Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975)

Caterina Franco

▶ **To cite this version:**

Caterina Franco. Dans le lieu et dans le temps : pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975). Art et histoire de l'art. Université Grenoble Alpes; Politecnico di Milano, 2019. Français. NNT : 2019GREAH022 . tel-02905488

HAL Id: tel-02905488
https://theses.hal.science/tel-02905488

Submitted on 23 Jul 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE LA COMMUNAUTÉ UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

préparée dans le cadre d'une cotutelle *entre la Communauté Université Grenoble Alpes* et le *Politecnico di Milano*

Spécialité : **Architecture**

Arrêté ministériel : le 6 janvier 2005 – 25 mai 2016

Présentée par

Caterina FRANCO

Thèse dirigée par **Catherine MAUMI** et **Emilio FAROLDI**

préparée au sein du **Laboratoire Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoires, École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble** et du **Département *Architecture, Built environment and Construction*, Politecnico di Milano**, dans **l' École Doctorale 454 – SHPT – Université Grenoble Alpes et l' École Doctorale du Politecnico di Milano**

Dans le lieu et dans le temps.
Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975)

Thèse soutenue publiquement le **18 décembre 2019**,
devant le jury composé de :

Monsieur René BORRUEY
Professeur HDR,
École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille, Examinateur
Madame Anne DALMASSO
Professeure HDR, Université Grenoble Alpes,
Examinatrice, Présidente du Jury
Monsieur Alessandro DE MAGISTRIS
Professeur, Politecnico di Milano, Examinateur
Madame Rosa DE MARCO
Maîtresse de conférences, docteur, École Nationale Supérieure d'Architecture Paris – La Villette, Examinatrice
Monsieur Emilio FAROLDI
Professeur, Politecnico di Milano, Directeur de thèse
Monsieur Luigi LORENZETTI
Professeur, Università della Svizzera Italiana, Rapporteur
Madame Catherine MAUMI
Professeure HDR, École Nationale Supérieure d'Architecture Paris – La Villette, Directrice de thèse, ED 454
Madame Virginie PICON-LEFEBVRE
Professeure HDR,
École Nationale Supérieure d'Architecture Paris – Belleville, Rapporteure

UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

Thèse pour obtenir le grade de Docteur de la Communauté Université Grenoble Alpes
Spécialité : Architecture (arrêté ministériel : 6 janvier 2005 - 25 mai 2016)
et le grade de Docteur du Department of Architecture, Built environment and Construction, du Politecnico di Milano.

Présentée par Caterina Franco

Dans le lieu et dans le temps.

Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975)

Thèse en cotutelle, dirigée par Catherine Maumi et Emilio Faroldi

Préparée au sein du laboratoire Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoires, ENSA Grenoble - 60 avenue de Constantine, CS 12636, 38036 Grenoble cedex 2. École doctorale 454 – Science de l'Homme, du Politique et des Territoires.

Et du département « Architecture, Built environment and Construction », via Ponzio 31, 20133 Milano, Scuola di Dottorato del Politecnico di Milano.

UNIVERSITÉ Grenoble Alpes

POLITECNICO MILANO 1863
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, INGEGNERIA DELLE COSTRUZIONI E AMBIENTE COSTRUITO

UNIVERSITÉ FRANCO ITALIENNE

À Giulio, jeune voyageur

Remerciements

La thèse est fruit d'un travail solitaire. Toutefois, jamais ce parcours n'aurait pu s'accomplir sans le support intellectuel, matériel et affectif de beaucoup de personnes, auxquelles j'adresse toute ma gratitude.

Je remercie d'abord Catherine Maumi, pour les échanges précieux dans le cadre des séminaires doctoraux et durant les corrections individuelles. Je considère une véritable chance l'avoir pu profiter de sa direction. C'est en grande partie grâce à sa disponibilité, rigueur scientifique et investissement dans la recherche que j'ai pu grandir comme chercheuse.

Je remercie Emilio Faroldi d'avoir codirigé la thèse et encouragé le montage de la cotutelle, René Borruey, Anne Dalmasso, Alessandro De Magistris, Rosa De Marco d'avoir accepté d'être membres du jury, Luigi Lorenzetti et Virginie Picon-Lefebvre de le faire en qualité de rapporteurs.

Je remercie L'Université franco-italienne, qui a contribué, par la Bourse de mobilité Vinci, à soutenir les nombreux voyages entre Milan et Grenoble.

Je remercie toute l'équipe des doctorants, doctorantes et jeunes docteurs du laboratoire MHAevt et du département ABC pour le partage des moments de convivialité et de travail. En particulier : Claire, Armelle, Élise, Lyna, Manon, Mélanie, Mélina, Nolwenn, Pauline, Viola pour les relectures du manuscrit.

Je remercie les équipes administratives de l'ENSA-Grebole et du département ABC, particulièrement Hélène Casalta, Isabelle Escande, Pierre Queiroga et Cristina Marchegiani, ainsi que Enrico De Angelis, d'avoir toujours facilité avec bienveillance mes démarches dans les deux institutions.

