

Eric Boissonnas

Le poète millionnaire

Il était temps de rendre hommage à Eric Boissonnas, le père des stations intégrées qui rêvait de campus à l'américaine et de moderniser la France afin de laisser son empreinte dans le temps et dans l'espace.

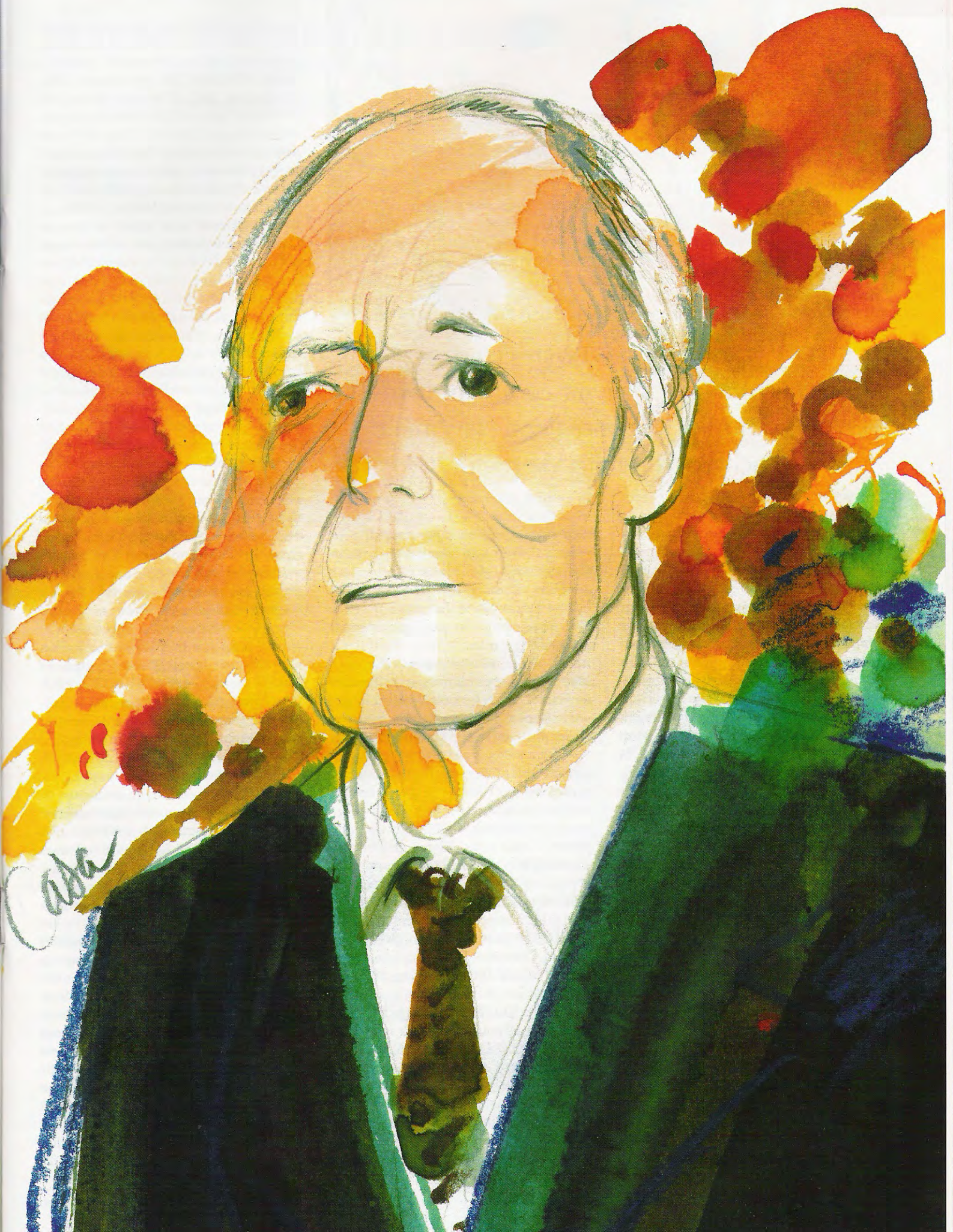
Homme au parler doux et à la volonté de fer, Eric Boissonnas a marqué l'esprit de tous ceux qui ont croisé son chemin. Géo-physicien de formation, il parlait plusieurs langues, était passionné d'arts, d'architecture, de musique, et il jouait de l'orgue. Malgré sa fortune, tout ceux qui évoquent son souvenir insistent sur la grande modestie dont il a toujours fait preuve et qui a surpris plus d'un de ses interlocuteurs. Gérard Chervaz, l'architecte qui a découvert le site de Flaine, se souvient : « *En reconnaissance à ski sur le terrain, Eric m'avait demandé de l'accompagner à la Cabane de la Fédération Montagnarde Genevoise implantée au centre de la future station. J'avais quelques sérieux doutes quant aux capacités culinaires de mon hôte. Aussi je me suis chargé du repas et lui ai fait remarquer, que selon la tradition, celui qui faisait la cuisine, ne faisait pas la vaisselle... Eric ne céda pas son tour ; il plongea ses mains dans la cuvette et je vois encore une ombre vacillante se projeter contre la paroi du refuge, car il n'y avait qu'une faible bougie pour tout éclairage.* » De même, alors qu'il essaie de convaincre les montagnards de la viabilité de son projet, ces derniers se mettent sur leur trente-et-un pour recevoir « le milliardaire ». Pourtant, quand l'intéressé fait son entrée, personne ne prête attention à l'homme simple qui se présente à eux. Ces

