

AVANT PROPOS

Le guide d'architecture est un exercice complexe tant est grand le risque d'incomplétude ou de subjectivité. Nous aurions voulu retenir plus de bâtiments, être plus complets dans les notices, pouvoir publier plus de plans et surtout de coupes. Mais nous étions tenus par le temps et l'espace d'édition et il a fallu faire des choix.

En premier lieu, nous tenons à remercier ici tous les propriétaires qui ont eu la gentillesse de nous recevoir car, à de rares exceptions, les portes se sont ouvertes. Nous aurions pu craindre en ces temps sécuritaires que l'accès aux bâtiments nous soit interdit mais l'intérêt pour l'architecture a finalement prévalu, car sur les bâtiments choisis, les propriétaires étaient le plus souvent fiers d'ouvrir à la visite alors que nous arrivions la plupart du temps à l'improviste, en tenue de terrain, appareil photo en bandoulière. Notre pratique de l'inventaire dans le cadre des plans de sauvegarde et de mise en valeur, ou d'aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine et de nos recherches en Inde ou au Vietnam fait que nous avons appris à expliquer et partager le pourquoi de notre présence et de notre curiosité. Aussi chaque visite aura été le temps d'une rencontre, avant que d'apprécier un bâtiment, au point que nous avons même imaginé faire un guide des usagers de l'architecture du xx^e siècle qui aurait été au moins aussi étoffé que celui que nous présentons ici : une propriétaire d'une maison de Debeaux racontant le détail des réunions de chantier avec l'architecte, une religieuse vietnamienne face contre terre, les bras en croix, dans la chapelle de Monteils, un technicien en charge de l'entretien du pic du Midi qui insiste sur la notion de vieillissement des matériaux, un pompier mimant l'alerte dans la caserne Vion, un locataire vantant les mérites de la différence de niveau dans un HLM du Mirail, un maître-nageur commentant l'esthétique du plongeur dans une piscine gersoise, un paysan utilisant un château d'eau moderniste pour aligner ses labours, une famille nombreuse commentant l'évolutivité des chalets de Castaing à Guzet, Maurice Zavagno redessinant les lignes de forces de la composition de sa maison...

Ces rencontres donnaient un autre niveau de compréhension des bâtiments. L'utilisateur comme premier expert avait été un appui important lors de la publication des « 13 maisons à l'épreuve du temps » et c'est de cela dont nous aurions aussi voulu rendre compte ici, mais un guide n'est pas fait pour cela et bien sûr dans un an, dans dix ans, les personnes rencontrées ne seront plus là, remplacées par d'autres que nous imaginons tout aussi fascinées par leur cadre de vie que celles que nous avons rencontrées et qui guideront le visiteur dans sa découverte. Nous en avons déjà le titre « habiter la modernité » mais il nous faut repousser ce projet pour plus tard et présenter dans l'introduction qui suit le cadre et les limites de ce guide d'architecture.

Tout d'abord faire un inventaire est un travail d'ingrate érudition où l'on manipule et mémorise des centaines de données et il faut un esprit particulier pour aimer cela. Cette inclination vers ce type de travaux nous vient d'une recherche où nous avons pu observer comment, à la fin du xix^e siècle, médiévistes, chartistes et historiens des villes pouvaient mettre en fiche un grand nombre d'informations. Nous avons gardé un goût pour cela et nous ne résistons jamais au plaisir de nous enfoncer dans la recherche comme on s'enfoncé dans une forêt pour la beauté de la multitude. Il faut pour cela ne pas avoir peur de la cueillette longue, parfois maigre, avec au détour la surprise de l'arrangement d'une clairière, d'un sujet isolé, voire d'une ouverture sur le paysage à l'occasion d'une topographie favorable. Il ne s'agit pas de se complaire dans le plaisir sombre d'une forêt dense, résineuse et infinie, mais dans ces paysages du nombre, notre plaisir est aussi de se perdre, de se laisser glisser dans la désorientation pour trouver ce que l'on n'attendait pas, tester des intuitions et valider des hypothèses.

Au préalable, nous avons donc interrogé, critiqué et compilé les connaissances accumulées par les précédents chercheurs, architectes, historiens, passionnés d'architecture moderne. Rapidement, même si notre méthode fonctionne dans le sens de la publication vers le bâtiment, nous avons appris à nous méfier de « fortune critique mal acquise » en faisant notre formule de Bruno Queysanne qui en substance revendique le fait qu'en histoire de l'architecture, le premier document c'est le bâtiment.

Cela nous a poussé à effectuer de nombreuses visites pour des confirmations ou des déceptions et aussi bien souvent pour des découvertes. La totalité des bâtiments présentés ici a été visitée. L'arpentage de ce territoire a été fait majoritairement en moto et le vecteur a son importance. Pour certains le camping-car, pour d'autres le train, le vecteur donne des rythmes ; des points de vue sur le paysage, la ville, les gens. Pour nous ce fut une moto de 1200 cm³ donnant une plage d'action allant de l'autoroute à la petite rue médiévale. Comme vecteur de liberté sur un espace routier très policé, elle aura permis une souplesse d'usage. On s'arrête où l'on veut, repart, approche au plus près, discute. Elle est objet de médiation avec les habitants. Elle permet d'être ouvert aux territoires.

Grâce à elle, nous avons pris les chemins de traverse, petites routes, « grand-rues » désormais piétonnes des villes et des villages. Si l'autoroute a donné de la vitesse mais aussi de la distance d'avec les territoires, plus perverses sont les voies de contournement de villes et villages qui nous détournent vers la modernité des zones d'activités qui sont peut-être le « rayon frais de la ville », mais dans lesquelles nous n'avons trouvé que rarement une culture savante ou générique de l'architecture. Cela viendra peut-être ? Quelques stations-service d'autoroute et centres commerciaux de parcs d'activités bien dessinés ne font qu'un maigre butin.

Dans notre région plus qu'ailleurs la modernité s'est installée au bord des routes, des boulevards et des rues. Est-ce que la voiture n'aurait finalement pas prolongé sur macadam ce que le XIX^e siècle avait mis en place en galets, dalles et terre battue ? En parcourant la région aujourd'hui cette modernité du bord des routes est clairement en train de disparaître. Du fait de l'autonomie croissante des véhicules, les lieux pour faire le plein sont de plus en plus espacés. La technicité dans la réparation des véhicules est telle que les garages capables sont devenus rares. Plus important, tous les commerces liés fonctionnellement aux anciennes routes ou faisant vitrine sur ces routes, ont fermé. Rentrer dans les villes par ces « anciens » faubourgs, c'est observer un XX^e siècle qui s'éteint ; mais, de l'autre côté, rentrer dans les villes par les ronds-points des zones d'extension pavillonnaire et des parcs d'activités, c'est mesurer un énorme gaspillage et une perte de savoir-faire.

Face à cela, dans la volonté de faire ville, nous pouvons tout de même espérer avec, depuis le début du XXI^e siècle, par endroits, un véritable renouveau, une appétence partagée par les professionnels, les élus et le grand public pour la recherche d'une architecture nouvelle. Si nous avons dû intégrer à ce guide l'architecture les quinze dernières années il y aurait quelques exemples pour illustrer cette volonté d'un nouveau rapport architecture/territoire dans notre région.

Toulouse, août 2016
Rémi Papillault