

ÉDITO

Architecture du XX^e s. : présence et fragilité



Comme le titre de ce magazine l'évoque bien, il existe une relation forte entre les architectures (dans leur diversité) et les stations.

Des édifices nombreux et variés (fermes, églises, chapelles, ponts,...) liés au milieu mais également ouverts aux mouvements culturels (le Baroque par exemple), témoignent d'une grande diversité typologique selon les aires concernées. Ceci s'observe globalement jusqu'à la fin du XIX^e s., et les bâtiments ou ensembles qui ont subsisté jusqu'à ce jour témoignent encore de ces modes de penser, d'habiter, et de bâtir.

Le XX^e s. est souvent considéré comme le siècle qui perturbe cet « ordre », les stations succèdent aux villages, voire aux alpages. Il s'agit d'un moment historique dans la production architecturale qui affecte ces lieux. Les touristes deviennent des habitants singuliers avec cette sociologie complexe où chacun, au rythme des saisons, habitant du cru ou résident partiel, noue des liens d'inter-dépendance. Ainsi, en raison de la particularité des programmes qui découlent de ces nouveaux modes de faire, les stations sont elles des lieux d'expérimentation et de recherche d'une modernité qui s'affiche progressivement dès le début du XX^e s.

Les exemples sont nombreux dans les domaines les plus divers : hôtel, boutique, sanatorium, collège d'altitude, home d'enfants, équipement hydro-électrique, ouvrage de génie civil, téléphérique, route,... de nombreux domaines sont convoqués, la santé, l'éducation, le commerce, le transport, l'énergie, le sport, le loisir, avec des interrogations et des programmes totalement nouveaux. L'architecture donne forme à ces projets, tout comme elle s'attache à des recherches plus autonomes dans le domaine de l'habitat ou des formes spécifiques de la construction en altitude.

Grands hôtels au tournant du siècle, gares de téléphériques dès les années 30, refuges (tels les concours lancés par le CAF en 1934), inventions typologiques comme le « chalet skieur » de H.-J. Le Même à Megève, puis plus tard des programmes plus complexes de stations intégrées mobilisent alors de grands architectes. Charlotte Perriand, Denys Pradelle, Marcel Breuer, mais aussi Carlo Molino et Edoardo Gellner en Italie, ou Hans Leuzinger en Suisse, pour ne citer qu'eux, se confrontent aux questions architecturales et urbaines posées par ces sites, ces lieux et ces programmes.

Il reste de ces travaux une forte présence car on a beaucoup construit, les réflexions et recherches formelles témoignant

d'une époque à l'économie singulière, certes, mais aussi de ses matériaux, de ses usages, de ses modes, de son esthétique au sens philosophique du terme.

Comme il a fallu attendre un siècle environ pour savoir enfin regarder avec compréhension et attachement l'architecture du XIX^e s., faudra-t-il attendre l'an 2100 pour que l'on comprenne aussi la dimension et l'intérêt historique de certains des travaux menés au cours du XX^e s. ?

Tout n'est pas égal bien sûr, mais constatons que sous l'influence d'une vision néorégionaliste

rendue à l'état de dogme, il existe aujourd'hui une forme de dénégation brutale de l'architecture du XX^e s. Même les travaux les plus attentifs à la question d'une synthèse entre programme contemporain et données locales (tels que ceux de H. J. Le Même ou D. Pradelle) sont aujourd'hui menacés et voués à la destruction pure et simple.

La stricte rentabilité foncière, un mépris total pour la mémoire des lieux, un désintérêt complet pour la longue durée et la variété de l'histoire architecturale d'un pays, caractérisent de nombreuses interventions actuelles, consacrant la fragilité des architectures du XX^e s.

Le strict droit du propriétaire d'agir selon son « bon vouloir » s'est aujourd'hui largement substitué au devoir de réflexion qu'impose toute intervention architecturale sur un édifice pré-existant, a fortiori du XX^e s., en étant attentif à ses formes, ses matériaux, ses décors, bref à un certain sens de l'histoire et de la convenance. Ce qui n'interdit nullement de réfléchir avec intelligence et savoir faire à l'intervalle qui subsiste entre préservation stricte et transformation bien comprise.

À l'égard de ces architectures du XX^e s., si présentes mais si fragiles dans les stations (ailleurs aussi), on ne se lasserait pas de répéter le conseil de l'architecte Alberti (1404-1472) : « (...) ne te hâte pas, pressé par le plaisir d'édifier, de commencer le chantier en démolissant les édifices anciens ou en jetant des fondations démesurées pour l'ensemble de l'ouvrage, ce que font précisément les hommes inconsidérés et emportés par leur précipitation ; (...) Car dans toutes les entreprises le temps te permet de remarquer et de prendre en considération bien des choses qui t'avaient échappé, en dépit même de ta grande sagacité. »¹

Guy Desgrandchamps
architecte du patrimoine, enseignant à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville

¹ Leon Battista Alberti, *L'Art d'édifier*, (*De re aedificatoria* – 1485) texte traduit du latin, présenté et annoté par Pierre

Caye et Françoise Choay, Livre II, Chapitre 1, Paris, Édition du Seuil, 2004.