sud, ouvertes sur le soleil et la vue, protégées par un avant-toit qui empêche la glace de tomber sur les gens qui circulent au-dessous. ⁷³ A Courchevel il s'oppose à une architecture folklorique, mais dans le cas de Flaine, il devra tenir tête à Marcel Breuer qui propose des plans masses détachés de la réalité. Laurent Chappis défend une approche qui tient compte du contexte et des fonctions, aussi bien au niveau architectural qu'urbanistique et critique ceux qui, selon lui, ne respectent par ces impératifs.

*« Sur une vague ossature de courbes de niveaux très espacées sont alignés une succession de volumes identiques, dont certains accusent une différence de niveau de 25m entre leurs points extrêmes. Rien ne laisse supposer qu'il s'agit d'une station de sport d'hiver, ni pistes, ni « grenouillère ». Tout conduit à penser que Breuer a abordé le problème sans avoir jamais vu fonctionner une station. »*⁷⁴

Le «tout pour l'argent»

Laurent Chappis est très critique des comportements des promoteurs qui défendent toujours un intérêt économique et qui souvent créent un malaise dans les projets d'aménagements de la montagne. Le promoteur est parfois l'état qui est capable de créer un contexte néfaste sur le territoire et l'environnement. Laurent Chappis nous indique que la France est le pays qui a le plus exploité ses territoires de montagne, elle aurait équipé presque tous ses domaines skiables en se basant sur des critères obsolètes. ⁷⁵

A une autre échelle, c'est l'utilisation des sta-

71 Chappis, Tome 1:13.
72 Chappis, Tome 1:13.
73 Chappis, Tome 1:13.
74 Chappis, Tome 1:129.
75 Chappis, 50 ans d'architecture en montagne et ailleurs, Tome 2:266.

tions de ski elle-même qui a été dégradée, souvent par des financiers à la recherche d'un profit rapide⁷⁶. C'est la promotion privée qui définit les stations de troisième génération selon Laurent Chappis. Ces dernières ont une stratégie de développement qui mise tout sur la rentabilité ; rachat de terrains en haute altitude appartenant à des collectivités, abus de subventions ou accès à des prêts, schémas directeurs d'implantation simplistes, surélévation des constructions au détriment du paysage. Le résultat est souvent une station qui ne sera pas rentable, faute de la mauvaise urbanisation qui la rend invivable.⁷⁷ Mais le manque de rentabilité dans le temps se traduit souvent par une « fuite en avant » selon Laurent Chappis. Les promoteurs construisent de nouveaux bâtiments et de nouvelles remontées mécaniques pour générer un revenu, ainsi la station de ski n'est plus rentable par l'exploitation de son domaine, mais par des intrants d'argent issu d'opérations immobilières. Elle croit aussi longtemps que l'économie ou le territoire le permet. Laurent Chappis se rend compte que cet aspect du tout pour l'argent est indissociable de certaines stations qui sont devenues des lieux où la montagne a disparu derrière l'envie de paraître des gens qui la fréquentent.

« Cette réflexion conduit à un constat qui, dans une vision d'une montagne humaniste, me reconforte. Car cette réussite strictement financière a le mérite qu'elle cristallise en un lieu précis un type de clientèle qui a monopolisé un site qui d'ores et déjà n'a que peu ou pas d'extensions possibles. »⁷⁸

Équipement ou aménagement

Finalement, ces constats poussent Laurent Chappis vers une réflexion concernant la manière d'approcher le projet d'exploitation touristique ou toute installation construite en montagne. Il fait la différence entre l'équipement et l'aménagement de la montagne. Il décrit l'équipement comme une solution purement technique et monofonctionnelle proposée par un ingénieur, souvent les remontées mécaniques et le réseau viaire.⁷⁹ Au contraire, l'aménagement se veut plus inclusif dans sa

démarche et a souci de la relation entre les éléments bâtis, naturels et les phénomènes sociaux.

« L'équipement ne prend en compte que la rentabilité immédiate des investissements et ne recherche que le profit. L'aménagement prend en considération la dimension sociale et culturelle, les problèmes écologiques, ceux d'intégration dans le site, de participation des autochtones, de maintien des exploitations ancestrales. Dans le premier cas, il s'agit d'un équipement ponctuel. Dans le second cas d'un aménagement global. »⁸⁰

L'aménagement de la montagne est ce que Laurent Chappis a cherché à mettre en place via ses pratiques et théories, ses compétences d'architecte et d'urbaniste, il a voulu créer « une nouvelle poésie de la montagne »⁸¹. L'équipement de la montagne est ce qui est malheureusement visible dans la plupart des cas et est le résultat d'objectifs et de pratiques dégradantes.

76 Chappis, « Les stations de sports de la quatrième génération », 2.

77 Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome 2:1.

78 Chappis, *Les Alpes Françaises*, Tome 3:160.

79 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:8.

80

81

2:265.

Chappis, Tome 1:319.

Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome

A la fin de sa carrière, Laurent Chappis nous laisse une série de documents, d'articles et d'archives pour permettre au lecteur intéressé de mieux comprendre son travail en montagne. Il rédige des commentaires sur certains aspects de l'aménagement ou sur l'équipement de la montagne. Dans un de ces documents, il témoigne du fait qu'il ait commencé sa carrière en proposant la conquête d'un terrain vierge et qu'il la termine en suggérant la destruction de l'équipement d'un site bâti pour retrouver un terrain vierge.⁸² Cette conclusion est tirée après avoir effectué ses parcours de reconnaissances habituels, cette fois sur le site d'une station déjà bâtie. Il observe la mauvaise disposition des bâtiments et infrastructure de la station italienne de Garessio 2000 dans la région du Piémont ; « *Le choix du site, exposé de plein fouet aux vents dominants, la conception urbanistique consistant à simplement juxtaposer des bâtiments identiques et monotones, le choix des matériaux non adaptés aux rigueurs du climat, tout concourt à voir dans cette réalisation qu'une vaste spéculation immobilière prototype.* »⁸³ Les solutions qu'il propose pour en premier lieu sauver cette station ne seront pas retenues et la société propriétaire fera faillite. Laurent Chappis décrit sa carrière comme une sorte de cycle qui aurait pris fin, qu'il avait, avec cette dernière étude, considéré tout ce qu'il y avait à considérer au sujet de l'architecture de montagne. Son bilan paraît assez négatif dans ce texte rédigé en 1997, il semble avoir abandonné l'espoir de voir la montagne telle qu'il l'avait idéalisée et semble avoir en quelque sorte failli à sa mission.

On retrouve ce ton assez pessimiste lorsqu'il parle de certaines de ses réalisations, notamment de Courchevel qu'il semble définitivement percevoir comme une aberration monstrueuse. Il la décrit en parodiant l'écrivain Louis-Ferdinand Céline :

« *Courchevel est devenu une vieille femme obèse, peinturlurée, emperlousée, qui s'est laissé séduire par Satan corrupteur. Elle agite les grelots d'oripeaux clinquants d'un folklore d'importation, ne pensant qu'à bouffer de l'argent qu'elle expectore sous elle en matières fécales nauséabondes qui contribuent à sa déchéance.* »⁸⁴

Le constat est le même pour d'autres stations sur lesquelles il a travaillé. Il observe que chaque territoire est surexploité, que le nombre de skieurs à l'hectare est trois fois supérieur au dimensionnement des infrastructures et que cette tendance ne fera que s'accroître avec la diminution de la surface des domaines skiables dû aux changements climatiques.⁸⁵ Il craint d'aller voir l'état actuel de surexploitation des infrastructures qu'il a lui-même aidé à construire.

« *Ainsi se terminent mes études en Isère...*

*Longs rêves au cours de mes longues randonnées solitaires... Qu'en est-il maintenant de la réalité ? J'ai préféré ne pas aller voir... »*⁸⁶

Laurent Chappis témoigne de son regret d'avoir poussé en avant ou défendu certains projets en montagne. Notamment dans le cas de Flaine, où il considère avoir commis une faute déontologique⁸⁷ en allant présenter au Conseil Supérieur de l'Architecture le plan masse de la station pour le faire approuver, alors que lui-même le considérait comme mal conçu.⁸⁸ Il est victime de ses bonnes relations avec le promoteur de l'opération qui arrive à le convaincre de lui rendre service.

S'il a un souvenir positif des discussions avec des techniciens ou experts de la montagne qu'il

82 Chappis, « Texte rédigé par Laurent Chappis le 22 mai 1997 ».

83 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:317.

84 Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome 2:256.

85 Chappis, « Texte rédigé par Laurent Chappis le 22 mai 1997 ».

86 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:125.

87 Chappis, Tome 1:133.

88 Chappis, Tome 1:133.

a pu rencontrer au cours de sa carrière, et qui lui ont fait gagner des connaissances vis-à-vis de l'environnement. Il critique le dialogue impossible avec certains partis décideurs lors de projets d'aménagement de la montagne. Il critique les fonctionnaires de l'état français centralisé qui ne possèdent pas les connaissances pour juger si un projet ou une décision concernant la montagne est pertinente. C'est encore une fois d'un savoir spécifique et régional dont Laurent Chappis fait l'apologie.

« Donner un avis alors qu'on ne connaît rien de la montagne et, qui plus est, qu'on ignore tout du site sur lequel on doit se prononcer, m'a fait comprendre pourquoi tant d'erreurs furent commises par des autorités administratives disposant des pleins pouvoirs. »⁸⁹

Visions d'avenir

Laurent Chappis fait partie d'une époque révolue. Il est issu d'une génération qui a connu la montagne exempte de toute activité touristique. Il se rend compte que cette montagne a disparu et qu'elle ne manquera pas à la nouvelle génération qui ne l'a pas connue. Mais finalement, le territoire vierge de la montagne n'est pas ce qui importe. Laurent Chappis estime qu'il faut désormais travailler avec l'existant, peu importe qu'il s'agisse d'un territoire naturel ou bâti. Peut-être que l'on verra arriver des « friches touristiques »⁹⁰ dans les Alpes et il faudra trouver de nouvelles solutions créatives pour les revaloriser.

C'est finalement cette nouvelle idée qui pousse Laurent Chappis à mener de nouvelles études sur la montagne malgré son âge assez avancé dans les années deux-mille. Il élabore une série de cartes qui constitue son projet de « *La Montagne Humaniste* ». ⁹¹ Il dresse alors un état des lieux des territoires montagneux de la France, de l'Italie, de la Suisse et d'autres pays européens. Finalement, c'est l'Arc alpin qui devient le sujet de l'étude, cet espace « *qu'il considère comme un parc, un territoire à protéger et à valoriser, au sein duquel se côtoient des espaces*

habités et des espaces cultivés, des espaces protégés et des espaces équipés. »⁹². C'est désormais cette pluralité de réalités qui font la montagne d'aujourd'hui. Son projet est d'offrir des pistes de réflexion pour l'aménagement de ce massif, afin qu'il puisse évoluer autrement que par la seule recherche du profit financier et que la montagne retrouve sa *prégnance*.⁹³

89 Chappis, *Les Alpes Françaises*, Tome 3:152.
90 Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome 2:255.
91 Chappis, *Les Alpes Françaises*.

92 Chappis, *Les Alpes Suisses*, Tome 5:7.
93 Chappis, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Tome 2:267.

Stations Témoins

Au travers de trois cas d'études traduits par différentes cartographies, la compréhension du contexte et des outils mis en place et utilisés par l'architecte deviennent plus clairs. Les trois stations ont été choisies pour illustrer l'évolution de la pensée de l'aménagement de la montagne au courant du siècle dernier. Elles sont décrites par Laurent Chappis comme étant chacune d'une génération différente, avec des caractéristiques qui leur sont donc propres. Les différentes cartes qui suivent montrent comment des stations de capacité d'accueil similaires s'inscrivent dans un territoire spécifique et les modifications apportées sur l'environnement.

La page de gauche présente systématiquement un document d'archive produit par Laurent Chappis. Ces derniers sont mis en relation soit avec une cartographie originale, soit avec une image satellite du siècle dernier ou actuelle. Chaque station est présentée par quatre planches ; la première met en avant les infrastructures nécessaires au déplacement en montagne, le domaine skiable et ses installations face aux voies de communication automobiles. La seconde présente le territoire considéré par chaque projet, le plan directeur des stations à l'échelle d'une vallée ou d'un massif face à une image satellite d'époque. La troisième présente l'évolution de l'espace bâti et met en relation le plan masse du projet historique avec une carte de l'état actuel de la station. Finalement, la dernière planche présente les principes directeurs des stations en présentant un diagramme fonctionnel des stations, mis en relation avec une image satellite actuelle.

Courchevel 1850



Figure 4 : la station de Courchevel 1850 et son domaine skiable.

Courchevel 1850, couramment appelée Courchevel, est la première station de ski de seconde génération française. Le projet débute en 1946 avec des reconnaissances de terrain menées par Laurent Chappis dans la vallée de Saint-Bon en Savoie. Courchevel sera un terrain d'expérimentation pour ses concepteurs, qui inventent en quelque sorte un nouveau modèle de construction alpine. Les plans d'urbanisme sont signés par Chappis, et la station prévoit initialement une capacité d'accueil de 6000 lits, donnée qui découle de la surface du domaine skiable rattaché à la station. C'est aussi un combat d'idée pour Chappis qui tente de défendre une nouvelle architecture de montage qui ne serait pas inspirée par les bâtiments d'exploitation agropastorale d'antan. Sans succès, l'ensemble de la station se déguise d'artifices folkloriques et deviendra un haut lieu de tourisme international. En profonde opposition avec le projet social et novateur imaginé initialement par Laurent Chappis, Courchevel est aujourd'hui devenue un espace urbain, relié par la terre et les airs au reste du monde. 50 ans après sa création, Laurent Chappis retourne à Courchevel et fait le constat suivant :

« C'est avec une émotion, difficilement contenue, que je découvrirai un autre monde de près de 30000 lits, bien différent des 6000 lits dont la conception m'avait passionné. Monde enchevêtré, embouteillé, congestionné, déroutant, au folklore de pacotille pouvant faire illusion sur une clientèle habituée à paraître et non à être. Monde où la montagne n'est plus qu'un prétexte à < faire de l'argent, beaucoup, vite, et par tous les moyens >. Monde où les problèmes de passe-droits, de procès, de dérogations, conduisent à des compromis qui ne satisfont personne. Monde qui n'a plus rien à voir avec les finalités que souhaitait P. Cot [ministre de l'époque] quand il a engagé le Conseil Général dans cette aventure. Monde qui me déroute, que je repousse et continuerai à fuir. »⁹⁴