Toute ma reconnaissance s'adresse aussi aux amis italiens à Grenoble : Mariarosa, Gualtiero, Annalisa, Lucia, Ludovica, Caterina, qui m'ont accueilli et hébergé durant ces années, et sans lesquels jamais le doctorat en cotutelle n'aurait pu se concrétiser.

Enfin, un grand merci à ma famille, véritable soutien face aux difficultés et supporteur indéfectible de cette aventure.

Sommaire

Résumé **11**

Abstract **13**

Introduction **15**

L'ARCHITECTURE ALPINE COMME RÉVÉLATRICE DES ENJEUX DE SOCIÉTÉ 15

OBJET D'ÉTUDE 16

CONTEXTE : UNE URBANISATION DIFFÉRENTE DE LA MONTAGNE TOURISTIQUE 25

PROBLÉMATIQUE 28

HYPOTHÈSES 43

OBJECTIFS 47

MÉTHODE 48

OUTILS 56

CORPUS 58

DÉVELOPPEMENT DE LA RECHERCHE : UN TERRAIN D'ÉTUDE TRANSFRONTALIER 63

LA STRUCTURE DE LA THÈSE 64

PARTIE I. SITUER LA RECHERCHE **69**

Chapitre I. 1. Architecture pour le tourisme de masse dans l'après-Seconde Guerre mondiale : un état de la recherche **71**

1.1. UN CHAMP D'EXPLORATION OUVERT 71

1.2. HORS DU TEMPS, HORS DU LIEU. L'ARCHITECTURE TOURISTIQUE COMME LE PRODUIT D'UN IMAGINAIRE 73

1.3. DANS LE TEMPS, HORS DU LIEU. L'ÉTUDE DE L'ARCHITECTURE TOURISTIQUE DE L'APRÈS-SECONDE GUERRE MONDIALE 82

1.4. DANS LE TEMPS, DANS LE LIEU. LES ENJEUX D'UN ENVIRONNEMENT BÂTI 91

1.5. CONCLUSION : LA NATURE DU LIEU TOURISTIQUE 96

Chapitre I. 2. L'évolution du regard des chercheurs sur les stations de sports d'hiver **99**

2.1. LES STATIONS DE SPORTS D'HIVER : UN OBJET D'ÉTUDE POUR PLUSIEURS DISCIPLINES 99

2.2. LA TENTATIVE DE DÉFINIR UNE TYPOLOGIE PAR LA GÉOGRAPHIE 100

2.3. LES ÉTUDES MENÉES PAR L'ÉCONOMIE TERRITORIALE 105

2.4. UNE LECTURE CULTURELLE OU SOCIOLOGIQUE DE LA STATION DE SPORTS D'HIVER 112

2.5. LE RÉCIT PROPOSÉ PAR LES REVUES D'ARCHITECTURE FRANÇAISES (1930-80) 115

2.6. CONCLUSION : DE LA STATION AU TERRITOIRE 132

PARTIE II. POUR UNE RELECTURE DE L'HISTOIRE DE L'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DES ALPES FRANCO-ITALIENNES 137

Chapitre II. 1. Inscrire l'histoire de l'aménagement touristique de la montagne dans l'évolution des contextes politiques, sociaux, culturels (1930-1980) 139

1.1. PRÉMISSE MÉTHODOLOGIQUE : ESSAYER UNE LECTURE PARALLÈLE DE DEUX CONTEXTES NATIONAUX 139

1.2. LE RÔLE DU RÉGIME DE VICHY ET DU RÉGIME FASCISTE DANS LE DÉVELOPPEMENT DES SPORTS D'HIVER ET L'AMÉNAGEMENT DE LA MONTAGNE 140

1.3. LE TOURISME DE MONTAGNE DANS LES PROGRAMMES DE RECONSTRUCTION DANS L'IMMÉDIAT APRÈS- GUERRE 153

1.4. DE LA CROISSANCE À LA CRISE : L'AMÉNAGEMENT DE LA MONTAGNE DANS LES ANNÉES 1965 – 1975 164

1.5. CONCLUSION : DES HISTOIRES PARTICULIÈRES, À ANALYSER DANS UN TEMPS LONG 176

Chapitre II. 2. Le rôle des architectes et des urbanistes dans l'aménagement touristique de la montagne 177

2.1. L'ARCHITECTE ET L'URBANISTE DANS LES PROCESSUS D'AMÉNAGEMENT DE LA MONTAGNE, CRÉATEUR OU ACTEUR ? 177

2.2. LES ARCHITECTES ET URBANISTES ET LE DÉBAT AUTOUR DES OUTILS DE PLANIFICATION TERRITORIALE, DANS LES ANNÉES 1930 186

2.3. LE DISCOURS DES ARCHITECTES ET URBANISTES DANS L'APRÈS-SECONDE GUERRE MONDIALE : LA QUESTION DU PAYSAGE 196

2.4. LES ANNÉES 1970. DE LA « DISPARITION DE L'ARCHITECTE » À LA REDÉCOUVERTE DU TERRITOIRE 207

2.5. L'ARCHITECTE, DANS UN RÉSEAU D'ACTEURS (ADMINISTRATEURS, POLITIQUES, PRESSE, PROMOTEURS, GRAND PUBLIC) : DES RÔLES DIFFÉRENTS, EN FRANCE ET EN ITALIE 214