anecdotes faisaient encore sourire l'ingénieur Boissonnas lorsqu'il écrivit, en 1994, son ouvrage relatant la naissance de Flaine.

American way of life

Il faut revenir sur le parcours d'Eric Boissonnas avant d'aborder l'épisode Flaine. Le jeune diplômé s'envole pour l'Amérique, épouse Sylvie Schlumberger et dirige les services d'une entreprise spécialisée dans la recherche et l'exploitation pétrolière. Après quatorze ans passés aux U.S.A, il revient animé par un goût profond pour la culture anglo-saxonne. Voisin de Philip Johnson et de Marcel Breuer, Eric Boissonnas l'amoureux des arts s'intéresse à tout. Il mène ses affaires tambour battant. A son retour en France, il pense pouvoir réaliser tous ses projets au pas de charge ; à l'américaine. Cependant, l'ingénieur se heurte à une France molle qui lui reproche paradoxalement de disposer de sa fortune pour mettre en œuvre ses idées. Denis Creissels témoigne : « *Que de fois ai-je entendu, alors que je mettais en avant ses visions modernes, ses réalisations efficaces, des réponses du genre : "Oh, avec les moyens qu'il a, il n'a guère de mérite !" Comme si, d'avoir pensé et réalisé, des années avant tous les autres en Europe, que l'enneigement artificiel était un des atouts majeurs de nos stations, pouvait être occulté parce qu'il*

n'empruntait pas (ou peu) pour arriver à ses fins. » et de poursuivre : « *Personnellement, j'ai eu la chance de travailler avec lui, et avec ses collaborateurs imprégnés du même esprit, et j'ai passé des années formidablement enrichissantes à Flaine. Et là, à nouveau, j'entends les commentaires : "Oh, tu n'a pas dû t'embêter question honoraires avec le milliardaire !" Effectivement, je ne me suis pas embêté, une fois la preuve donnée de notre efficacité – les quantités de béton réduites par trois lors de la reprise de la construction du téléphérique – il n'y a jamais plus eu la moindre discussion d'honoraires... et tout le monde y a été gagnant. Travailler, créer dans un climat de totale confiance et dans un esprit d'ouverture permanent, quelle chance pour les ingénieurs de l'époque ! »* Cependant, cette ambiance de travail décrite avec toute la passion d'un des hommes qui a côtoyé Eric Boissonnas a été laborieusement mise en place à Flaine. Les ambitions novatrices de l'ingénieur débarqué de l'Amérique ont en effet, suscité de vives réactions. A son retour en France, il a dans l'idée de créer un campus à l'américaine à Grenoble. Il se heurte alors au refus catégorique du maire de l'époque, Hubert Dubedout pour qui ce concept est un affront aux valeurs sociales prônées par son équipe municipale.