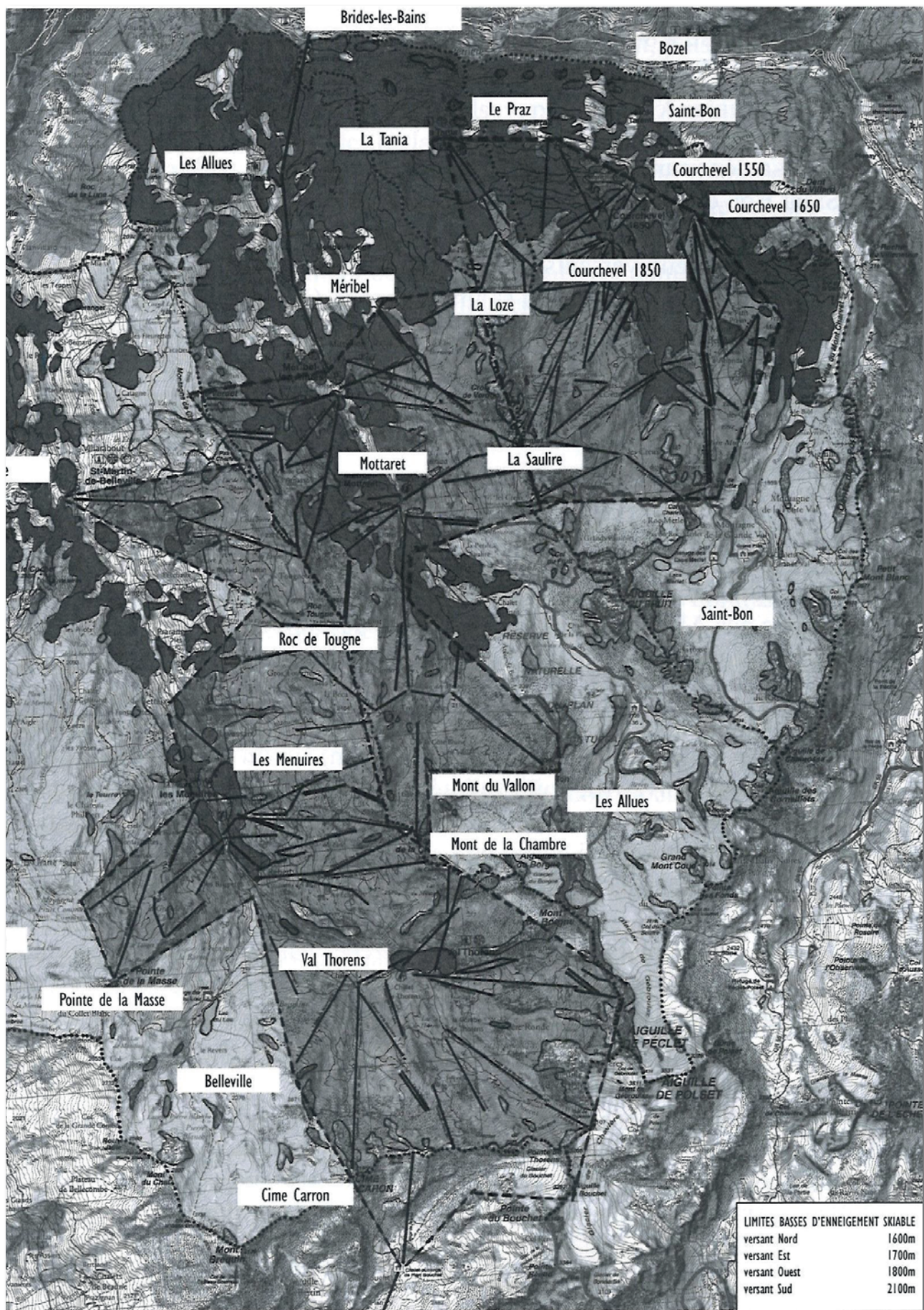


Figure 5 : carte du domaine skiable des Trois-Vallées

L'ensemble du domaine skiable des trois vallées est présenté dans cette cartographie, les remontées mécaniques donnent une lecture du relief et permettent une connexion entre les

différentes stations. Connexion impossible à réaliser par la route. La carte de droite présente la logique d'accès routier depuis la plaine par les vallées.



- Bâtiments :  Routes : 
- Hydrographie :  Forêts : 
- Topographie : 

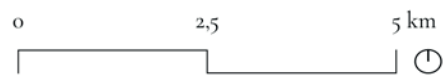




Figure 6 : plan d'aménagement de la vallée de Saint-Bon.

Commentaire en annexe à la page 93

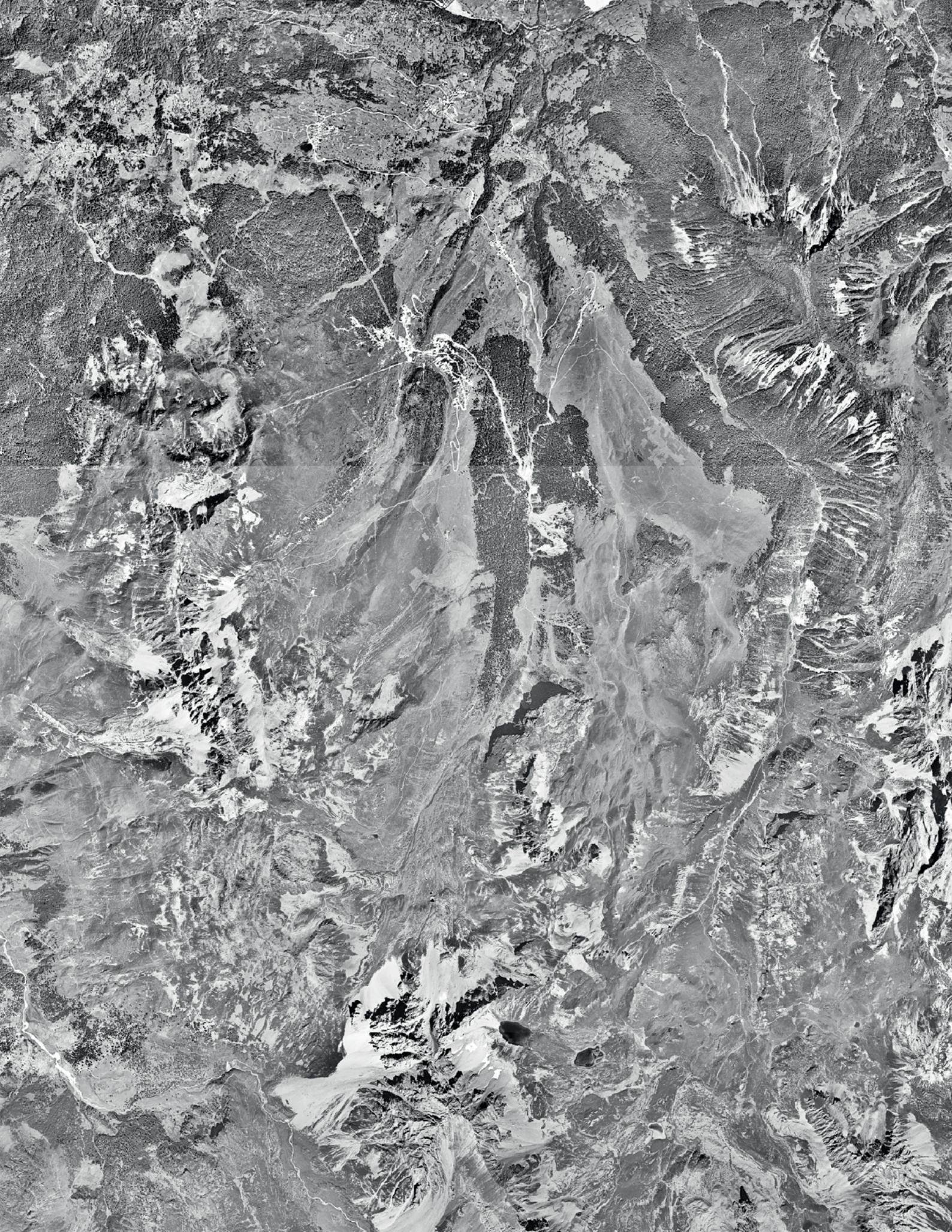


Figure 7 : orthophotographie de 1952



Courchevel 1850, plan masse de 1946 et plan masse actuel

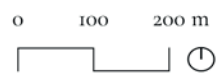


Figure 8 : plan masse de Courchevel datant de 1946.

La mise en relation des plans masses d'époque et actuel permet de se rendre compte de l'étalement de la station dans le temps. Les routes ont été prolongées pour fournir un accès aux nouveaux bâtiments construits. Au sud-est du plan actuel, on observe la présence d'un altiport qui témoigne de la dimension internationale de Courchevel. Le noyau de la station n'a pas subi de grande modification dans son tracé, on remarque cependant que la plupart des bâtiments d'époque ont été remplacés, notamment le bâtiment central qui sert de départ pour les remontées mécaniques. La station a quintuplé sa capacité d'accueil depuis sa création, cette augmentation se traduit ici sur le territoire, la station fonctionne désormais à plus grande échelle.



- | | | | |
|-----------|--|----------------------|--|
| Bâtiments | | Remontées mécaniques | |
| Routes | | Cours d'eau | |
| Forêts | | Courbes de niveau | |



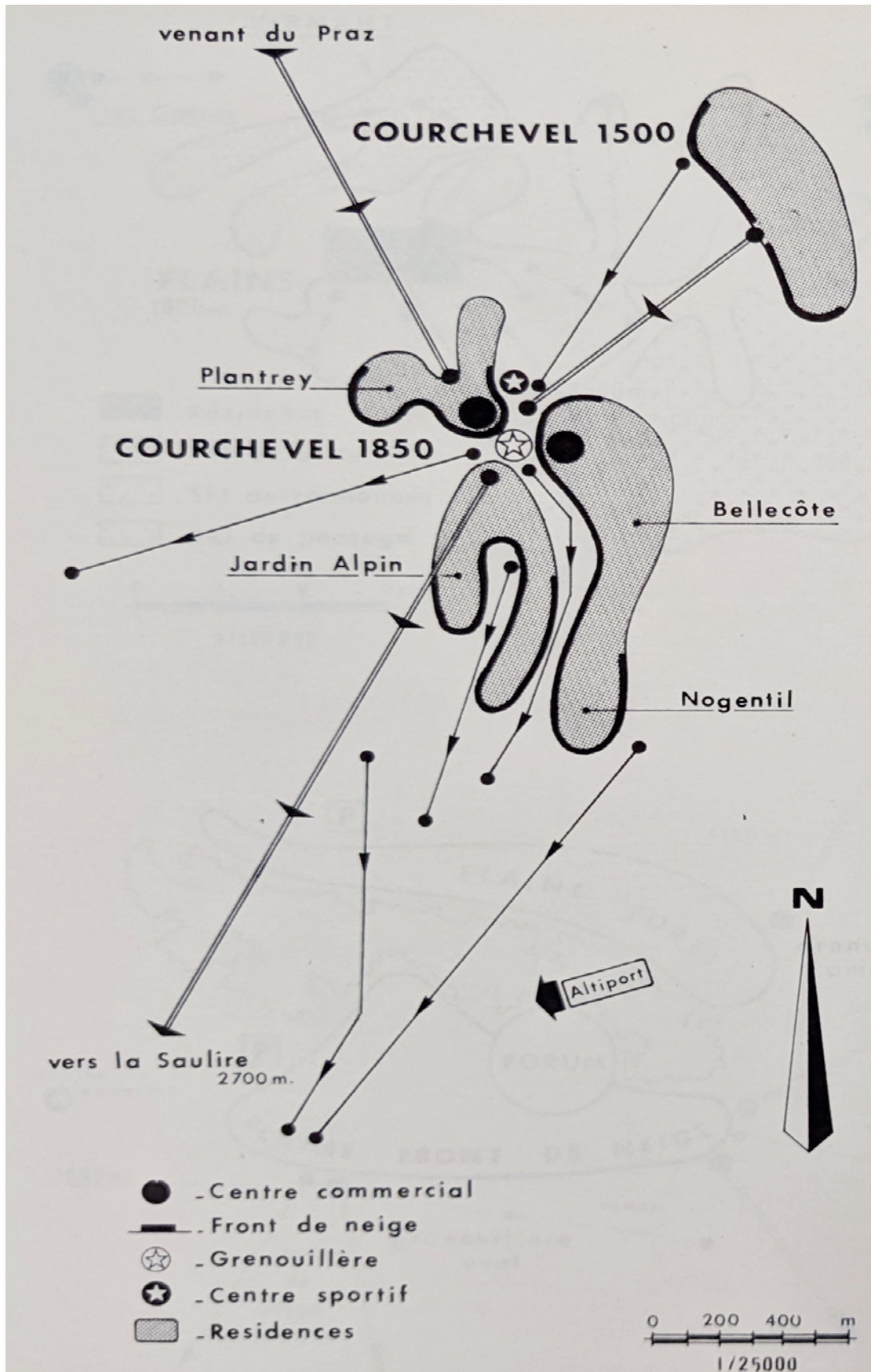


Figure 9 : schéma de principe de Courchevel.

Le schéma de principe est extrêmement clair, il présente les trois secteurs résidentiels de Courchevel, leur rapport au domaine skiable et à la centralité créée par la grenouillère. En observant l'image actuelle du site, on se rend compte de

la résilience des principes d'aménagement de l'époque, la station fonctionne aujourd'hui encore selon les mêmes dynamiques, malgré sa croissance phénoménale.



Figure 10 : orthophotographie récente de Courchevel.



Flaine



Figure 11 : la station de Flaine.

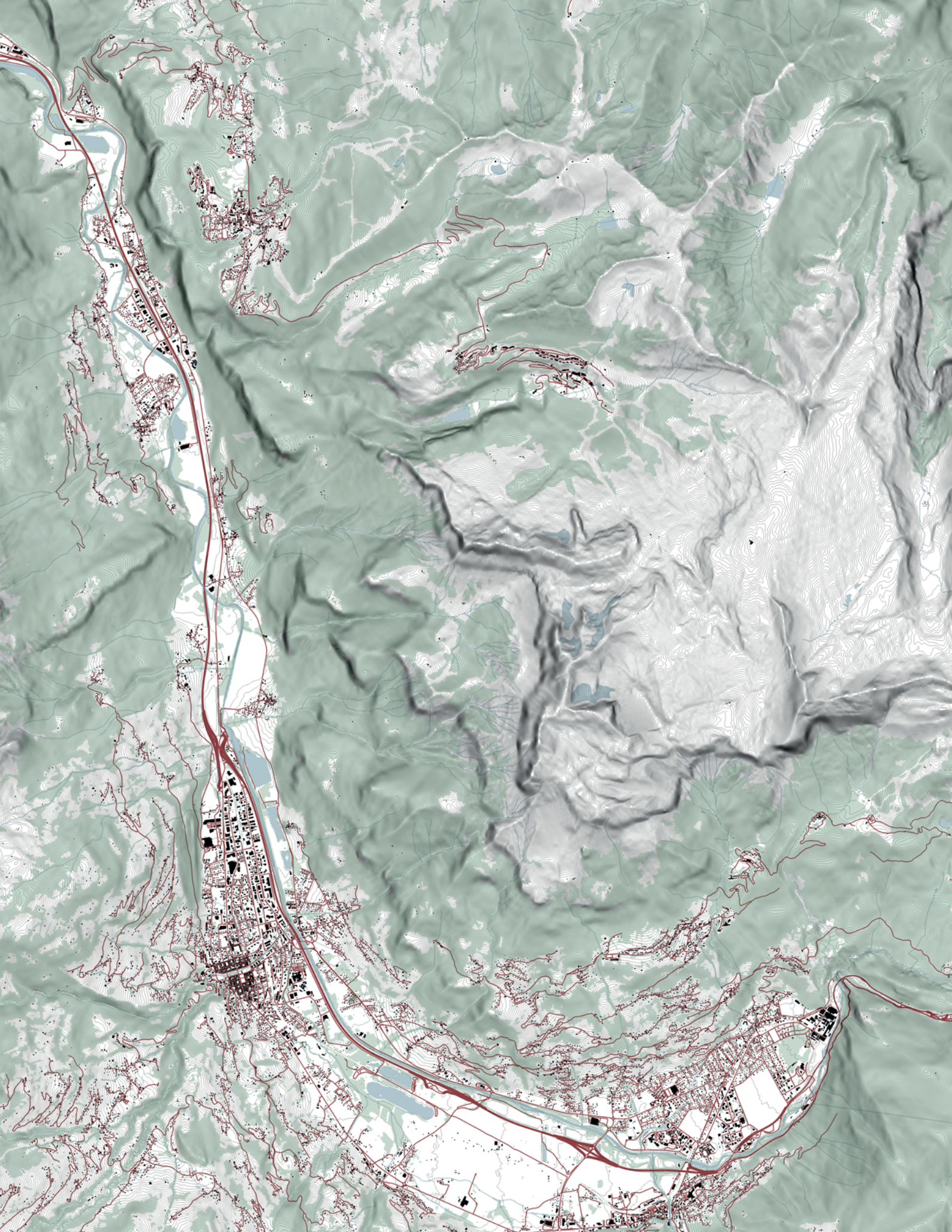
Flaine est également un projet clé auquel Laurent Chappis a participé. C'est une station de troisième génération aussi appelée « station intégrée ». Sa construction est planifiée en 1959 sur un site vierge de Haute-Savoie. La station est prévue pour accueillir 5000 lits, cela découle de la superficie du domaine skiable. C'est une station planifiée par un promoteur américain qui a l'idée de créer un espace privilégié pour la pratique du ski et obtenir une rentabilité à long terme avec cette opération. Les moyens sont bien plus grands que pour Courchevel, le promoteur souhaite s'entourer des meilleurs architectes, urbanistes et techniciens pour réaliser cette opération. C'est cette approche intégrée et la pluralité des acteurs convoqués par le promoteur qui intéressent Laurent Chappis. Ce dernier, entouré de quelques confrères, sera chargé des plans d'urbanisme de la station, en parallèle Marcel Breuer est convoqué pour exercer la fonction d'architecte. Le processus créatif fera naître un conflit entre les deux hommes. Laurent Chappis se retirera du projet voyant qu'il ne peut pas discuter avec Marcel Breuer. Il critiquera le manque de spécificité de la solution proposée par l'architecte.