2.6. CONCLUSION : UNE NÉCESSAIRE LECTURE SYSTÉMIQUE DU PROCESSUS DE CRÉATION D'UNE STATION 226

PARTIE III. INTERROGER L'HISTOIRE DES STATIONS DE SPORTS D'HIVER 231

Chapitre III. 1. Quelles « interactions » entre la création d'une station et le site d'implantation ? Projets pour La Plagne et les Menuires 233

1.1. LA QUESTION DU « SOL » DANS LE PROJET DE STATIONS INTÉGRÉES EN FRANCE (1960-1975) 233

1.2. LA RÉGIE DU PROJET DES STATIONS DE LA PLAGNE (1960-1975) 235

1.3. UNE NARRATION PROPOSÉE PAR LES REVUES D'ARCHITECTURE (1966-1980) 243

1.4. PROJETS POUR LES STATIONS DE LA PLAGNE (1960-1975) : L'ÉMERGENCE DE LA QUESTION DU SOL 252

1.5. POUR UNE MONTÉE EN GÉNÉRALITÉ : LE CAS DE LA STATION DES MENUIRES 274

1.6. CONCLUSION : ALLER AU-DELÀ DE LA NOTION DE « SITE VIERGE » 293

Chapitre. III. 2. Interroger échelle spatiale et temporalités. L'histoire de Sansicario dans le cadre de l'évolution du domaine La Vialattea 295

2.1. POUR UNE COMPRÉHENSION DES RELATIONS TERRITORIALES, SUR LA LONGUE DURÉE 295

2.2. SANSICARIO : L'IDÉE INITIALE ET SON DÉVELOPPEMENT DANS LE TEMPS 296

2.3. UN DESTIN COMMUN AUX STATIONS DE LA VIALATTEA 309

2.4. L'ÉVOLUTION D'UN SYSTÈME D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE À L'ÉCHELLE TERRITORIALE 322

2.5. CONCLUSION : ALLER AU-DELÀ D'UNE LECTURE GÉNÉRATIONNELLE DES STATIONS DE SPORTS D'HIVER 337

PARTIE IV. VERS UNE HISTOIRE ENVIRONNEMENTALE DES STATIONS DE SPORTS D'HIVER 341

Chapitre IV. 1. De l'histoire d'une station à l'histoire de la mise en tourisme d'un territoire. Le cas de Pila 343

1.1. CADRE ACTUEL ET RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE 343

1.2. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME D'INFRASTRUCTURE D'ACCÈS À LA STATION 348

1.3. L'ÉVOLUTION DU REGARD SUR LE PAYSAGE DE MONTAGNE 366

1.4. RESSOURCES NATURELLES ET DÉVELOPPEMENT DE LA STATION : LA QUESTION DE L'EAU POTABLE 384

1.5. CONCLUSION : UNE CONTRIBUTION POUR SAISIR LES ENJEUX ACTUELS D'UN TERRITOIRE TOURISTIQUE ? 395

Chapitre IV. 2. De l'histoire d'une station à l'histoire de la mise en tourisme d'un territoire. Le cas de Chamrousse 399

2.1. CADRE ACTUEL ET RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE 399

2.2. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME D'INFRASTRUCTURE D'ACCÈS À LA STATION 403

2.3. LA NATURE DU SOL ET L'IMPLANTATION DE LA STATION 428

2.4. RESSOURCES NATURELLES ET DÉVELOPPEMENT DE LA STATION : LA QUESTION DE L'EAU POTABLE 440

2.5. CONCLUSION : UNE CONTRIBUTION POUR SAISIR LES ENJEUX ACTUELS D'UN TERRITOIRE TOURISTIQUE ? 454

Conclusion 459

Bibliographie, iconographie, corpus 475

Bibliographie 477

Iconographie 501

Corpus 513

Annexes 537

Annexe 1 539

Annexe 2 547

Annexe 3 557

Annexe 4 ..... **561**
Annexe 5. Summary of main thesis issues **563**

Résumé

DANS LE LIEU ET DANS LE TEMPS. POUR UNE HISTOIRE ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES TOURISTIQUES DES ALPES FRANCO-ITALIENNES (1945-1975)