“ Si un investisseur étranger me consultait pour savoir comment investir en France, je lui conseillerais vivement d’acheter son billet de retour... ”

Flaine : la station d’un autre type

Passionné par la montagne et excellent skieur, Eric Boissonnas est un homme plein de ressources qui ne se décourage pas facilement. Il rêve de marquer son temps et de créer quelque part en France un « prototype d’urbanisme, d’architecture et de design, pour lequel la rentabilité immédiate serait subordonnée aux choix esthétiques et au respect de l’environnement ». Objectif passionnant et noble mais délicat. En effet, la richesse de la France en monuments classés bénéficiant d’un périmètre de protection est telle que le visionnaire Boissonnas ne peut envisager la réalisation de son projet que dans un site isolé. Avec son frère, Rémi, également excellent alpiniste, ils s’orientent donc vers les sommets pour concrétiser leur rêve commun. Ils mettent au courant quelques amis de leur projet. Très rapidement Pierre Carpentier, ingénieur général des Ponts & Chaussées et directeur du Service de la construction universitaire au ministère de l’Education Nationale, leur signale l’existence d’un important domaine dans le massif du Giffre, que connaissent très bien deux Genevois : René Martens et Gérard Chervaz. Le 20 février 1959, Eric Boissonnas débarque directement de New-York à Genève, dans le modeste bureau qui fait également office d’appartement à l’architecte Gérard Chervaz afin d’en savoir plus

sur ce site au cœur du grand massif entre Arve et Giffre. La proximité de la ville de Genève, très bien desservie par son aéroport et son réseau ferroviaire et la liaison autoroutière du futur tunnel du Mont-Blanc intéresse particulièrement le visionnaire.

Après plusieurs repérages infructueux, Martens et Chervaz proposent le domaine de Flaine. Les frères Boissonnas tombent immédiatement sous le charme du site et décident de créer une station d’un autre type : “un musée à ciel ouvert”.

L’éloignement des centres-villes historiques libèrent le site des contraintes architecturales, ce qui constitue un contexte favorable aux ambitions du rêveur. « Pour nous, Flaine devait avoir d’abord une valeur démonstrative. », écrit-il en 1995. Il prend alors soin de s’entourer d’urbanistes et d’architectes français familiers des grands travaux dans les régions de montagne. Ainsi, Laurent Chappis et Denys Pradelle, architectes, urbanistes et aménageurs de la montagne et Gérard Chervaz, le « découvreur » du site, font partie de l’équipe. En renfort et pour insuffler la modernité dont il rêve, Eric Boissonnas introduit dans le groupe des éléments « perturbateurs », dont son ami Marcel Breuer, formé à l’école allemande du Bauhaus ; le mouvement intellectuel créateur qui a littéralement révolutionné l’architecture dans les années 20.

Un visionnaire incompris

La particularité du site de Flaine impose une architecture spécifique. Les terrains constructibles sont très exigus, réduits à quelques replats. Par conséquent, l’implantation des bâtiments devra être concentrée avec des constructions sur plusieurs niveaux. Décidé à faire de Flaine une station intégrée, Eric Boissonnas a très rapidement conscience du potentiel du site. Il crée la Société d’étude pour l’aménagement entre l’Arve et la Giffre : la Semag. Détenue à 52 % par les diverses collectivités, et le reste par les Boissonnas, cette société dote la famille d’une concession de 90 ans sur le domaine skiable et l’autorise à lotir 60 % des terrains constructibles. En échangeant de ces avantages, les Boissonnas devront éponger le premier déficit lié à la construction de la route d’accès à la station. Alors que le département contribue aux travaux à hauteur de deux millions de francs, celle-ci finit par en coûter huit ! C’est Eric Boissonnas lui-même qui balise la route d’accès à Flaine, avec le clisimètre de Gérard Chervaz et ses skis sur le dos, au milieu des sapins. Il veille à la préservation du site exceptionnel du vallon d’accès tout en laissant la possibilité aux skieurs de rejoindre d’autres départs de remontées mécaniques, sans croiser la route.