« Ils [les clients] devront subir les inconvénients de cette architecture soumise au seul impératif de la sensibilité artistique d'un concepteur qui n'a jamais pris ses loisirs en montagne et n'a donc aucune notion des désirs de la clientèle. »⁹⁵



Figure 12 : tracé provisoire des remontées mécaniques de Flaine.

Le tracé des remontées mécaniques sur la carte du site encore vierge permet une lecture du territoire et indique le choix de la position centrale de la station par rapport à son environnement. Le site de Flaine se situe au sein d'un cirque naturel, son domaine skiable ne la relie pas à d'autres stations. Elle est isolée en pleine nature et son secteur d'activité s'étend en rayonnant autour d'elle. L'accès routier témoigne également de cet isolement, une route d'accès unique permet de se rendre sur place. On remarque également la distance entre cet espace bâti, conditionné par logique de la pratique du ski, et le reste de la vallée qui s'est développé en suivant une logique conventionnelle.



Bâtiments ■ Routes ■
Hydrographie ■ Forêts ■
Topographie —



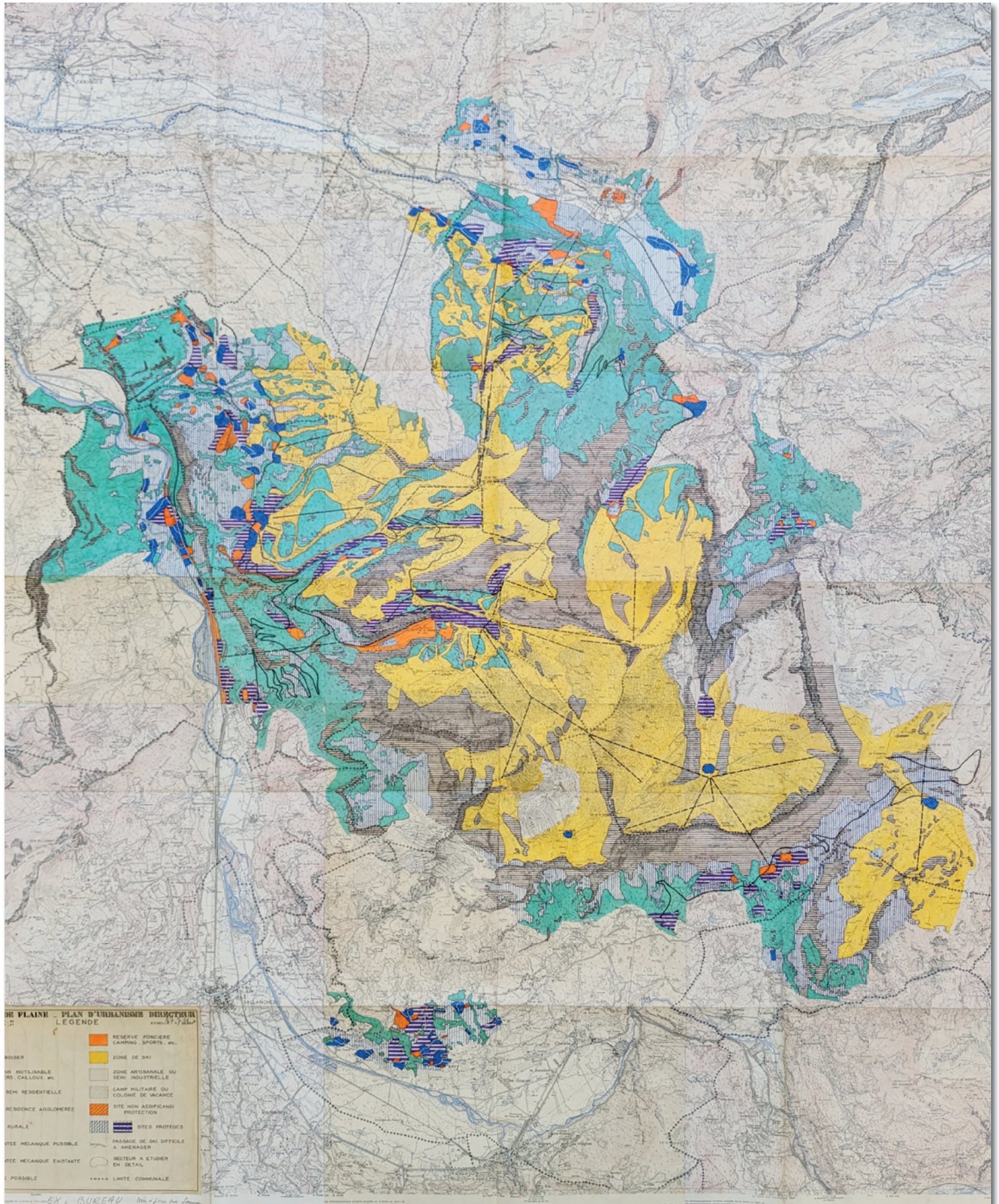


Figure 13 : plan d'urbanisme directeur de Flaine.

Le plan d'urbanisme directeur met en exergue ce qui intéresse Laurent Chappis. Résultat de ses études sur le terrain, le domaine skiable, représenté en jaune, tient compte des spécificités du relief. Différentes zones sont définies selon

l'utilisation projetée. Le plan est dressé jusque dans la vallée à l'ouest, mais la barrière montagneuse au sud semble délimiter de manière stricte le projet.

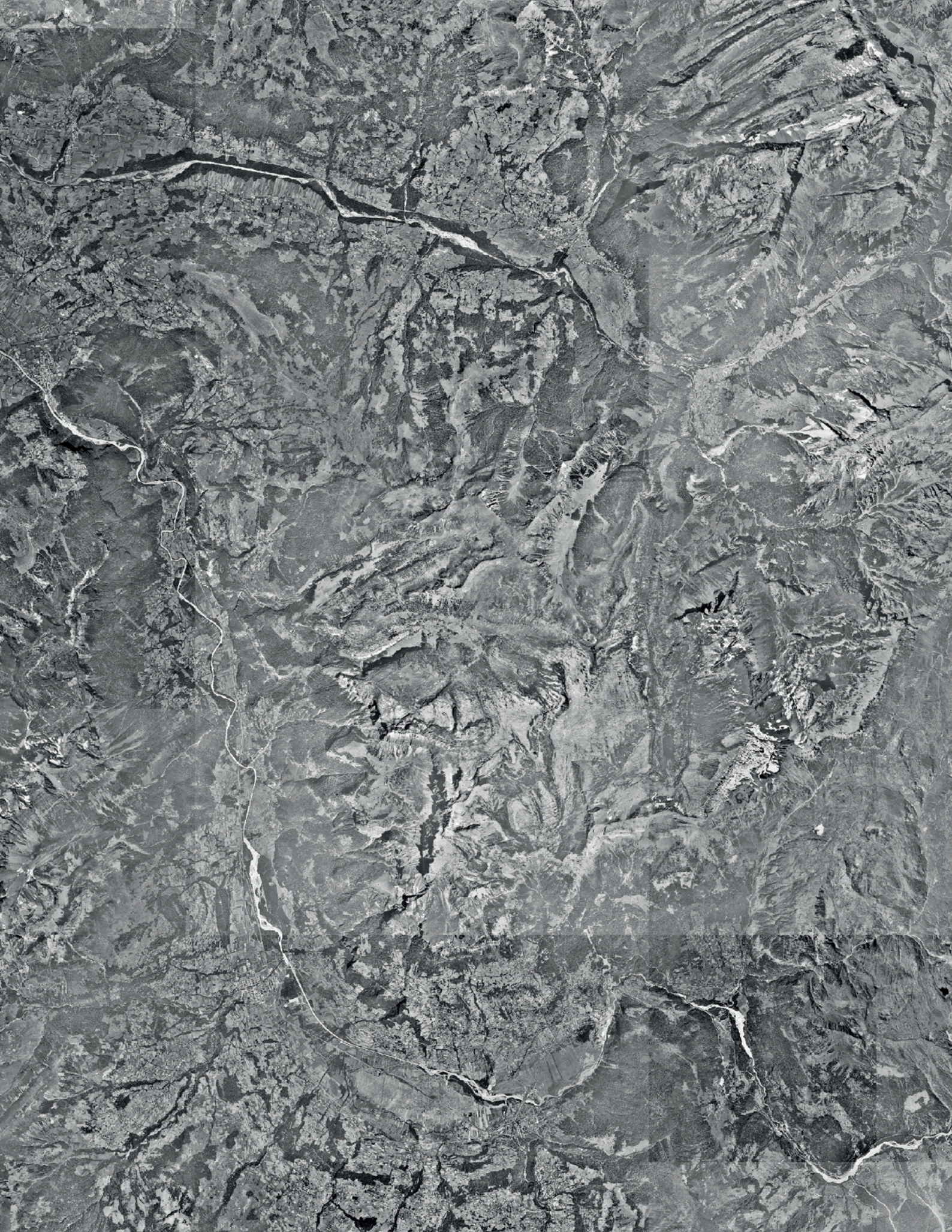
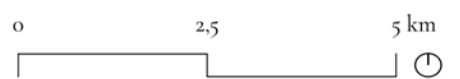


Figure 14 : orthophotographie de 1952



Flaine, plan masse de 1963 et plan masse actuel

Ce plan masse est signé par Marcel Breuer, il est largement critiqué par Laurent Chappis qui re-proche le manque de spécificité de l'aménagement. Selon lui, rien ne laisse penser qu'il s'agit d'une station de sport d'hiver. On se rend effectivement difficilement compte du lien entre l'espace bâti et le domaine skiable. La centralité de l'ensemble, ou le point de convergence skiable, n'est pas lisible de la même manière que pour Courchevel.

On constate également la corrélation entre le plan masse d'époque et l'état actuel de la station. Le plan masse d'époque présenté ici n'est pas la version définitive qui a été construite, c'est un morceau du processus. La station ne semble pas avoir évolué depuis sa construction, elle est comme figée au sein de son cirque naturel.



Figure 15 : plan masse de Marcel Breuer pour Flaine.



Bâtiments		Remontées mécaniques	
Routes		Cours d'eau	
Forêts		Courbes de niveau	



Flaine, schéma de principe et orthophotographie actuelle

Si le schéma de principe est très lisible, la correspondance avec la vue de la station est moins évidente. En observant uniquement le schéma, on ne se rend pas compte de la disposition du domaine skiable. Le rapport entre la zone « forêt » et la zone « front de neige » n'est pas très clair car elles sont séparées par une zone de végétation qu'il ne semble pas évident de franchir. La différence avec le schéma de Courchevel est frappante, les pistes de ski ne traversent plus la station et ne servent plus de circulation, elles se terminent au pieds des bâtiments.

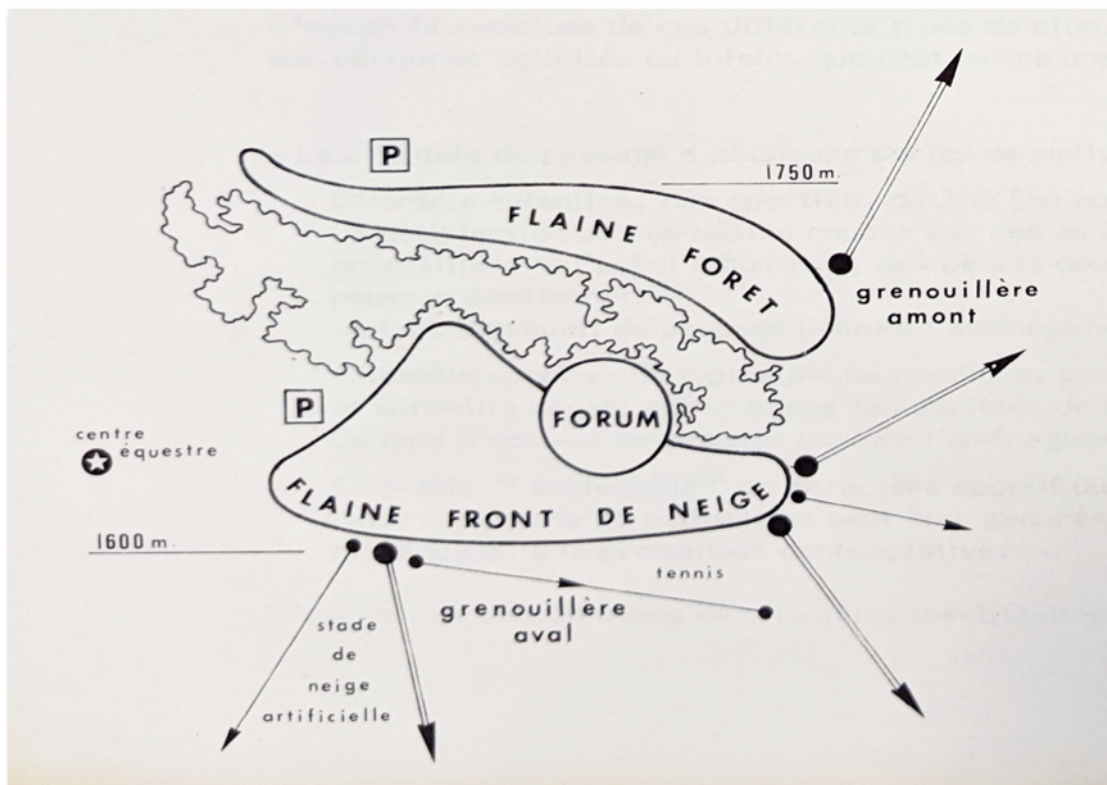


Figure 16 : schéma de principe de Flaine.



Figure 17 : orthophotographie récente de Flaine.



San Sicario



Figure 18 : complexe du Clos de la Chapelle dans la station de San Sicario.