La thèse étudie les stations de sports d'hiver planifiées et construites en haute altitude après la Seconde Guerre mondiale dans les Alpes franco-italiennes.
Les deux contextes nationaux, différents du fait de leurs histoires économiques, politiques et situations géographiques, partagent aujourd'hui des problèmes similaires. Ceux-ci concernent le futur d'un modèle touristique basé sur une fréquentation massive, de longs séjours et une offre concentrée autour de la pratique du ski. En effet, l'aléa climatique, le changement dans les modes et les temps de la fréquentation touristique, le vieillissement des structures et infrastructures, représentent seulement une partie des enjeux auxquels ces lieux se confrontent. Plusieurs chercheurs provenant de diverses disciplines suggèrent alors de repenser la station comme étant en continuité avec le territoire d'implantation, ce dernier compris dans sa nature économique, géographique ou administrative.
La recherche, menée dans le domaine de l'architecture, souhaite contribuer à la réflexion autour de ces questionnements par une étude historique. En interrogeant les relations établies entre la station et le territoire (dans ses composantes spatiales, environnementales, paysagères), durant le processus de conception, de construction et d'évolution, nous souhaitons aller au-delà d'une lecture des établissements touristiques de haute montagne considérés comme des objets décontextualisés.
En nous appuyant sur la coordonnée spatiale du territoire, nous formulons l'hypothèse que l'implantation des stations de sports d'hiver a entrainé des transformations à grande échelle, et que, en même temps, les caractères environnementaux, historiques, économiques, géomorphologiques des sites concernés ont joué un rôle actif dans le processus de conception et construction.
À partir de la coordonnée temporelle du territoire, nous supposons que l'histoire des stations de sports d'hiver construites dans les années 1960 et 1970 n'est qu'une étape dans le processus long de transformation touristique des sites de haute

altitude. Dans cette perspective, l'histoire des activités précédentes au tourisme, implantées sur les mêmes lieux, joue un rôle décisif.
Le travail se déroule à travers l'étude de quatre cas : Pila et Sansicario, dans les Alpes italiennes ; Chamrousse et La Plagne dans les Alpes françaises. Pour cela, nous nous appuyons sur une méthode mise en place par les historiens de l'environnement, tels que William Cronon, qui considèrent l'histoire d'un territoire comme le résultat des interactions entre activités humaines et données naturelles, sur un temps long. Nous mobilisons un corpus principalement constitué de documents appartenant à différents fonds d'archives (des collectivités territoriales, des architectes et urbanistes, des techniciens), que nous traitons par l'analyse de documents textuels, graphiques et cartographiques qui le composent, ainsi que par le re-dessin et la construction de frises chrono-systémiques.
Au-delà de contribuer à la compréhension de l'histoire de la mise en tourisme des territoires de haute montagne nous souhaitons, par ce travail, participer à la réflexion autour des enjeux méthodologiques de la recherche en histoire de l'architecture.

Mots clés : *construction du territoire ; infrastructures touristiques ; Alpes franco-italiennes ; après-Seconde Guerre mondiale ; histoire environnementale.*

Abstract

IN PLACE AND IN TIME. FOR AN ENVIRONMENTAL HISTORY OF TOURIST INFRASTRUCTURE IN THE FRENCH-ITALIAN ALPS (1945-1975)

The thesis studies ski resorts planned and built at high altitude after the Second World War in the Franco-Italian Alps.

The two national contexts, different for economic history, politics and geographical location, now share similar problems, which look to the future of a tourism model based on mass attendance, long stays and an offer concentrated around skiing. Indeed, climatic hazards, changes in the modes and times of tourist use, ageing of structures and infrastructure, are only some of the challenges which these places are facing today. Several researchers from various disciplines then suggested that the station could be rethought in continuity with the territory, the latter included in its economic, geographical or administrative nature.

The research aims at investigating these questions in the field of architecture and through a historical study. By questioning the relationships established between the station and the territory (in its spatial, environmental and landscape components) during the design, construction and evolution process, the wish is to go beyond a reading of high mountain tourist establishments as de-contextualized objects.

Working on the spatial coordinate of the territory, we formulate the hypothesis that the establishment of winter sports resorts has led to large-scale transformations, and that, at the same time, the environmental, historical, economic and geomorphological characteristics of the sites concerned have played an active role in the design and construction process.

Working on the temporal coordinate of the territory, we assume that the history of the winter sports resorts built in the 1960s and 1970s is only one step in the long process of transforming high-altitude sites for tourism. In this perspective, the history of activities preceding tourism, located in the same places, plays a decisive role.

We rely on a method developed by environmental historians such as William Cronon, who considers the history of a territory as the result of interactions between human actions and natural data over a long period of time. The work is

carried out through the study of four cases: Pila and Sansicario, in the Italian Alps; Chamrousse and La Plagne in the French Alps. We mobilise a corpus mainly constituted by documents belonging to different archival collections (local authorities, architects and urban planners, technicians), which we process by analysing textual, graphic and cartographic documents, as well as by re-drawing and constructing chrono-systemic timelines.
In addition to give a contribution to the understanding of the history of tourism development in high mountain areas, we hope, through this work, to contribute to the debate on the methodological issues of research in the history of architecture.