En neuf ans de chantier, la Semag connaît à peu près tous les déboires : menace de blocage par des associations de propriétaires, retards administratifs, conflits rupture entre les architectes français et Marcel Breuer, quasi faillite... En 1964, les dépenses d’études dépassent 40 millions de francs et pas un tire-fesse n’est encore installé sur la station. Eric Boissonnas et son frère font appel à des prêts bonifiés afin de financer les remontées mécaniques et de construire 1 000 lits supplémentaires pour équilibrer l’opération. La lenteur administrative et le conservatisme dont fait preuve la France agacent l’ambitieux Boissonnas. Ainsi, il confie un jour : « Si un investisseur étranger me consultait pour savoir comment investir en France, je lui conseillerais vivement d’acheter son billet de retour... » Peu apprécié par Maurice Michaud, l’ingénieur de l’équipement responsable du plan neige, qui le qualifia un jour de « poète encombré de millions » qui dû d’ailleurs s’excuser par la suite pour cette pique déplacée, Eric Boissonnas est désabusé par l’inertie de la France. Ce désenchantement est palpable dans son ouvrage « Flaine, la construction », paru en 1994 aux Editions du Linteau, dans lequel il décrit la naissance du projet. Empruntée à l’œuvre de Herbert Luthy (La

“ Il rêvait, pour marquer son temps de créer quelque part en France un prototype d’urbanisme, d’architecture et de design...” ”

France à l’heure de son clocher, Paris, Calemann-Lévy, 1955), la première phrase du livre de Boissonnas donne le ton : « *En aucun pays il n’est aussi difficile de trouver un levier pour faire bouger, ne serait-ce que d’un iota, le bloc compact des habitudes* ».

Une pugnacité gagnante

Il en a fallu du courage et de l’énergie à l’ingénieur qui rêvait de modernité pour ses montagnes pour parvenir à créer la station issue de ses rêves. Visionnaire, il a bousculé les habitudes vieillottes dans lesquelles la France restait engluée. Ainsi, la mise en place de chambres dotées de lavabo, WC, douche ou baignoire. Exit, le sacro-saint bidet que plus personne n’utilise mais que les services sanitaires protègent comme une relique ! Ce décalage et cette inertie conduisent Eric Boissonnas à commander un sondage à l’IFOP afin de démontrer que les normes du Commissariat Général du Tourisme sont très largement dépassées.

L’étude met en évidence la préférence des clients et Flaine obtient enfin une dérogation pour vivre avec son siècle. Autre exemple de la vision juste qu’avait Boissonnas sur le développement des stations ; sa conscience de la nécessité de lits en nombre et de divers standing. « *Nous avons tout de suite décidé que le nombre de lits banalisés devait être suffisant pour que la station soit animée en dehors des périodes de pointes : le plan-masse qui matérialisait notre programme, prévoyait des hôtels de toutes catégories.* », écrit-il alors.

Avec Breuer, il rejette l’architecture savoyarde vernaculaire et opte pour des constructions en symbiose et en harmonie avec l’environnement naturel du site. Breuer utilise le procédé de Jean Baretz qui permet un relief de 50 centimètres sur les panneaux des façades et donne naissance aux « pointes de diamant » sur lesquelles les rayons du soleil viennent s’effacer. Cette technique permet de rompre l’horizontalité que trace les lignes des bâtiments, créations humaines, opposées au relief chaotique de la montagne. Le béton, souvent critiqué, est volontairement utilisé pour sa capacité à se fondre avec la couleur du calcaire environnant. Boissonnas achète et pose dans la station

de grandes œuvres d’art modernes telles que Le Boqueteau de Dubuffet en résine époxy ou la Tête de Femme de Picasso de 12 mètres de haut, réalisée en béton et nid d’abeille à partir d’une maquette exposée dans le musée de l’artiste à Paris. Flaine est devenue une station totalement atypique qui, loin d’être le reflet d’un cliché savoyard, est celui d’une station de ski moderne, née dans le souci de l’esthétisme et du confort de sa clientèle. La station reçoit ses premiers skieurs en janvier 1969, elle aura coûté 250 millions de francs à la famille Boissonnas.