San Sicario est décrite par Chappis comme une tentative de station de quatrième génération. Il développe ce modèle de manière théorique pour proposer une alternative aux stations intégrées qui sont construites rapidement partout en France. La conception débute en 1969, la station est située dans la région du Piémont en Italie. Ce qui caractérise cette station c'est l'échelle de considération du territoire alentour, des espaces sont réservés pour d'autres pratiques que le ski alpin. Seule la surface attribuée pour cette activité conditionne la taille de la station prévue pour 5000 lits, si l'ensemble du domaine avait été pris en compte, la station aurait pu en offrir 25000.⁹⁶

Laurent Chappis développe un projet qui ne sera jamais réalisé selon ses plans, l'architecture et l'implantation qu'il propose sont organiques. Les zones résidentielles sont réparties sur une grande partie du territoire et l'accès par les skis est garanti. Les circulations piétonnes et automobiles sont séparées. Cependant, des mésententes avec des architectes locaux italiens et la prise de conscience des difficultés bureaucratiques éloigneront Laurent Chappis du projet. Une partie de la station est aujourd'hui en friche, une association locale tente cependant de faire vivre la station.⁹⁷

« L'étoile dont j'avais rêvé au début, assis au milieu des fleurs, était lentement devenue une chandelle que je voyais, avec tristesse, s'étioler. La réalité s'étalait sur ce site qui m'avait tant fait rêver, et qui maintenant avait perdu toute sa poésie. »⁹⁸

96 Chappis, « Nouvelles conceptions d'aménagement de la montagne », 14.

97 Franco, « Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975) », 306.

98 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:199.

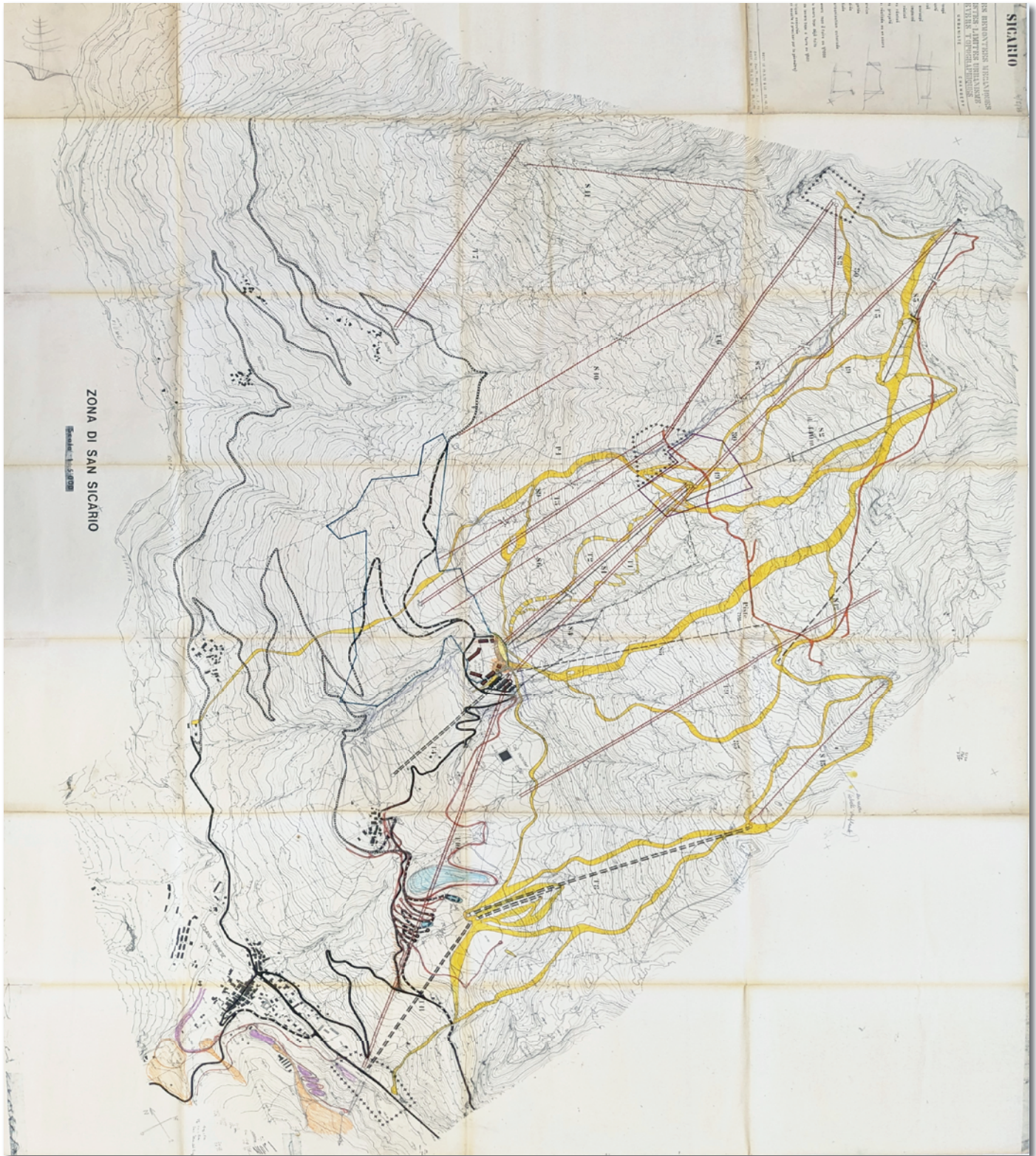
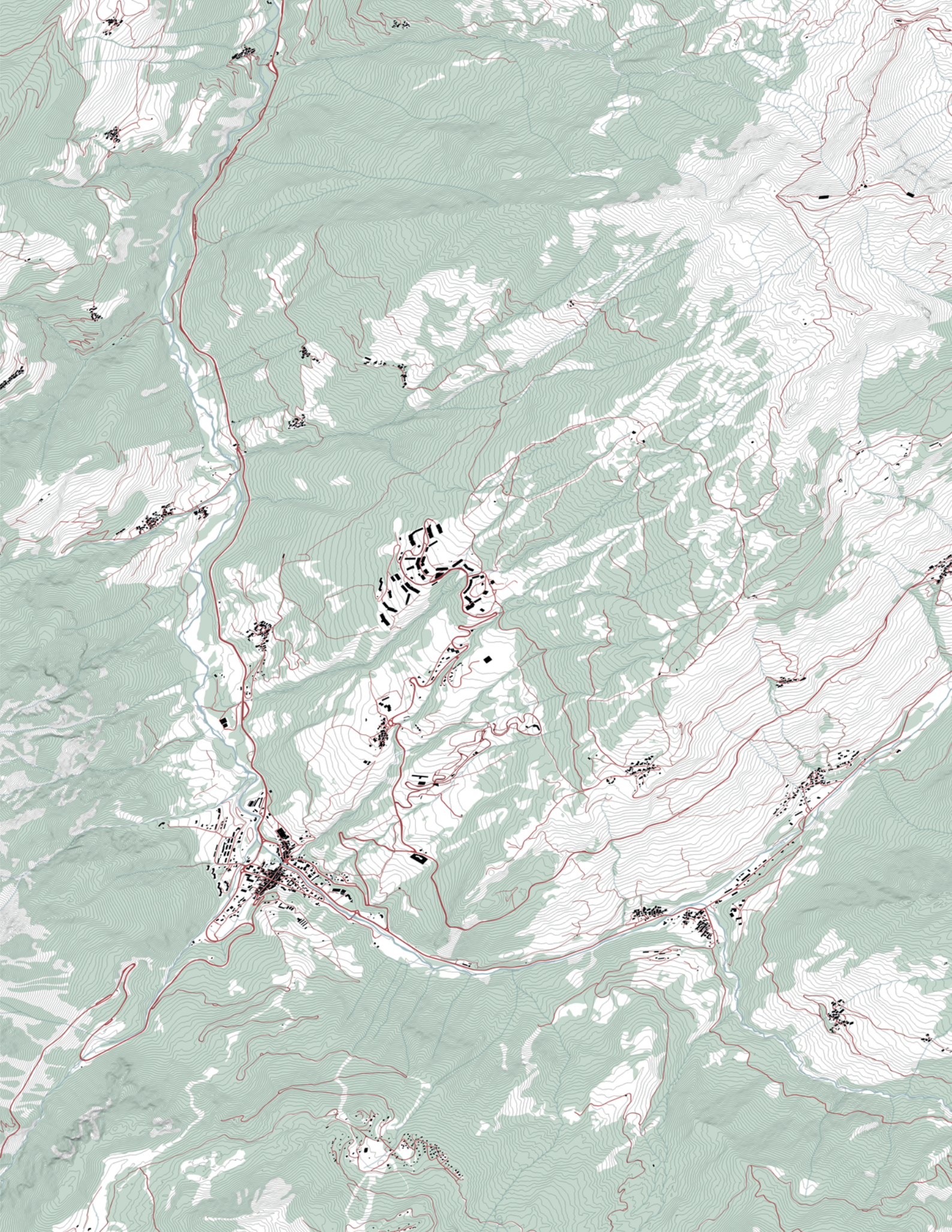


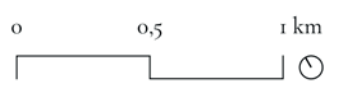
Figure 19 : tracé des remontées mécaniques de San Sicario.

Sur ce tracé des remontées mécaniques, de nouveaux éléments sont représentés. Les installations linéaires se marient avec un tracé des pistes qui s'épaissit sur le flanc de la montagne. Les voies d'accès routières sont aussi représentées et l'on comprend très clairement la position centrale du secteur du Clos de la Chapelle situé à l'interface entre la logique de

la plaine et celle de la montagne. On remarque également le prolongement de certaines pistes jusqu'au pied de la montagne, dans la vallée. Cela découle de la volonté d'intégrer le village existant, afin de créer une meilleure intégration avec le contexte socio-économique de la région. Par rapport aux cas d'étude précédents, la carte actuelle devient redondante.



- Bâtiments  Routes 
- Hydrographie  Forêts 
- Topographie 



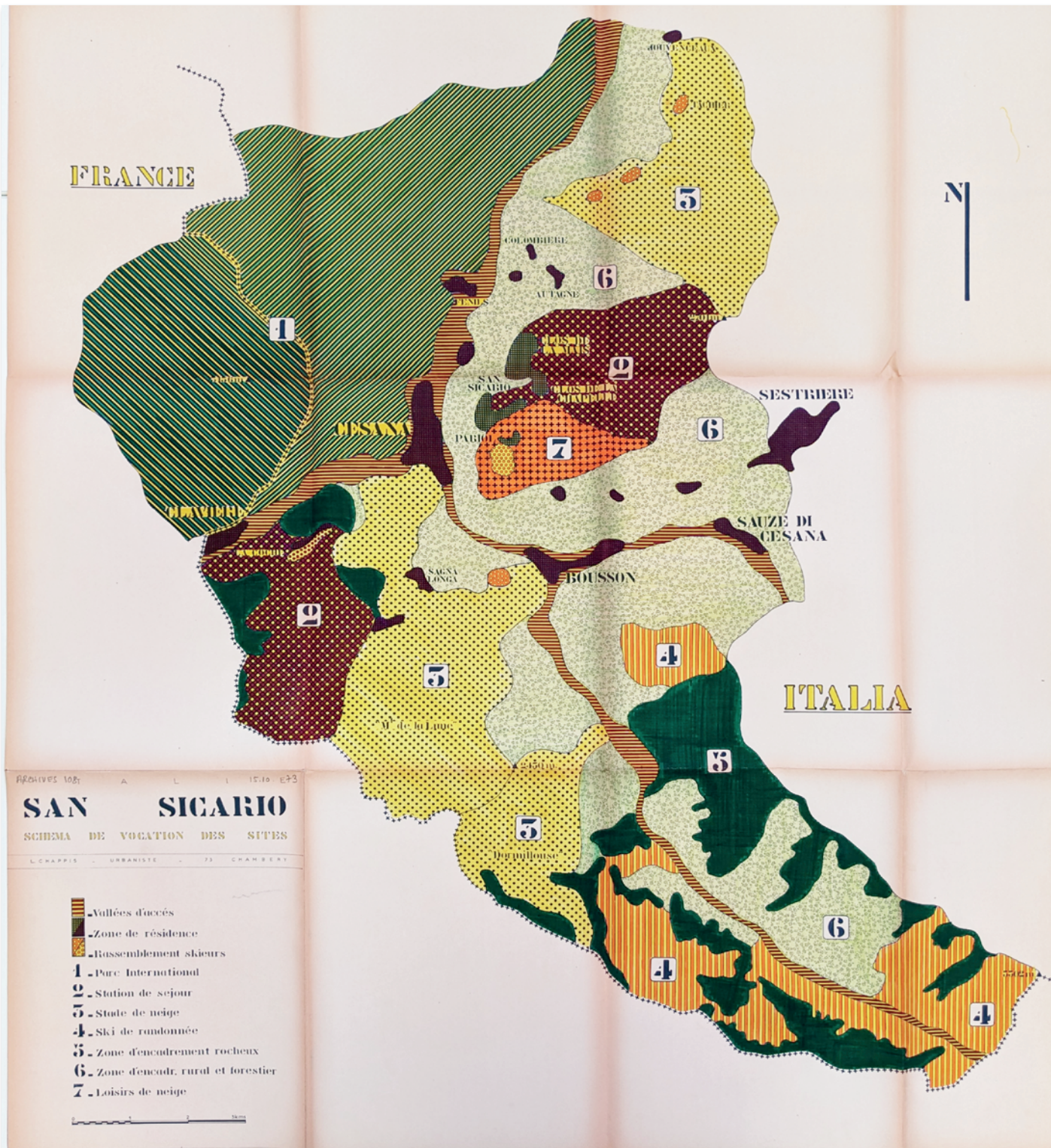


Figure 20 : schéma de vocation des sites du secteur de San Sicario.

Le schéma de vocation des sites témoigne du regard porté sur l'ensemble de la région. Le projet de la station de San Sicario n'est pas un ensemble bâti isolé, c'est un point d'articulation entre les différentes activités touristiques

et économiques de la région. Le résultat est un projet de parc touristique national basé sur un massif alpin. Le projet se cantonne malheureusement aux limites nationales, une connexion entre les deux pays est cependant envisagée.