Keywords: *landscape construction ; tourist infrastructure ; French-Italian Alps ; Post-war ; environmental history.*

Introduction

L'ARCHITECTURE ALPINE COMME RÉVÉLATRICE DES ENJEUX DE SOCIÉTÉ

À l'occasion de la préparation du travail final pour obtenir le diplôme en architecture (Tesi di Laurea Magistrale)[1] nous nous sommes confrontée à la conception des édifices liés à l'activité d'agritourisme en continuité avec un ancien hameau des Alpes Lombardes, dans un lieu où le paysage et les typologies architecturales sont encore l'expression d'un mode d'habiter lié à l'activité agricole. Nous avons pu faire l'expérience des multiples questions que l'insertion d'un édifice nouveau dans des sites montagnards de ce type soulève : le rapport du projet avec la nature et l'histoire du lieu, les difficultés techniques liées à la construction dans une situation topographique complexe, la recherche de fonctionnalité et de confort dans un contexte où les conditions climatiques sont exacerbées.

Avec les mêmes enjeux se confronte, depuis les premières décennies du XX^{e} siècle, un grand nombre d'architectes provenant du monde urbain, qui commencent à « travailler en montagne »[2], pour réaliser infrastructures, équipements touristiques ou maisons de vacance. Plusieurs chercheurs ont donc évoqué l'image des Alpes comme « laboratoire » où les concepteurs testent diverses manières de dialoguer avec le paysage alpin, naturel et anthropique.

C'est à partir de ce constat que la production alpine moderne a été étudiée comme révélatrice non seulement des enjeux concernant le rapport entre l'architecte et la montagne, mais de façon plus générale, comme l'expression des enjeux de sociétés[3]. En effet, les modes selon lesquels les nouvelles interventions se confrontent au contexte évoluent au cours des années, selon des changements culturels qui sont

---

[1] Voir FAVERO Francesca, FRANCO Caterina, FRIGERIO Anna, *Tra memoria e contaminazione. Quando l'architetto costruisce in montagna*, Tesi di Laurea Magistrale in Architettura, Politecnico di Milano, 23/07/2013.

[2] REICHLIN Bruno, « Die Moderne baut in den Bergen - Quando gli architetti moderni costruiscono in montagna », *in* MAYR FINGERLE Christoph (dir.), *Neues Bauen in den Alpes, Architekturpreis 1995. Architettura contemporanea alpina, Premio di Architettura 1995*, Basel-Boston-Berlin, Birkhäuser, 1996, p. 85‑127.

[3] DE ROSSI Antonio, « Le Alpi, un laboratorio per il Moderno », *in* DE ROSSI Antonio et MONCALVO Enrico (dir.), *Cultura architettonica e ambiente alpino*, Turin, Celid, 2011, p. 77‑110. VERY Françoise, « Abitare le Alpi nel XX secolo », *in Cultura architettonica e ambiente alpino*, Torino, Celid, 2011, p. 61‑76.

propres au monde urbain, comme le démontre Marie Wozniak étudiant l'affirmation et la crise de la modernité en montagne à travers l'architecture des stations de sports d'hiver françaises, après 1945[4]. Selon une idée similaire, Françoise Very définit la montagne du XX^e^ siècle « *come il luogo di un reinterrogarsi sul rapporto edificio-territorio* »[5].

La volonté de poursuivre des études dans ce domaine en développant un projet de recherche est ainsi née d'une fascination pour les multiples significations sous-jacentes à la production alpine du XX^e^ siècle, appréhendée à l'échelle du territoire.

OBJET D'ÉTUDE

La station touristique

Nous nous donnons à étudier les stations de sports d'hiver construites en haute altitude, dans les Alpes franco-italiennes, après la Seconde Guerre mondiale.

Le terme « station » dérive de la racine latine « *stare* », « rester »[6]. Dans la définition des types d'établissements touristiques, le concept fait appel à la caractéristique, propre à certaines destinations, d'être pensées pour le séjour, plus ou moins long, des touristes. Une station touristique est donc en premier lieu conçue pour offrir une possibilité d'hébergement.[7]

La station, soit-elle balnéaire, thermale ou de montagne, reflète la conception selon laquelle s'est développée l'activité touristique dans les sociétés occidentales à partir du XIX siècle. Comme l'a écrit le sociologue Joffre Dumazedier dans son célèbre ouvrage *Pour une civilité du loisir ?*[8]*,* le temps du loisir a été pensé comme une alternative au temps du travail et non pas dans le sens d'une alternance. Cela a conduit à la production de lieux touristiques qui se veulent en rupture avec les lieux urbains.

Le géographe Remy Knafou distingue, en 1997, différentes catégories de lieux touristiques : le « site touristique », la « ville touristique », la « station touristique » et

[4] Voir WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, Thèse de doctorat en géographie, Grenoble, Université Joseph Fourier, 2004, 643 p.

[5] VERY Françoise, « Abitare le Alpi nel XX secolo », *op. cit.*, p. 70.

[6] « Station », *in Le Grand Robert*, 2018, [En ligne].