Le Guggenheim des cimes

Tout au long de sa vie, l’ingénieur ne cesse d’œuvrer pour le développement des espaces montagnards. P.-d.g. de la Société d’Aménagement de la Foux d’Allos de 1962 à 1969, P.-d.g. de la Société d’Etudes de la Participation et de Développement de 1973 à 1978, il a également été conseiller scientifique auprès du ministère de l’Education nationale pour les questions d’environnement de 1971 à 1974 et Président actif et volontaire du SNTE.

En 1989, il vend la station de Flaine au groupe Duménil-Leblé. Grâce à la volonté et au courage de Boissonnas, le site peut aujourd’hui se targuer d’être le berceau de nombreuses innovations parmi lesquelles :

- La chaufferie centrale alimentée par un gazoduc,
- la galerie technique véhiculant tous les fluides,

“ Nous avons tout de suite décidé que le nombre de lits banalisés devait être suffisant pour que la station soit animée en dehors des périodes de pointes...” ”

- la télévision et la radio internes câblés,
- les ascenseurs inclinés en plein air...

De même, dans le domaine de la culture, le « musée à ciel ouvert » dont rêvait Boissonnas est toujours là, unique au monde. Regroupant un centre d’art dynamique reconnu, de nombreuses œuvres d’art monumentales dont un Vasarely ou encore une sculpture de Bury dans le hall de la salle polyvalente, la station peut également se vanter de recevoir des concerts classiques dignes d’une grande ville.

En matière de remontées mécaniques, au-delà de la technique, on doit aussi à Eric Boissonnas, un souci permanent de l’esthétique et de l’écologie. Ainsi, il a lui-même veillé à l’uniformité des couleurs des cabines. « *Ces couleurs donnaient une impression de fête foraine plus que de transport sûr* », sourit Denis Creissels. De même, les pylônes sont peints de manière à les rendre les plus sobres et à mieux les intégrer dans le paysage. Enfin, il modifie l’angle d’un télésiège (celui du Grand Balacha), afin de ne pas abattre un pin, le plus haut de la station...

Aujourd’hui, l’importance primordiale que prend l’enneigement de culture dans toutes les stations de sports d’hiver est établie. Une des plus grandes justices qui doit être rendue à l’esprit visionnaire d’Eric Boissonnas, est de lui reconnaître d’avoir compris avant tout le monde en France cette importance. Il a donc, seul contre tous ceux qui considéraient cet équipement comme une nouvelle lubie du milliardaire, missionné et donné les moyens qu’il fallait pour mettre au point des systèmes performants. C’est ainsi que le bureau d’engineering lyonnais, CECIL, a eu la possibilité d’aller voir ce qui se passait au Canada, pour ensuite le réaliser à Flaine. Une première installation d’enneigement de culture a été mise en place sur plus de 600 mètres de dénivellation, dans le lapiaz de la station. « *Certes, pour une opération aussi innovante et importante, c’est un atout que de ne pas avoir besoin de convaincre un banquier pour en avoir le financement, mais on doit reconnaître avant tout qu’il faut être un sacré ingénieur, certain d’avoir raison, pour engager de telles sommes personnelles.* », souligne Denis Creissels.

Sûr de lui, passionné par la montagne et fou de modernité, Eric Boissonnas n’a hélas pas été compris par une grande partie de l’administration, trop engluée dans ses habitudes et ses protocoles. Il demeurera cependant « *Celui qui créa Flaine* » et celui qui, des années plus tard parcourait toujours les sommets qu’il aimait tant. Il est parti à 92 ans, laissant sans succession la race des bâtisseurs créatifs utopistes. ■

MR