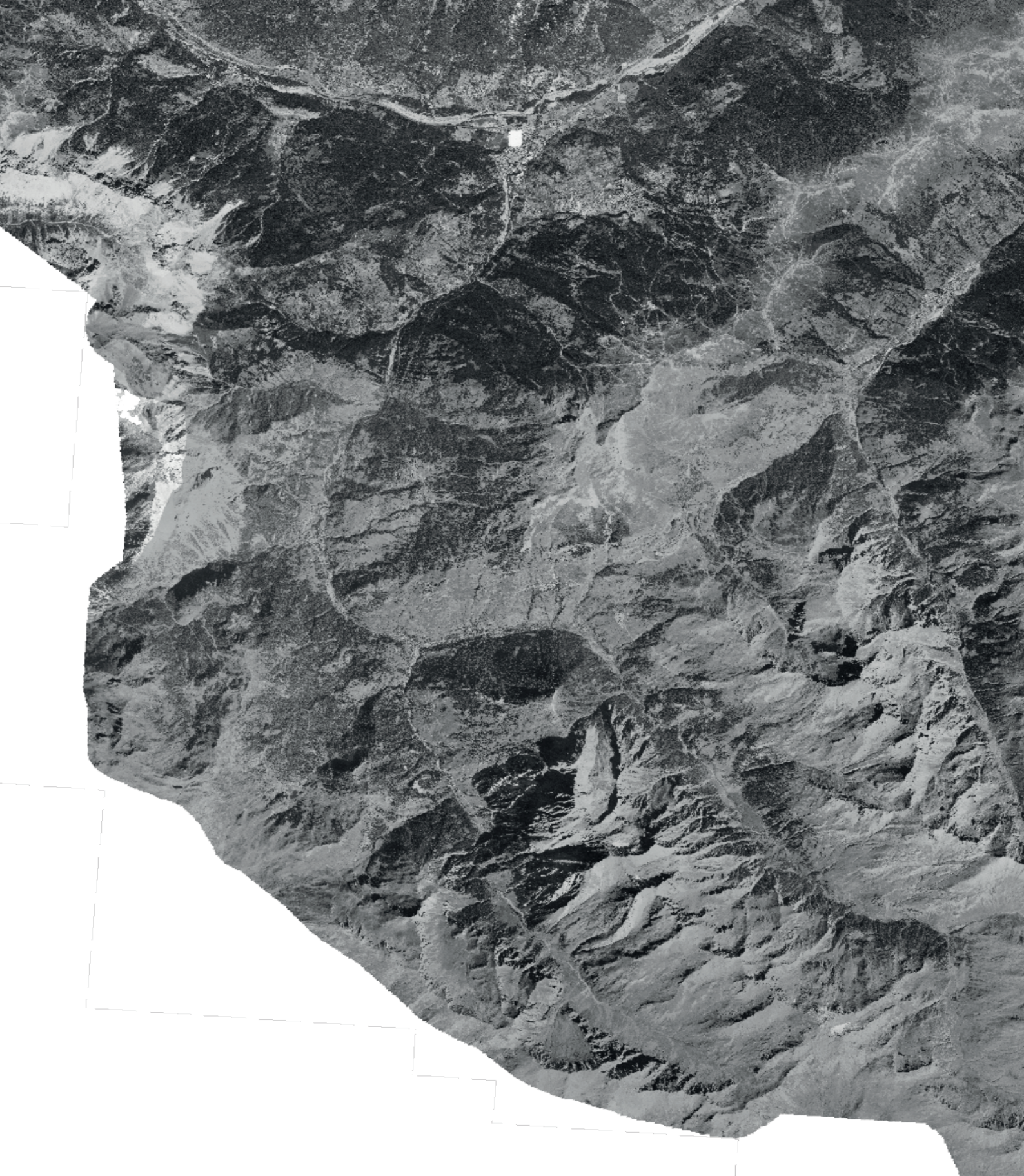


Figure 21 : orthophotographie de 1988.



San Sicario - Clos de la chapelle, plan masse de 1970 et plan masse actuel

Le secteur du Clos de la Chapelle est le premier à être planifié par Laurent Chappis. Il développe un langage architectural organique qui s'intègre sur le flanc de la montagne en suivant la topographie. Un regard très attentif est porté sur la nature environnante et sur sa préservation. Son projet aux formes organiques ne verra jamais le jour, mais les logiques d'implantations qu'il propose seront conservées. Les proportions des bâtiments proposés sont aussi respectées, la version du projet construite crée une centralité permettant de recevoir les skieurs qui viennent du domaine, ces derniers peuvent ainsi accéder aux bâtiments depuis la piste. La circulation automobile est déportée en contrebas des bâtiments pour éviter toute collision de flux.

Le secteur du Clos de la Chapelle est aujourd'hui en bonne partie abandonné. Le domaine skiable fonctionne toujours, mais plus personne ne réside dans ces bâtiments.

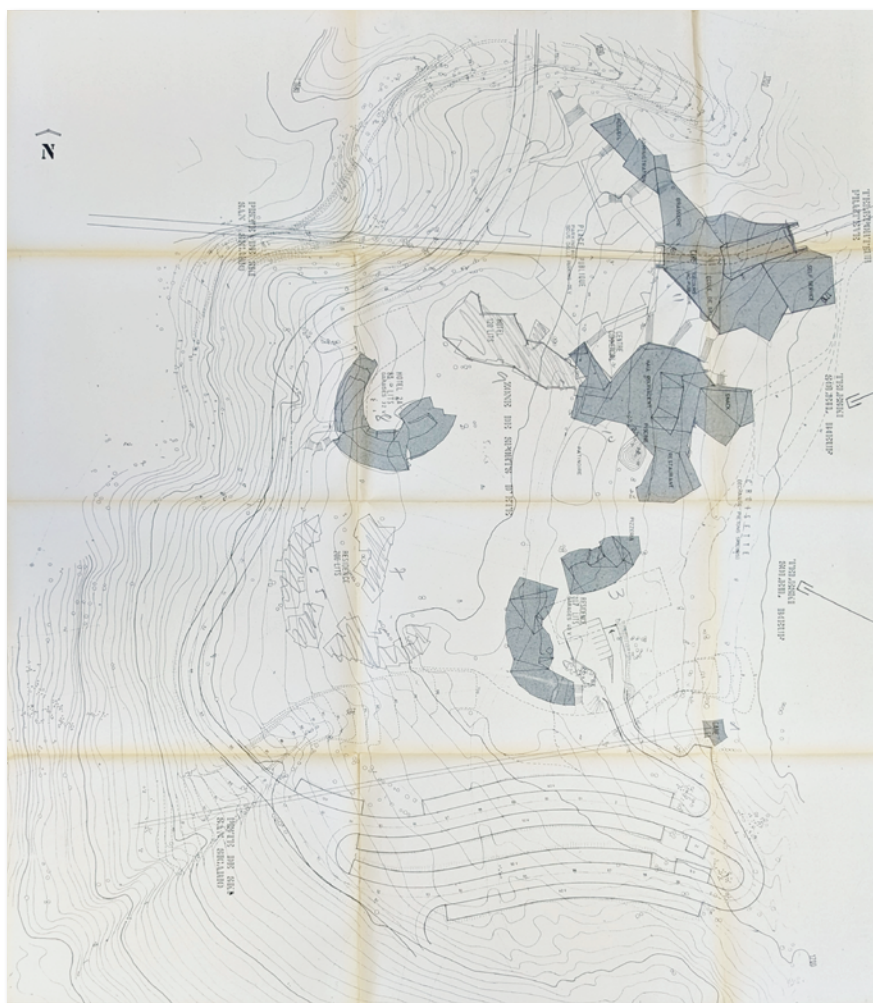
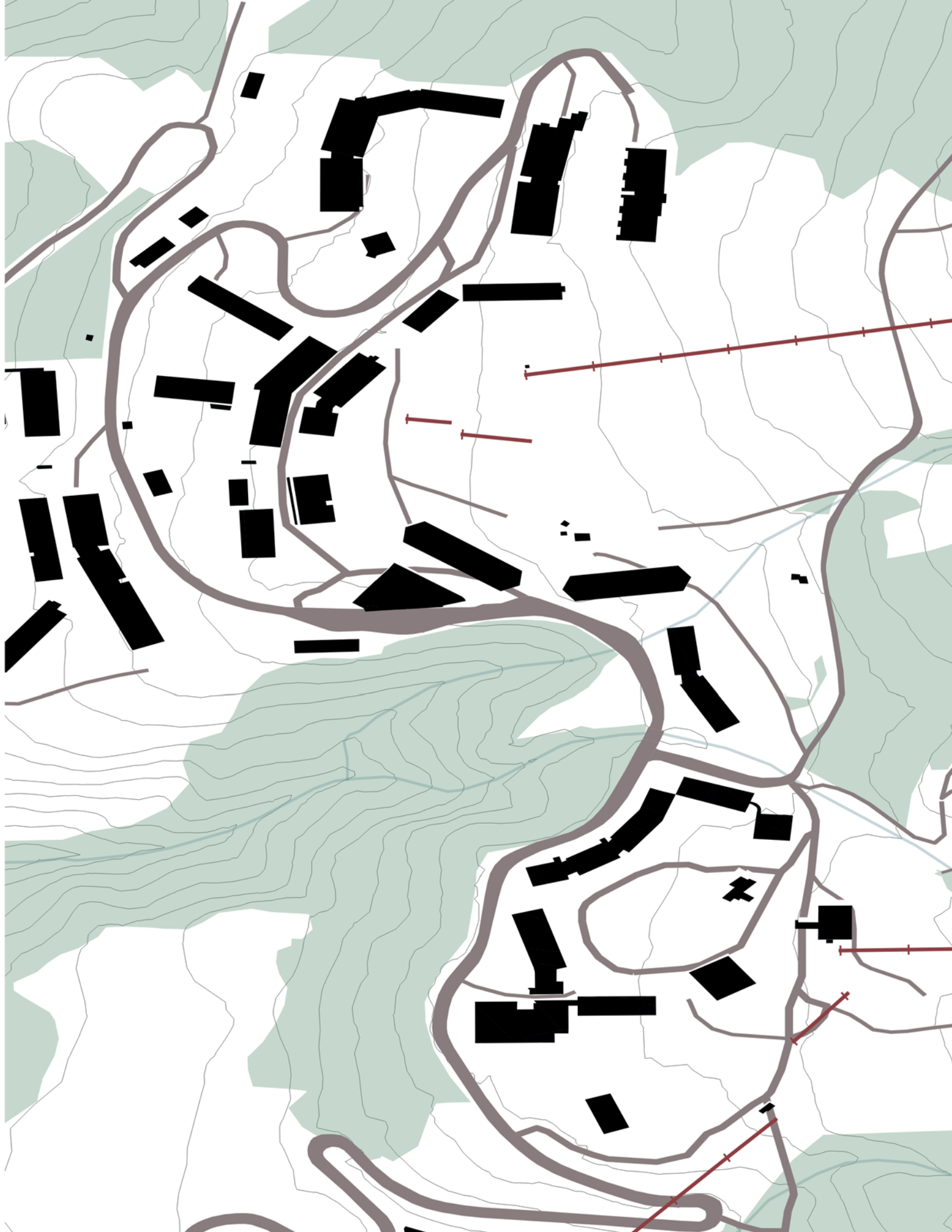
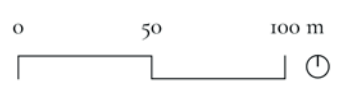


Figure 22 : esquisse pour un projet organique du Clos de la Chapelle réalisé par Laurent Chappis.



- | | | | |
|-----------|---|----------------------|---|
| Bâtiments |  | Remontées mécaniques |  |
| Routes |  | Cours d'eau |  |
| Forêts |  | Courbes de niveau |  |



San Sicario, schéma de principe et orthophotographie actuelle

Le schéma de principe est devenu bien plus complexe que pour les stations de deuxième et troisième générations précédemment présentées. Une série de hameaux d'habitation jonchent le flanc de la montagne, la circulation se fait à ski sur tout le domaine, la logique est poussée à son paroxysme. C'est un modèle de station décentralisée, la « grenouillère » s'étend désormais sur l'ensemble du nord de la station, les pistes connectent plusieurs stations et la vallée en aval.

La version actuelle est en décalage avec ce schéma. Le tracé routier correspond, mais les typologies des bâtiments ne correspondent pas. La version bâtie semble moins ambitieuse que l'idée qui a induit sa création. Une partie des édifices est aujourd'hui laissée à l'abandon.

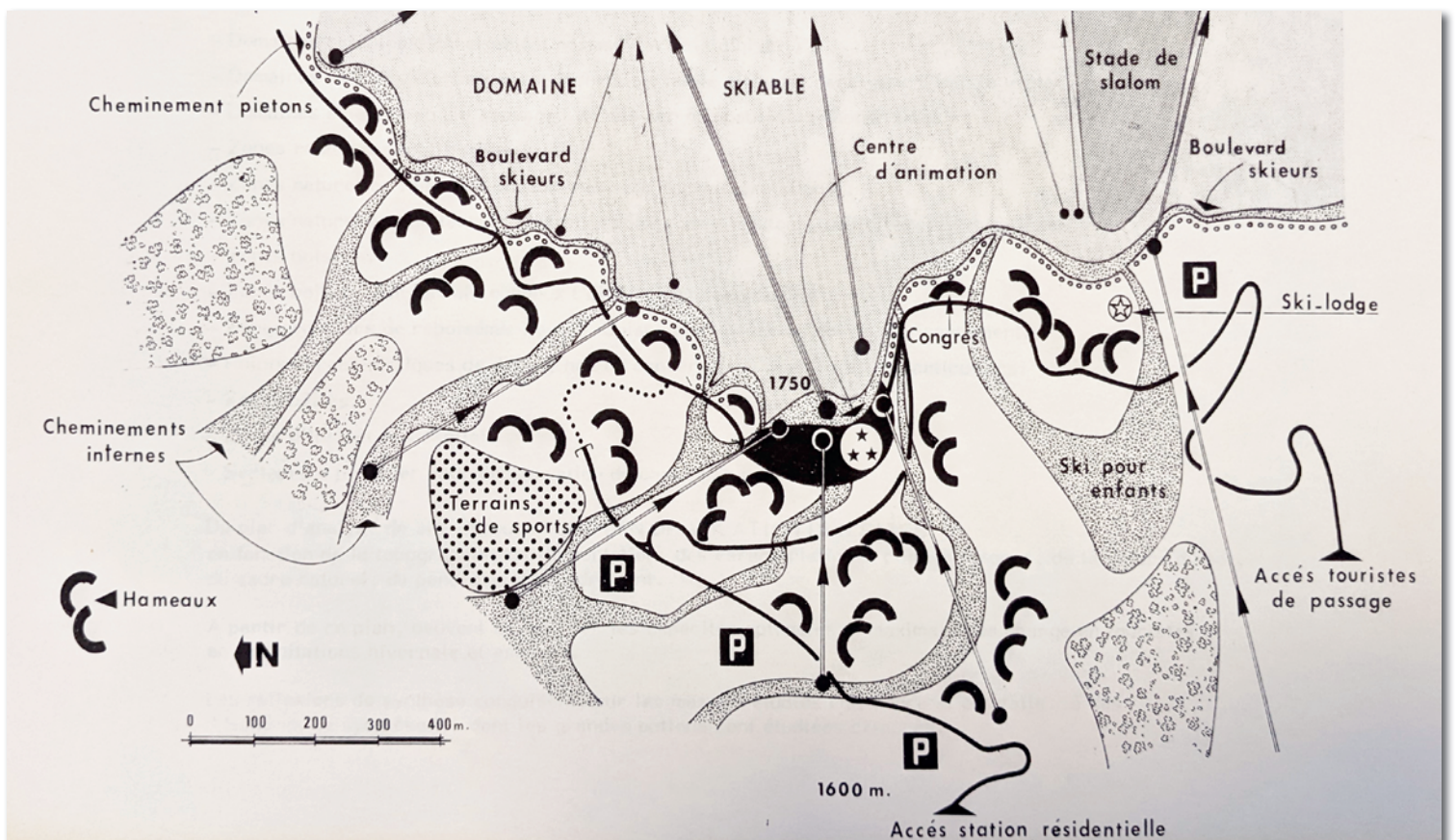


Figure 23 : schéma de principe de San Sicario.



Figure 24 : orthophotographie récente de San Sicario.



Dialogue

*Suspendus à la Montagne
Entourés par les forêts
Nos hameaux bien que pauvrets
Nous sont pays de Cocagne.*

*Le Montagnard au village
Egrène des jours heureux.
Il se sent plus près des cieux
Quand son cœur chante à l'alpage.*

*Pedolos à la Montagne
Etos pès di dieus
Nos velladzes bin que poure
Nos sè di pays de retses*

*Le montagnia e Velladze
Passé di dzos ijeux
Se sait deple decoute le bon Diu
Quant son tieu tsante à l'alpadze.⁹⁹*

Poème de Jean-Marie Bressoud, montagnard nostalgique d'un passé qui s'estompe, écrit en français et en patois.