[7] VLÈS Vincent, *Le projet de station touristique*, Pessac, Presses Universitaires de Bordeaux, coll. « Collection Le territoire et ses acteurs », 1996, p. 16.

[8] DUMAZEDIER Joffre, *Vers une civilisation du loisir ?* Paris, Éditions du Seuil, 1962, 320 p.

le « comptoir touristique »[9]. Il explique : « La station touristique se définit par la primauté de l'activité touristique dans le lieu : elle est créatrice du lieu et toujours dominante. La station se caractérise par la présence d'une population permanente, ce qui en fait également un lieu de vie »[10]. Comme le rappelle en 1996 Vincent Vlès, professeur en Urbanisme, la station est donc « un système territorial de production et de distribution de biens et de services de loisirs : unité spatiale organisée d'hébergements et d'équipements »[11] qui se base sur l'exploitation des ressources locales. C'est donc à l'échelle de la station que s'organise l'activité touristique[12]. Cette dernière est animée par l'Office du Tourisme et est garantie le plus souvent par des promoteurs privés, grâce à l'établissement de conventions ou concessions avec les autorités locales. D'un point de vue politique, les limites spatiales d'une station ne coïncident pas forcément avec les limites municipales : une station peut s'étendre sur le territoire de plusieurs communes. Dans ce cas, des formes de coopérations intercommunales sont souvent envisagées[13].

La station touristique de sports d'hiver, dans les Alpes franco-italiennes

Une fois explicité le concept de « station touristique » dans le domaine des études en géographie du tourisme, nous essayons de décrire les caractéristiques propres aux stations touristiques de sports d'hiver.

Nous nous limitons ici à expliciter les facteurs qui ont été retenus pour la définition d'un objet d'étude avant de traiter, dans les chapitres suivants[14], l'histoire de la création des stations alpines au cours du XX^{e} siècle et les critères qui ont été utilisés pour les classer en différents types.

Nous entendons la « station de sports d'hiver » comme un système touristique, identifiable spatialement, dont l'activité principale est liée à la pratique du ski et des sports de neige. Pour cette raison, elle est caractérisée par la présence de remontées mécaniques, de structures d'accueil (hôtels, résidences secondaires, etc.) et commerciales.

---

[9] KNAFOU Rémy, BRUSTON Mireille, DEPREST Florence, DUHAMEL Philippe, GAY Jean- Christophe et SACAREAU Isabelle, « Une approche géographique du tourisme », *Espace géographique*, vol. 26, n^{o} 3, 1997, p. 200.

[10] *Ibid.*

[11] VLÈS Vincent, *Le projet de station touristique*, *op. cit.*, p. 16.

[12] *Ibid.*

[13] Sous la forme de syndicats mixtes, syndicats intercommunaux, communauté des communes en France et de *unione di comuni* en Italie.

[14] Voir Chap. II.2.

Aujourd'hui, différents types de stations ponctuent les versants des Alpes italiennes et françaises. Selon le rapport international sur la neige et la montagne hivernale, publié en 2017 par Laurent Vanat[15], la France dispose au total de 325 domaines skiables, dont 13 classés comme « domaines majeurs »[16]; les montagnes italiennes disposent de 349 domaines skiables, dont 7 « majeurs »[17].

Une base de données publiée par une équipe de chercheurs de l'Institut National de Recherche en Sciences et Technologies pour l'Environnement et l'Agriculture (I.R.S.T.E.A.)[18] note qu'en France, les domaines alpins représentent en nombre environ la moitié de la totalité des sites français[19]. Pour l'Italie, un recensement actuel des stations alpines semble manquer. En croisant des informations collectées en ligne depuis plusieurs sources[20], on peut affirmer que le nombre de domaines alpins atteint un pourcentage compris entre 60 % et 70% du total des domaines skiables italiens.

La recherche se concentre en particulier sur une partie de l'arc alpin occidental. Nous avons en fait défini un cadrage qui inclut les Alpes du Nord en France et les Alpes piémontaises et valdôtaines en Italie. Un tel terrain d'étude nous permet d'analyser en parallèle deux territoires qui, malgré une proximité géographique, ont connu au cours du XX^{e} siècle un développement touristique important, mais assez différent.

---

[15] VANAT Laurent, *International Report on Snow & Mountain Tourism. Overview of the key industry figures for ski resorts*, Genève, 2017. Vanat se définit comme « conseiller indépendant », les données de ses rapports ont été utilisées aussi par les publications de la Documentation Française.

[16] *Ibid.*, p. 33. Vanat définit comme domaine skiable « majeur » toute structure accueillant en moyenne plus de 1 million de journées-skieurs par an.

[17] *Ibid.*, p. 35.

[18] FRANÇOIS Hugues et MARCELPOIL Emmanuelle, « Atlas des stations du massif des Alpes », 2012, URL : http://www.observatoire-stations.fr (consulté le 26/9/2017). Consulté le 20/01/2018.

[19] 145 sur 325, 45 %.