99 Bressoud, *Il était une fois... Revereulaz, Mayen, Torgon!*

Avec les stations de Courchevel, Flaine et San Sicario, nous avons pu présenter trois situations bien distinctes. Cette pluralité est représentative de l'ensemble des constructions et des situations que l'on peut rencontrer dans les Alpes. Il convient désormais de mettre ces trois situations en dialogue avec un contexte plus général et notamment celui de la crise actuelle des stations alpines. Cette mise en contexte s'articule autour de trois axes. Chacun décrit une stratégie mise en place pour passer outre la spécificité du terrain montagnard ou des prérequis de l'environnement. Ces solutions ont été appliquées dès le début de la conception des stations de sport alpines et les mêmes dynamiques sont observables aujourd'hui.

Si cette approche permet une compréhension des forces qui ont mû la conception et l'exploitation des stations de sport d'hiver de manière générale, elle ne permet pas de tirer de conclusion spécifique à une station particulière, car comme nous le dit Caterina Franco, ces dernières sont déterminées par leur situation territoriale et leur système d'acteurs spécifiques.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Franco, « Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975). », 338.

Accaparement

L'histoire des Alpes est une histoire de conquêtes. Ceci n'est pas spécifique aux stations de ski du siècle dernier. « *Dans sa forme actuelle, le peuplement des vallées alpines [...] est le résultat d'une colonisation de type traditionnel qui remonte à une époque comprise entre le XIe et le XIVe siècle.* »¹⁰¹ Si des paysans viennent s'y établir, c'est parce qu'ils y trouvent un intérêt de subsistance. Un contexte de surpopulation et de raréfaction des surfaces disponibles en plaine pour l'agriculture pousse une partie de la population à s'établir dans les vallées montagnardes.¹⁰² Ces espaces encore sauvages sont alors conquis pour y vivre et cultiver la terre, car un contexte socio-économique conduit les gens à remarquer le potentiel de ces espaces.

De la même manière, après la Seconde Guerre mondiale, on remarque le potentiel de nouveaux espaces dans les montagnes. Les versants enneigés des montagnes sont bâtis, équipés et aménagés pour remplir une nouvelle fonction socio-économique ; accueillir un tourisme de masse. Des oppositions naissent de la part de la première génération de collons, devenu autochtones. Ironiquement, ces paysans survivent en grande partie grâce à ce nouvel effort d'accaparament des territoires alpins. Cette nouvelle conquête est bien plus violente que la précédente, à l'image de son époque. Le temps se distord grâce à la construction de nouveaux axes de communication rapide, on roule sous et sur les montagnes pour atteindre des destinations supposées proches de la nature et de la neige. L'ensemble des Alpes est équipé de domaines skiables et de stations de ski, tout le potentiel est exploité.

Pour construire Courchevel, il n'y aura pas de dialogue avec la population locale qui ne voit pas le sens d'un tel projet. Lauren Chappis la décrit comme vivant en circuit fermé et craintive de toute nouveauté telle que l'électrification.¹⁰³ Une fois le foncier acquis, tout est permis. L'entrepreneur a raison, et peu importe l'avis de l'opposition, car elle n'a pas les moyens d'arrêter le projet en cours.¹⁰⁴ Et le phénomène s'accélère, « *Brusquement c'est le mot < promoteur > qui s'impose. A Belleville, le plus puissant financier public (Caisse des Dépôts) prend en mains les destinées d'une vallée. Son but : construire beaucoup et très vite* »¹⁰⁵.

Certains tirent leur épingle du jeu et à force d'efforts titanesques arrivent à transformer certaines stations alpines en véritables satellites urbains. Une densification s'opère dans quelques points choisis du territoire, les flux de touristes sont regroupés, le tourisme est devenu international. « *En contrepartie, le tourisme international délaisse les régions qui n'offrent pas les conditions nécessaires à un tel regroupement. Les marchés restants perdent de leur rentabilité.* »¹⁰⁶ Le temps creuse les différences, si bien que les stations qui ne sont plus rentables se dépeuplent peu à peu et risquent de tomber à l'abandon. Qui ira alors s'accaparer les futures ruines du tourisme hivernal ?

101 Diener et al., *La Suisse Portrait urbain*, Volume 3 : Matériaux:877.

102 Diener et al., Volume 3 : Matériaux:877.

103 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:9.

104 Chappis, Tome 1:17.

105 Chappis, Tome 1:131.

106 Diener et al., *La Suisse Portrait urbain*, Volume 3 : Matériaux:882.

Hégémonie technique



Figure 25 : Dispositif technique permettant le déplacement au sein de la station de Flaine.

« Si toute cette technologie apporte le paradis, qu'est-ce que la réalité terrestre [...] ? Est-ce le captage des sources, le réseau profond de canalisation qu'il a fallu creuser pour alimenter en eau les canons et les lances à neige ? Les rails et les câbles d'acier des autoroutes électriques, souterraines ou aériennes, qui permettent aux skieurs de glisser dans le soleil sur une neige perpétuelle ? Est-ce encore la montagne que ce territoire asservit, administré comme un aéroport ? N'est-ce pas plutôt une sorte d'immense halle de sport en plein air ? Où sont les choses, et que désignent les images ? Quel est le sens des mots qui font image, comme le mot < paradis > ? »¹⁰⁷

La conquête de la montagne ne se fait pas sans moyens. Si ces derniers fonctionnaient encore en symbiose avec la nature du temps des pratiques agropastorales, la station de ski est dépendante de la technologie pour exister. Les évolutions techniques de toute sorte façonnent le caractère et les possibilités offertes par une station.

Evoluer dans l'environnement alpin sans équipement adapté, c'est une lutte contre les éléments. Pour vivre en altitude il faut être capable de s'en protéger, et ce de manière spécifique. Le travail conduit par Laurent Chappis le place près du sol, sur ses pieds ou ses skis car l'époque ne lui donne aucun autre moyen de prendre connaissance du terrain. Sa démarche découle de son approche à échelle humaine. Il critique les possibilités offertes à d'autres architectes et concepteurs de montagne par la technologie. « Actuellement, n'importe qui, en sachant ce qu'est une station et en survolant le site, en hélicoptère, par beau temps, s'estime compétent. Il peut remettre en cause une longue maturation sur le terrain et imposer une autre solution. Mais quel résultat au bout du compte ? »¹⁰⁸ Les moyens techniques influent sur la démarche projectuelle.

Les moyens techniques offrent aussi la possibilité de construire des ouvrages et de résider à des altitudes élevées, ce qui était jusque-là synonyme de dangers extrêmes. Le développement d'une architecture spécifique à la montagne servira à intégrer les bâtiments dans ce milieu. Laurent Chappis propose des solutions architecturales qu'il juge comme adaptées à l'environnement, mais il n'arrive souvent pas à convaincre son interlocuteur qui construit selon des critères souvent hasardeux. On trouve des exemples de projets mal intégrés dans leur environnement, qui malgré les solutions techniques et logistiques utilisées pour être construits, se sont fait rattraper par la rigueur de la montagne. Le cas d'une série de bâtiments emportés par des avalanches dans les années septante¹⁰⁹ témoigne du décalage entre la réalité du terrain et l'utilisation projetée qui est en train de se développer.

Cette technique qui dépasse toute contrainte permet d'équiper toujours plus de domaines skiables, d'urbaniser de plus en plus la nature alpine si bien que cette dernière se fait oublier des touristes qui viennent dans les stations. Les stations sont conçues pour fonctionner en tant

que tel, pour offrir de l'équipement pour des activités diverses qui n'ont plus besoin d'être en lien avec l'environnement. Les techniques d'enneigement artificiel ouvrent de nouveaux horizons pour cette culture où la solution technique piétine la condition naturelle. Cependant, les stations qui n'ont pas les moyens de s'équiper de la sorte subissent désormais non plus les pressions de la nature, mais les pressions économiques liées aux technologies qu'elles utilisent ou qu'elles ne peuvent pas se permettre d'utiliser, ce sont souvent les stations de petite et moyenne taille isolées.¹¹⁰ La technologie permet donc la création de « paradis artificiels »¹¹¹ là où elle est déployée, la montagne devient un produit de consommation de premier choix. La montagne est devenue un marché économique d'activités touristiques et les stations qui ne sont pas compétitives, sont vouées à la faillite.

108 Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:8.
109 Arnaud, *La neige empoisonnée*, 167.

110 Diener et al., *La Suisse Portrait urbain*, Volume 3 : Matériaux:882.
111 Reichler, *Les Alpes et leurs imagiers*, 11.

Fuite en avant

« Les catastrophes mettent au jour l'imperfection des défenses. Mais le terme même de < catastrophe naturelle > est déjà un sédiment laissé par la ville, sédiment par lequel les Alpes sont rendues similaires à elle : maîtrise et surprise. Car le plus souvent, les dangers naturels de la montagne ne sont pas des < catastrophes >, mais prennent des allures catastrophiques par les effets qu'ils provoquent sur les établissements humains. Il s'agit donc plutôt de défaites ponctuelles de la civilisation humaine dans son effort pour refouler la nature. Ces < catastrophes > mettent en évidence les propriétés entropiques de la nature, lesquelles ont de tout temps fait partie de l'aléatoire de la vie en montagne. »¹

¹ Diener et al., *La Suisse Portrait urbain*, Volume 3 : Matériaux:890.

La question économique de la rentabilité des installations d'un domaine skiable ou de l'exploitation d'une station de sport d'hiver est centrale. Elle conditionne évidemment le développement à long terme d'une station, mais déjà lors de la conception des soucis de facilité économique interviennent. Le choix de construire en altitude dès la seconde génération de station est en partie motivé par la facilité d'acquisition du foncier.¹¹² Les questions de rentabilité de l'exploitation sont constamment un souci, dans le cas de Courchevel, Laurent Chappis se demande si un modèle de station sociale peut-être rentable, car les seuls exemples de stations rentables qu'il connaît, sont les exemples suisses de Saint-Moritz et Davos qui basent leur économie sur l'hôtellerie de luxe. Il jugera d'ailleurs l'hôtellerie comme étant indispensable à la stabilité économique d'une station de ski, cette dernière permettant d'apporter de l'argent dans la station d'une autre manière que par l'exploitation du domaine skiable. Cependant, la stratégie économique la plus souvent pratiquée par les stations de sports d'hiver pour alimenter l'économie ne sera pas l'exploitation durable de son domaine skiable ou de l'hôtellerie. Pour bon nombre de stations, la majeure partie du revenu se fera via l'immobilier, une stratégie nommée « fuite en avant » par Laurent Chappis.

La station de ski dépend de son domaine skiable. La superficie de ce dernier conditionne théoriquement le nombre de lits de la station, mais également le nombre d'infrastructures nécessaires pour son exploitation. Ces infrastructures, les remonte-pentes, les machines de damage et les dispositifs d'enneigement artificiel, ont un coût de fonctionnement déjà élevé et qui tend à augmenter avec les nécessités imposées par le dérèglement climatique. En plus des coûts de fonctionnement, ces infrastructures doivent être entretenues à grands frais. Pour payer ces frais, la stratégie souvent adoptée par les stations et liée à l'immobilier. Pour les stations qui sont propriétaires du foncier, il est facile de réaliser une promotion immobilière qui sera rapidement vendue à des particuliers. L'argent ainsi généré permet l'entretien du domaine skiable. Cependant, le nombre de lits de la station a ainsi augmenté et devient en disproportion avec le domaine skiable qui doit être étendu. De nouvelles infrastructures sont nécessaires pour garantir les activités touristiques de ces nouveaux venus.

112 Chappis, « Nouvelles conceptions d'aménagement de la montagne », 3.

Infrastructures qui à leur tour nécessiteront un entretien qui ne pourra être couvert que par de nouvelles ventes immobilières. Un effet « boule de neige » se met en place. Pourtant, ni le domaine skiable, ni le foncier en altitude ne sont disponibles sans limites. La fin de l'extension du domaine skiable entraîne une surconcentration de skieurs sur les pistes. La construction et la vente à outrance de nouveaux appartements ou chalets détruit l'environnement et étend artificiellement la superficie de l'espace bâti.

« Je comprends, à demi-mot, que la société est dans une mauvaise situation financière, ce dont je me doutais, et qui était dans la logique des choses. Elle cherche par tous les moyens à faire de l'immobilier. Cette « fuite en avant » que je dénonce, les traumatise. »¹¹³

Ce constat est tiré par Laurent Chappis lorsqu'il participe à des études pour le projet de la station de San Sicario. Cette dynamique est encore plus malsaine lorsqu'elle se met en place dans une station qui ne fonctionne plus touristique. La vente d'immobilier peut continuer, malgré une fréquentation en baisse, ce qui conduit à donner une impression de *station morte*¹¹⁴, qui se caractérise par un grand nombre de lits disponible, mais peu de touristes présents sur place. Cette situation entraîne des coûts supplémentaires pour les infrastructures dimensionnées en fonction d'une occupation hypothétique plus élevée que la réalité. Tout conduit à de nouvelles ventes immobilière ou à l'augmentation des prix dans la station, ce qui la rend de moins en moins accessible. Aucune station ne peut se projeter durablement dans le temps tant qu'elle a recours à la construction et la vente de biens immobiliers pour subsister. Il est plus que jamais nécessaire de considérer des modèles de développements durables, basés sur des activités économiques non destructives.

113
114

Chappis, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1:195. Chappis, Tome 1:198.

Stratégies

Dans cette partie, nous discuterons de différentes stratégies d'intervention urbanistique et architecturale en milieu alpin. Ces interventions concernent directement les stations de sport d'hiver ou leurs équipements. Par le biais de différents travaux théoriques et pratiques, nous aborderons certaines idées d'aménagement du territoire alpin dans l'actualité climatique qui nous concerne. Le but de cette démarche est de parcourir le champ des possibles et développer un regard critique sur les types d'interventions imaginables abordées par différents projets touchant aux domaines urbanistique, architectural, environnemental et social.

Chaque station nécessite une approche différente. Il semble nécessaire d'être capable de considérer une multitude de domaines et disciplines pour trouver des solutions pertinentes, car la brève histoire et l'état actuel des stations de sport alpines semblent indiquer qu'une approche monodirectionnelle et consumériste est insuffisante pour faire face à la rapidité extrême de l'évolution de l'environnement alpin.

Densification ou désertion

Nous avons précédemment remarqué deux tendances concernant la dynamique des stations de sport d'hiver. Une minorité d'entre elles sont devenues des « satellites urbains », ce sont les stations de grande taille qui réussissent, par des biais technologiques et économiques, à garantir des conditions de confort et de divertissement que leur clientèle internationale vient chercher. Dans ces stations, la tendance est à la croissance. C'est le cas de Courchevel par exemple. A contrario, les stations de taille plus modeste ou situées à des emplacements isolés ont déjà fait, ou sont en train de s'approcher de la faillite. Les bâtiments sont alors désertés et deviennent des friches. C'est le cas d'une partie des édifices de la station de San Sicario. Dans sa thèse, Fiona Pia propose de densifier les villes alpines. Cette stratégie, sensible à éviter un étalement urbain sur de nouvelles terres de montagnes, n'est applicable que dans les stations qui sont devenues « urbaines ». Elle fait probablement peu sens pour des stations de taille modeste qui ont déjà du mal à remplir les lits disponibles durant la saison hivernale.

« Il est probable que le tourisme citadin dans les Alpes [suisses] se concentrera désormais sur quatre ou cinq régions des Grisons, du Valais et de l'Oberland bernois qui possèdent une marque très nettement définie et dont les produits dépassent de loin la conception traditionnelle de l'espace montagnard. Les autres régions devront toutes lutter pour faire face à des difficultés structurelles dont les effets pourront de moins en moins être atténués par les péréquations de l'économie régionale. Cette régression touchera autant les zones traditionnellement agraires que les régions touristiques périphériques qui étaient encore florissantes il y a trente ans. »¹¹⁵

Ville alpine

Fiona Pia décrit de nouveaux phénomènes urbains observables en montagne, selon elle la ville de loisir n'est plus exportée à la montagne, désormais c'est la ville qui *prend la montagne comme territoire*.¹¹⁶ On assiste alors à de nouveaux modes de fréquentation, tel que la pendularité ou la bi-résidentialité. Ces nouvelles manières d'habiter la montagne imposent des infrastructures adaptées et son adoption par un grand nombre de personnes exerce une nouvelle pression sur l'immobilier en montagne. Il faudrait donc trouver des moyens de densifier la ville de montagne pour éviter un étalement, tout en développant de nouvelles formes de mobilité qui permettraient de rendre ces espaces urbains plus résilients. La solution proposée par Fiona Pia pour la station de Verbier en Suisse, consiste en une série de bâtiments multifonctionnels, qui servent autant à l'hébergement qu'à la mobilité piétonne dans la station. L'échelle de son intervention est volontairement en décalage avec celle du reste de la station, où la majorité des bâtiments sont des chalets fonctionnant à une échelle individuelle.

L'idée de densifier pour éviter l'accaparement de nouveaux espaces et terrains de montagne fait du sens dans ces contextes de ville de montagne. Cependant, l'échelle titanesque du projet proposé par Fiona Pia semble être en dissonance avec le milieu où elle l'insert. On retrouve en quelque sorte l'image et l'échelle des projets d'équipement de la montagne du siècle dernier. Ces modèles ont pourtant montré leurs limites.



Figure 26 : Friche du projet de station de ski inabouti de Saint Honoré
1500 en Isère.

Friche Alpine

Opposée à la station devenue urbaine, la station isolée se dépeuple et tombe dans l'oubli. Ce processus est progressif. Aussi, bon nombre de stations de petite taille encore aujourd'hui exploitées risquent de se retrouver en friche comme plusieurs de leurs congénères déjà délaissées.

« Dans le monde médiéval et dans la métaphore moderne, les friches sont des terrains sur lesquels l'activité passée a été interrompue afin de laisser reposer le sol et de le préparer en vue d'un nouvel usage. Examinée avec une certaine distance, l'évolution que connaît l'espace alpin est probablement moins le naufrage d'une politique régionale que le reflet d'une ample mutation sociale. »¹¹⁷

La friche offre un potentiel nouveau dans les Alpes. C'est un point d'attache pour qui-conque trouvera un moyen de la valoriser. Dans plusieurs cas, l'idée d'un bénéfice rapide est toujours présente. La transformation d'anciens logements en résidence de luxe dans les bâtiments abandonnés de la station italienne de San Sicario en sont un exemple.¹¹⁸ D'autres exemples de réutilisation sont encore souvent liés à la pratique du ski. Mais parfois de manière moins intensive que précédemment, avec souvent une dimension sociale engagée par des organismes associatifs. Alors s'ouvrent de nouvelles manières de pratiquer le ski et la montagne, plus douces et respectueuses de l'environnement. Peut-être également de nouvelles manières de vivre en montagne avec de nouveaux modes de vie décentralisés et inattendus.¹¹⁹

La faillite d'une station de ski et l'arrêt de ses activités, autant d'exploitation du domaine skiable que de commerce et d'hôtellerie, créent des situations où les infrastructures et bâtiments sont abandonnés. Pourtant cela ne signifie pas la fin de toute activité sur le site de montagne. Une étude portée sur une station abandonnée en France, la station de Cèüse 2000, montre qu'un nombre important de personnes fréquentent toujours le site, mais d'une manière différente. Les habitants de la région viennent profiter de la montagne en pratiquant

des activités plus douces que le ski de piste. La randonnée, à pied ou à ski, le vélo tout-terrain sont les nouveaux favoris.

« Pendant que les acteurs institutionnels et associatifs s'inquiètent de l'avenir de la station, s'interrogent, sinon se disputent sur sa reconversion, sur son adaptation au changement climatique, sur sa transition écologique, ces pratiquants < ordinaires > inventent, sans bruit, de possibles sports durables pour Cèüse. Là, le changement sans rupture brutale, la transition en somme, se fait par la pratique. »¹²⁰

Certains de ces usagers sont nostalgiques de l'époque de la station de ski. Mais la majorité d'entre eux ne voient pas l'intérêt recommencer l'activité sportive telle qu'elle était proposée à l'époque. Les gens viennent sur le site, car ils habitent la plupart du temps dans la région, ils ont un fort attachement à la station abandonnée qu'ils ont connue par le passé.¹²¹ Il y a donc un intérêt et une activité présents autour de ces infrastructures abandonnées, témoins d'une époque révolue, qui ponctuent l'espace alpin et attirent les curieux vers des lieux d'implantation qui n'avaient pas été choisis au hasard. En ce sens, la friche ou la ruine est une invitation à comprendre un lieu dans le temps. Au travers d'elle, on perçoit le territoire originel qui a inspiré ses bâtisseurs, la proche histoire de l'exploitation de l'or blanc et le potentiel de reconversion de ses espaces, ancré dans un nouvel imaginaire qui se dessine via la pratique du lieu.

117 Diener et al., *La Suisse Portrait urbain*, Volume 3 : Matériaux:884.

118 Franco, « Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes(1945-1975). », 306.

119 Diener et al., *La Suisse Portrait urbain*, Volume 3 : Matériaux:885.

120 Claëys, « Des « fantômes » de la station de ski Cèüse 2000 à sa transition ? Comment les pratiquants de proximité (ré)inventent les sports d'hiver durables », 11.

121 Claëys, 8.

Renaturation ou patrimonialisation

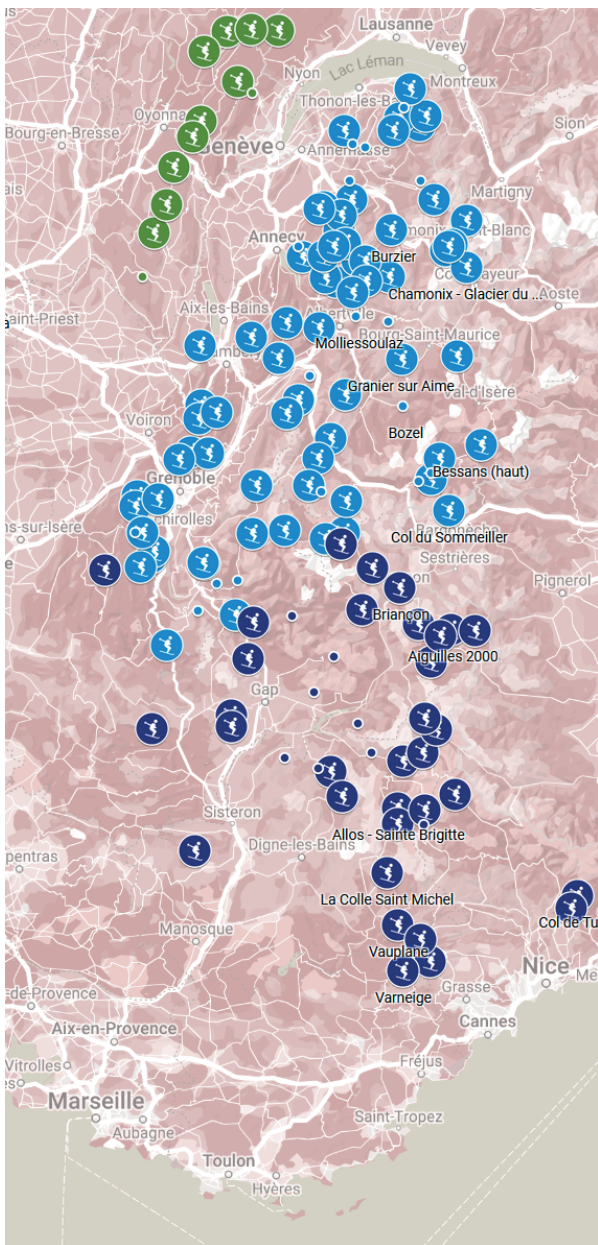


Figure 27 : Carte répertoriant les installations abandonnées liées à la pratique du ski dans les Alpes occidentales.

« Patrimonialiser, c'est inscrire dans la durée : par le démantèlement des installations d'un lieu, c'est un retour en arrière à la nature dite < originelle > qui est revendiqué. [...] De même, c'est la manière dont la ruine est perçue qui induit son démantèlement. Éliminer la modernité, montrer que les traces déclassées de celle-ci n'ont plus de place dans les paysages alpins pour afficher une < tradition > figée mais construite, relève d'une posture idéologique. »¹²²

La friche introduit la question de la ruine et ainsi se lève celle de sa conservation. Quand doit-on voir un potentiel et quand doit-on voir un « point noir » dans le paysage qui n'a plus lieu d'être ? Les infrastructures qui ont perdu leur fonction doivent-elles être simplement supprimées du territoire comme si elles n'avaient jamais existé ? Ne font-elles pas désormais partie du paysage, ne font-elles pas désormais l'identité des Alpes ? Deux approches existent ; la renaturation et la patrimonialisation. Des approches finalement assez similaires, car elles cherchent à préserver ou retrouver un idéal, naturel ou sauvage dans le premier cas, et bâti ou intellectuel dans le second.

Depuis le début des années 1990, émergent de mouvements environnementaux, des associations concernées par l'entretien des espaces « naturels » alpins. L'association *Mountain Wilderness* répertorie des installations laissées à l'abandon et organise des démontages de ces dernières. Ces actions menées à bien par des groupes autonomes indépendants de l'état et prétendant exécuter des actions louables posent plusieurs questions concernant les espaces ainsi transformés.

« Quels types d'espaces les acteurs parties prenantes de ces actions souhaitent-ils fonder ainsi et quels types de patrimoines cherchent-ils à produire ? Doit-on considérer ces derniers comme les fruits d'un consensus ou comme le résultat d'actes isolés ? En effet, débarrasser les espaces protégés alpins de leurs friches répond à une tentative de polissage, selon des normes attribuées à leur < nature > et selon une vision esthétique portée par des collectifs de militants. Ainsi, ces actions questionnent la < nature > comme une construction sociale et comme une refondation anthropique ; ces opérations de démontage des < installations obsolètes > sont en outre révélatrices des formes de patrimonialisation et d'a-patrimonialisation, exercées dans un cadre associatif, sans véritable débat social sur leur pertinence. Elles soulèvent la question de l'éthique sous-jacente à ce type de pratiques en faveur de ce qui est présenté comme le < bien commun >. »¹²³

Il est peut-être intéressant de faire un lien entre ces actions de renaturation et les projets d'aménagement de Laurent Chappis. Lui aussi avait une envie de préserver le paysage alpin, même de le mettre en valeur via ses projets. Une vision spécifique de la montagne était son moteur de pensée et d'action afin de construire un territoire idéal selon lui. Similairement

pour ces associations, elles cherchent via leurs actions planifiées à construire l'image de leur idéologie, un territoire naturel esthétisé auquel on pourrait redonner une virginité.

« Ainsi, ces opérations relèvent d'une aliénation (renoncement à l'établissement) patrimoniale : les acteurs souhaitent se débarrasser de ces objets laids (en fonction de leurs normes) et dépréciant l'ensemble de l'espace protégé qu'ils gèrent ou défendent. La < mise en récit > du lieu illégitime dans l'espace survalorisé (par le statut de protection et la fréquentation touristique qui l'accompagne) transforme ces acteurs en nouveaux hérauts de la cause environnementale. Le postulat est alors celui de la < sacralisation de l'originel >, d'une situation antérieure plus ou moins fantasmée, passant par la mise au rebut et le renoncement à l'établissement de certains types de patrimoine. »¹²⁴

Malgré ces aspects, il semble malhonnête de critiquer toutes ces actions sans distinction de l'objet démonté. Certains vestiges d'exploitations touristiques liés à la pratique du ski peuvent s'avérer néfastes pour leur milieu. La renaturation devrait être perçue non pas comme une solution unique, mais comme une possibilité d'action sur certains équipements particulièrement menaçants pour l'humain et l'environnement. Au même titre, la reconnaissance du caractère patrimonial de constructions alpines du siècle dernier ne doit pas devenir un argument pour le maintien et la prolongation artificielle de la pratique du ski ou d'autres activités dans les stations concernées. Le problème n'est pas d'agir sur le territoire alpin, il faut apprendre à éviter les actions systématiques encrées idéologiquement qui ignorent la réalité d'un site et la multitude des composantes qui le font exister.

123 Laslaz, 356.

124 Laslaz, 364.

Conclusion

Ce travail se base principalement sur les travaux personnels et les documents produits par Laurent Chappis. De ce fait, il est fortement influencé par la pensée de cet homme qui a assisté à l'avènement puis à la déchéance des aménagements qu'il a conçus et proposés en montagne. Jamais ses projets n'auront été réalisés conformément et la pertinence de l'approche « par et pour le ski » semble s'essouffler. L'extrême différence entre les états actuels des cas d'étude présentés témoigne de la difficulté de l'exercice. Si pendant trente ans, l'idéal de la station de sport d'hiver a pu être raffiné, l'approche monofonctionnelle montre son manque extrême de résilience et se heurte aujourd'hui à la réalité. Il y a là une leçon d'humilité à tirer ; la montagne l'emporte toujours.

Cette montagne toujours idéalisée est aujourd'hui le pâle reflet de l'imaginaire mythographique produit par les promoteurs et les vendeurs du rêve où les pistes resteront à jamais couvertes de neige. Abnégation de la réalité climatique et vénération de la technique sont les moteurs de cette idéologie qui crée des espaces urbains détachés de la réalité territoriale. Le potentiel réside sûrement ailleurs...

Les Alpes ne sont plus cette « première nature » qui attend l'intervention poétique d'un architecte inspiré. Ce dernier doit apprendre à voir ce territoire comme l'ensemble des réalités qui le constitue pour être capable de travailler de manière pertinente. Les politiques d'intervention globale ont prouvé leur inefficacité. Cependant, les mécanismes de renaturation systématique ou de production d'une nature sauvage factice par le biais de l'épuration des friches du tourisme alpin s'accélèrent. Il serait malheureux de disposer de ces points d'attache dans le territoire. Témoins du temps, ces friches sont le décor et seront le support de nouvelles pratiques de la montagne qui ne nécessiteront pas l'accaparement de nouvelles terres. Comme l'avait compris Laurent Chappis, un projet en montagne s'élabore en arpentant le terrain. Une approche sensible ; la mise en avant des spécificités locales et la pluralité des actions d'interventions, semble être des critères nécessaires pour éviter de tomber dans un schéma d'aménagement global et totalitaire forcément voué à un nouvel échec.