[20] Les sites suivants ont été consultés (le 20/01/2018) : https://www.skiinfo.it/italia/mappa.html ; https://www.dovesciare.it/localita ; https://www.skiresort.it/comprensori-sciistici/italia/.

Un recensement des stations de sports d'hiver dans les Alpes franco-italiennes

Nous avons recensé 71 stations de sports d'hiver italiennes et 149 françaises, localisées dans le territoire d'analyse défini[21].

Des caractéristiques ont été identifiées : l'altitude (mesurée comme altitude moyenne des remontées mécaniques) et les modes de développement[22].

Pour cette dernière, grâce à un travail de comparaison des cartes topographiques actuelles et anciennes[23] nous avons classé les cas rencontrés selon l'origine et les caractéristiques du site sur lequel elles sont construites[24]. Nous avons ainsi identifié des stations qui se sont développées à partir d'un village (quelquefois une commune) préexistant au développement du ski. D'autres sont nées suite au développement de l'activité du ski, sur des territoires qui étaient loin des centres habités, souvent des alpages. Nous avons ensuite identifié les « stades de neige »[25], qui possèdent un équipement en remontées mécaniques, mais qui n'ont pas été conçus pour héberger la totalité des touristes fréquentant le domaine skiable, et, enfin, les stations détachées des villages existants qui comprennent des structures d'hébergement et commerciales. Dans cette dernière catégorie, nous avons enfin distingué les stations planifiées (entièrement ou partiellement) de celles qui se sont développées selon un mode plus désordonné.

---

[21] Les stations françaises ont été identifiées grâce à la base de donnée : FRANÇOIS Hugues et MARCELPOIL Emmanuelle, « Atlas des stations du massif des Alpes », *op. cit.* ; les stations italiennes ont été recensées grâce à une enquête croisée de plusieurs sites internet qui en proposaient une liste et ensuite vérifiées à l'aide d'un support cartographique actuel. Il faut toutefois admettre une marge d'erreur dans l'énumération des cas, dû au fait que certaines sources consultées ont considéré les domaines skiables, d'autres les stations. Le présent travail propose une réélaboration de ces données pour utiliser, comme unité de base, la station (simple ou composée de plusieurs stations satellites).

[22] D'autres imprécisions dans les données proposées dérivent du fait que l'altitude des remontées mécaniques peut avoir été évaluée en manière différente, selon les sources consultées.

[23] Pour la France, l'analyse est faite grâce à une lecture comparative des cartes à l'échelle 1:20.000 ou 1:25.000 publiées par l'Institut Géographique National, des années 1950 à aujourd'hui (cartes publiées entre 2014 et 2017, selon le département), en parallèle avec une analyse du plan cadastral (dressé entre 2014 et 2017, selon le département). Ces informations sont disponibles sur le site www.geoportail.fr. Pour L'Italie, l'analyse est plus complexe à cause de l'impossibilité de consulter en ligne, en haute qualité, les cartes topographiques anciennes publiées par l'Institut Géographique Militaire. En outre, les cartes topographiques plus récentes sont consultables en ligne par les Géoportails régionaux sous forme de *Carta Tecnica Regionale* (échelle 1:10.000).

[24] On s'appuie, en partie, sur des critères de classification proposés dans : PRÉAU Pierre, « Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver dans les Alpes du Nord », *Revue de géographie alpine*, vol. 56, n° 1, 1968, pp. 127‑140.

[25] On réadapte un terme inventé par les urbanistes et politiciens français dans les années 1960 et dont la définition est donnée notamment dans : PIALAT Georges, « Urbaniser La Montagne ? », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, p. 17. « Le stade de neige […] à proximité des grandes conurbations, sera supporté par la collectivité urbaine qui en bénéficie, au même titre que le stade d'athlétisme de la ville ».

Leur position et leurs caractéristiques ont ensuite été implémentées dans une carte utilisant un Système d'Information Géographique (Fig. 00. 1).
L'analyse de l'altitude révèle un groupement de stations dont l'altitude moyenne est supérieure à 2000 mètres en France, dans les vallées de la Savoie. En Italie, les stations présentant ces mêmes caractéristiques semblent être concentrées autour du massif du Cervin, en Vallée d'Aoste et à la frontière italo-française, dans la Haute Vallée de Susa.
La carte permet d'établir que la majeure partie des stations de l'arc alpin occidental créées *ex nihilo* sont localisées en France ; dans les Alpes italiennes *a contrario*, les stations qui se sont développées à partir d'un village existant constituent une nette majorité.
Enfin, nous avons souhaité démontrer l'existence d'une corrélation entre la typologie de la station et l'altitude moyenne des remontées mécaniques de son domaine skiable : en effet, pour la France comme pour l'Italie, les stations qui ont été réalisées *ex nihilo*, et en particulier les stations dont l'emplacement des édifices et des remontées mécaniques a été planifié, possèdent un domaine skiable qui s'étend, en moyenne, à une plus haute altitude (Fig. 00. 2. ; Fig. 00. 3).