Bibliographie

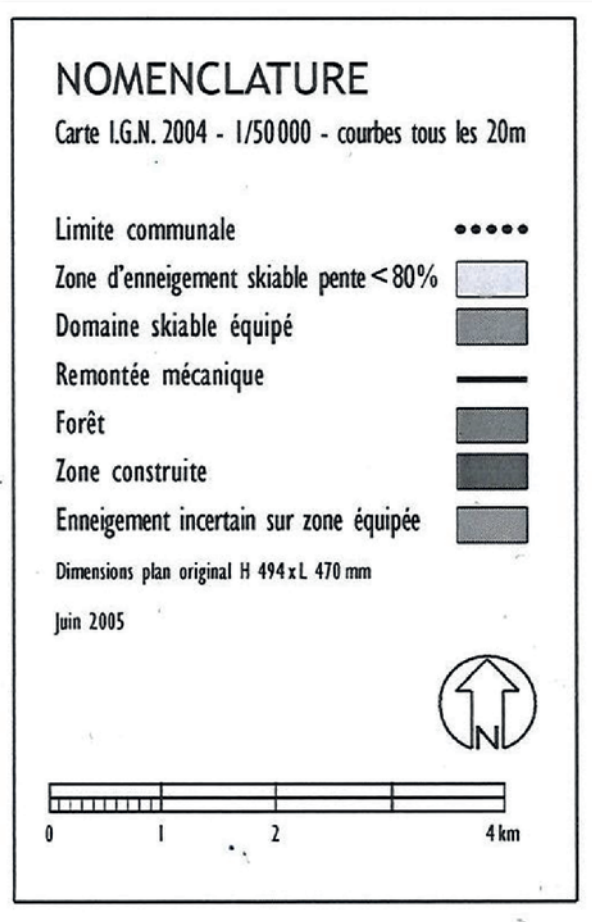
- Arnaud, Danielle.** *La neige empoisonnée. Nuisances.* Paris: A. Moreau, 1975.
- Bonnemains, Anouk, et Christophe Clivaz.** « Adaptation aux changements climatiques des stations de sports d'hiver dans les Alpes françaises et suisses: quel rôle pour les pouvoirs publics ? », 2019.
- Bressoud, Jean-Marie.** *Il était une fois... Revereulaz, Mayen, Torgon!* Monthey, 1983.
- Chappis, Laurent.** *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs.* Vol. Tome 2. Ma montagne... du rêve à la réalité. Fondation FACIM, 2003.
- 50 ans d'études d'urbanisme en montagne.* Vol. Tome 1. Ma montagne... du rêve à la réalité. Fondation FACIM, 2003.
- Les Alpes Françaises.* Vol. Tome 3. Ma montagne... du rêve à la réalité. Fondation FACIM, 2003.
- Les Alpes Suisses.* Vol. Tome 5. Ma montagne... du rêve à la réalité. Fondation FACIM, 2003.
- « Les stations de sports de la quatrième génération », 2 novembre 1982. Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 325
- « Nouvelles conceptions d'aménagement de la montagne », 1977. Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 325
- « Texte rédigé par Laurent Chappis le 22 mai 1997 », 22 mai 1997. Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 426
- Claeys, Cécilia.** « Des « fantômes » de la station de ski Céüse 2000 à sa transition ? Comment les pratiquants de proximité (ré)inventent les sports d'hiver durables », 2021.
- Delorme, Franck.** « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne ». *In Situ*, n° 24 (9 juillet 2014). <https://doi.org/10.4000/insitu.11243>.
- Diener, Roger, Jacques Herzog, Marcel Meili, Pierre de Meuron, et Christian Schmid.** *La Suisse Portrait urbain.* Vol. Volume 3 : Matériaux. Birkhäuser, 2006.
- Franco, Caterina.** « Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes(1945-1975). » Université Grenoble, Politecnico di Milano, 2019.
- « La production d'un paysage par et pour le ski: Une histoire des stations de sports d'hiver dans les Alpes franco-italiennes, à travers l'œuvre de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis ». *Projets de paysage*, n° 25 (31 décembre 2021).
- Klein, Geoffrey, Yann Vitasse, Christian Rixen, Christoph Marty, et Martine Rebetez.** « Shorter Snow Cover Duration since 1970 in the Swiss Alps Due to Earlier Snowmelt More than to Later Snow Onset ». *Climatic Change* 139, n° 3-4 (décembre 2016): 637-49. <https://doi.org/10.1007/s10584-016-1806-y>.
- Laslaz, Lionel.** « Renaturaliser sans patrimonialiser: Bannir les « installations obsolètes » et les points noirs paysagers dans les espaces naturels protégés alpins ». *L'Espace géographique* Tome 42, n° 4 (1 décembre 2013): 354-69. <https://doi.org/10.3917/eg.424.0354>.
- Pia, Fiona.** *Urbaniser les Alpes: stratégies de densification des villes en altitude.* Basel: Birkhäuser, 2019.
- Reichler, Claude.** *Les Alpes et leurs imagiers: voyage et histoire du regard.* Le savoir suisse 95. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2013.
- Révil, Philippe.** *L'anarchitecte: Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc.* Chamonix: Guérin, 2002.

Iconographie

- Figure 1 : *Urbanisme et architecture contemporaine en pays de neige*. Denys Pradelle
- Figure 2 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 325
- Figure 3 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 423
- Figure 4 : *Urbanisme et architecture contemporaine en pays de neige*. Denys Pradelle
- Figure 5 : *Les Alpes Françaises*. Vol. Tome 3. Ma montagne... du rêve à la réalité. Laurent Chappis
- Figure 6 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 82
- Figure 7 : Jeu de donnée BDOOrtho historique.
<https://geoservices.ign.fr/>
- Figure 8 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 86
- Figure 9 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 325
- Figure 10 : Google Earth
- Figure 11 : *Urbanisme et architecture contemporaine en pays de neige*. Denys Pradelle
- Figure 12 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 225
- Figure 13 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 225
- Figure 14 : Jeu de données BDOOrtho historique.
<https://geoservices.ign.fr/>
- Figure 15 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 226
- Figure 16 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 325
- Figure 17 : Google Earth
- Figure 18 : *Urbanisme et architecture contemporaine en pays de neige*. Denys Pradelle
- Figure 19 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 293
- Figure 20 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 293
- Figure 21 : Géoportail national italien.
<http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>
- Figure 22 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 298
- Figure 23 : Archives départementales de Savoie. Cote : 30J 325
- Figure 24 : Google Earth
- Figure 25 : *Urbanisme et architecture contemporaine en pays de neige*. Denys Pradelle
- Figure 26 : Photographie de Pierre-Alexandre Metral.
<https://stationsfantomes.wordpress.com/>
- Figure 27 : Carte crée sur Google Maps. Vincent Simon.
<https://stationsfantomes.wordpress.com/>

Les cartographies qui ne font pas partie de l'iconographie ont été réalisées en utilisant les données accessibles sur le site français <https://geoservices.ign.fr/> ainsi que sur le site italien <https://www.geoportale.piemonte.it/>. Les données leurs appartiennent.

Annexes



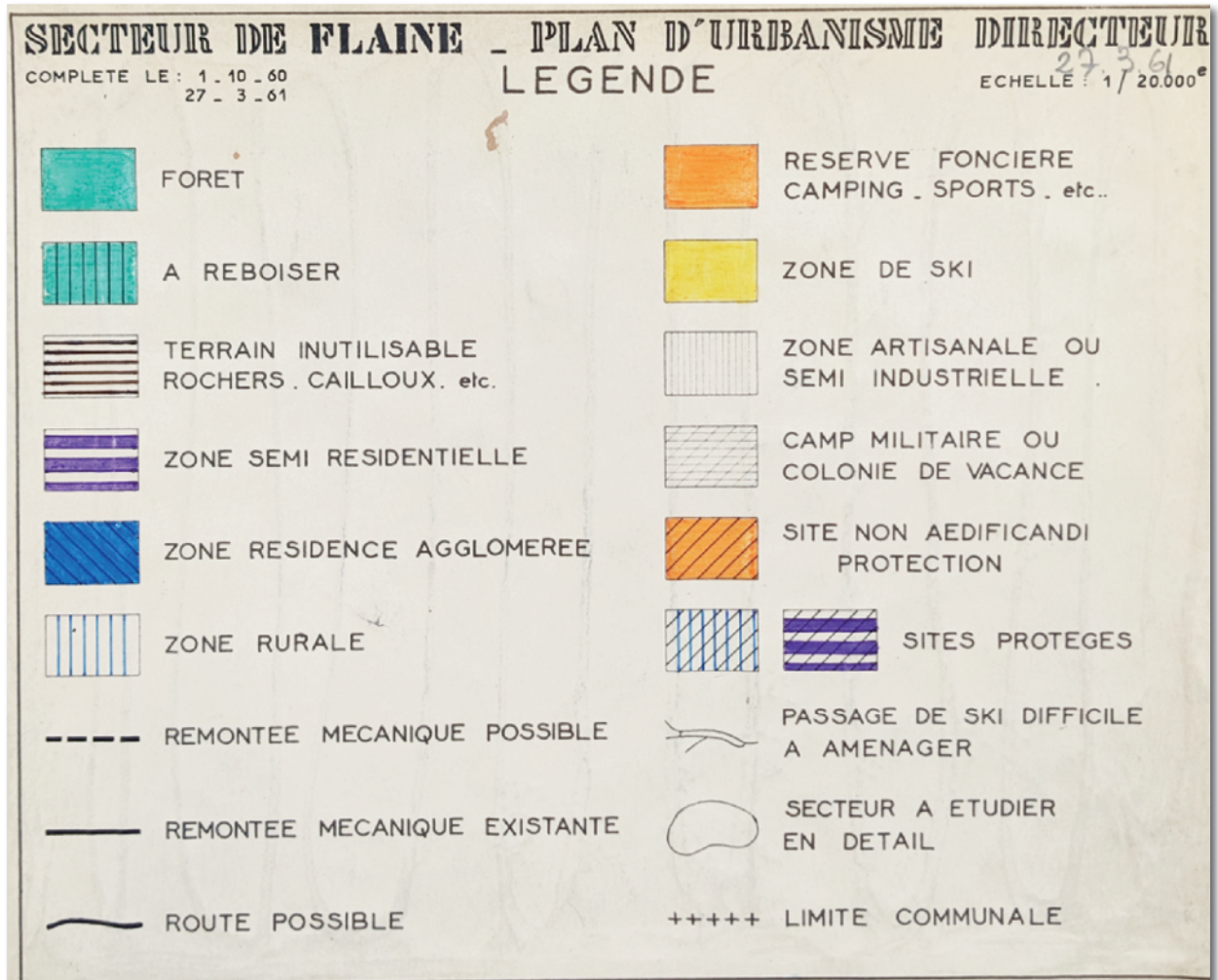
Légende de la carte du domaine skiable des trois vallées de la page 42.



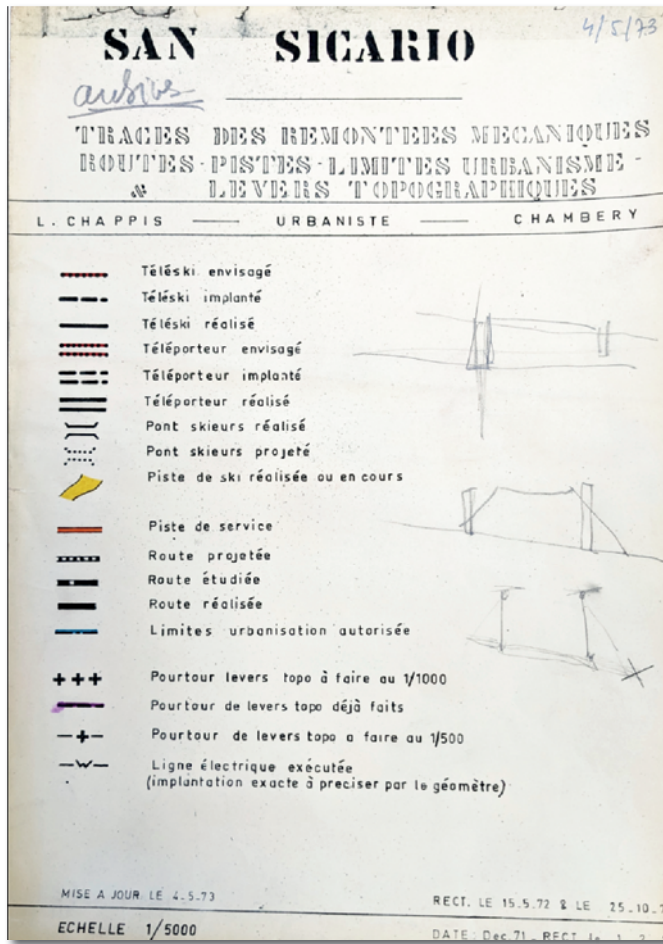
Légende de la carte du plan d'aménagement de la vallée de Saint-Bon de la page 44.

Commentair sur les cartes des pages 44-45 :

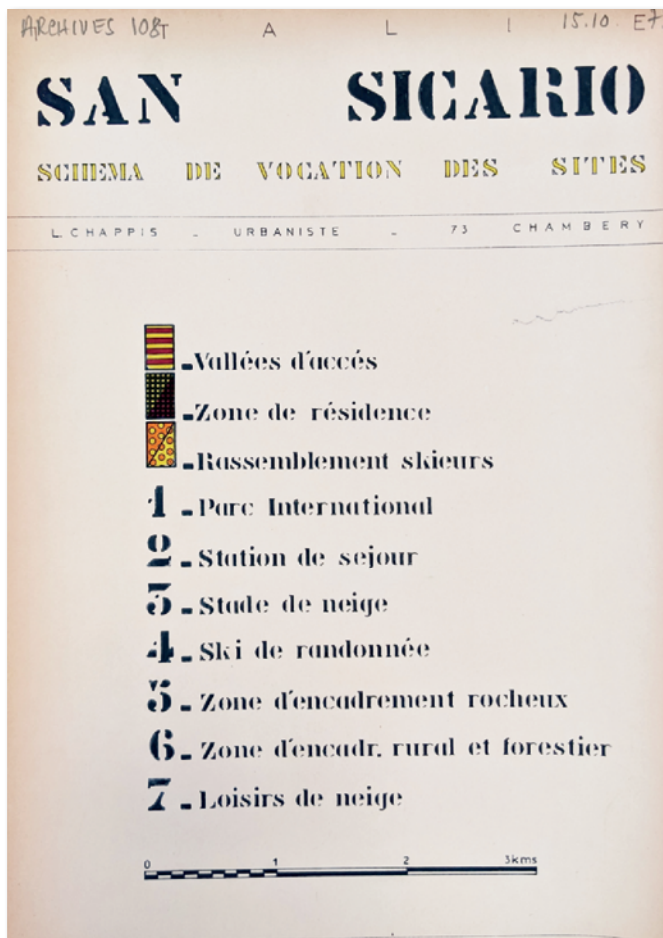
Le plan d'aménagement de la vallée de Saint-Bon est la manière choisie pour transmettre les informations collectées par Laurent Chappis sur le terrain aux responsables de la construction de Courchevel 1850. Il traduit ses observations en un zonage tenant compte du territoire et intégrant les futures zones à bâtir. Le graphisme sera largement amélioré au long de sa carrière, les plans d'aménagement de Flaine et San Sicario montrent la faculté de Laurent Chappis à synthétiser les composantes d'un massif montagneux sur une carte.



Légende de la carte du plan d'urbanisme directeur du secteur de Flaine de la page 52.



Légende de la carte du tracé des remontées mécaniques du secteur de San Sicariode la page 62.



Légende de la carte du schéma de vocation des sites du secteur de San Sicariode la page 64.

Je tiens à remercier :

Elena Cogato Lanza pour son suivi

Mana Michlig pour ses conseils

Aude Magnien pour son soutien

Et toutes les personnes qui m'ont aidées durant ce semestre de rédaction.

Nicolas Noth

16.01.2023