La station touristique de sports d'hiver réalisée *ex nihilo*, en haute altitude

Dans le présent travail, nous limitons notre champ d'analyse aux stations réalisées en haute altitude sur des sites qui n'étaient pas habités en permanence. Nous privilégions, en outre, les stations qui ont été planifiées, c'est-à-dire développées selon un projet initial, qui comprenait un plan de lotissement ou un plan masse, un dessin des remontées mécaniques, des réseaux techniques et d'infrastructure.
La carte montre que les stations ainsi conçues sont nombreuses en Savoie : ce sont les grandes stations des domaines skiables des Trois Vallées (Méribel, Courchevel, Les Ménuires) et de Tarentaise (comme Les Arcs, ou les stations de La Plagne). D'autres cas ont été identifiés en Haute-Savoie (Flaine, Avoriaz), dans la vallée du Grésivaudan en Isère (Les Sept Laux, Chamrousse) et au sud la Durance, avec des stations en moyenne plus petites, distribuées entre Hautes-Alpes et Alpes-de-Haute-Provence.

Dans les Alpes italiennes, le modèle est peu diffusé. Les principaux cas sont Pila, en Val d'Aoste, Bielmonte et San Sicario, en Piémont[26]. En outre, au sud de la Val de Suse et dans la province de Cuneo, nous avons remarqué des stations planifiées de petite taille, mais dont les édifices sont aujourd'hui en état d'abandon, partiel ou complet (Garessio 2000, Rucas di Bagnolo, San Grée di Viola) (Fig. 00. 1).

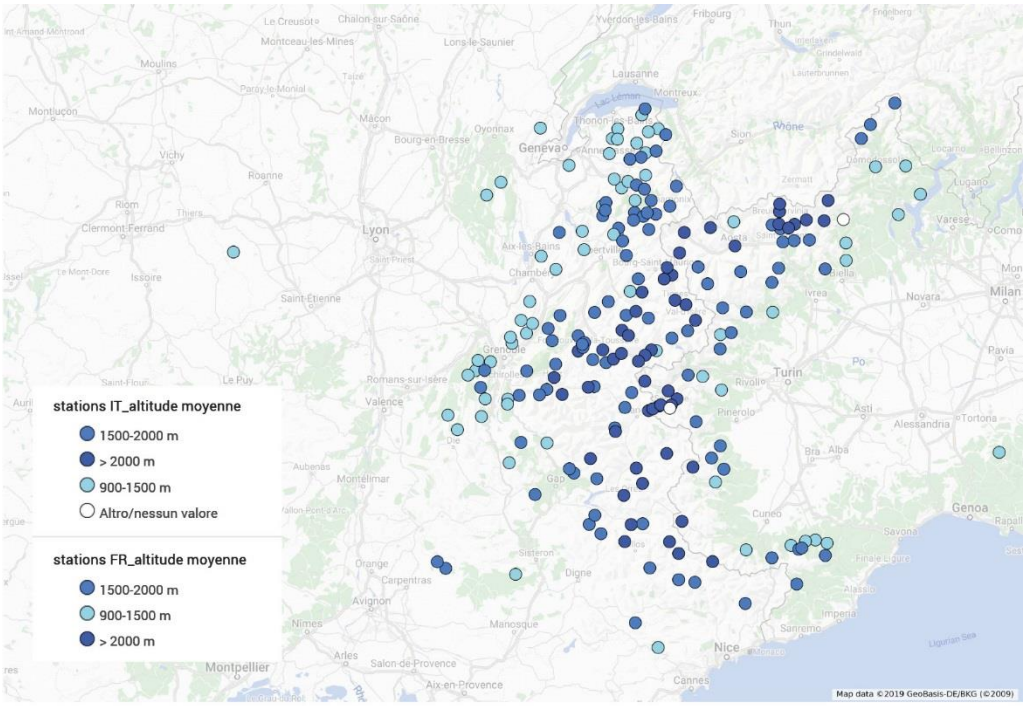
Deux considérations nous ont amenée à porter un intérêt particulier pour ce type de station touristique.

En premier lieu, ces projets ont été un laboratoire d'expérimentation, entre les années 1960 et 1970, non seulement pour la définition de nouvelles typologies architecturales, mais aussi de nouveaux modèles urbanistiques[27]. Aujourd'hui, le patrimoine bâti offre donc une documentation précieuse pour enquêter sur les idées, voire les utopies construites à une époque donnée.

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.

[26] Le cas de Sestrières occupe une place particulière. La station est construite sur un alpage entre 1930 et 1933, avec le projet de Bonadé Bottino qui dessine le domaine skiable et deux hôtels. Une fois devenue Commune en 1934, la station se développe de manière désordonnée jusqu'à l'adoption d'un plan régulateur, durant les années 1960. Une phase d'expansion massive s'est poursuivie jusqu'aux années 1980.

[27] DE ROSSI Antonio, *Architettura alpina moderna in Piemonte e Valle d'Aosta*, Torino, Allemandi, 2005, 78 p.



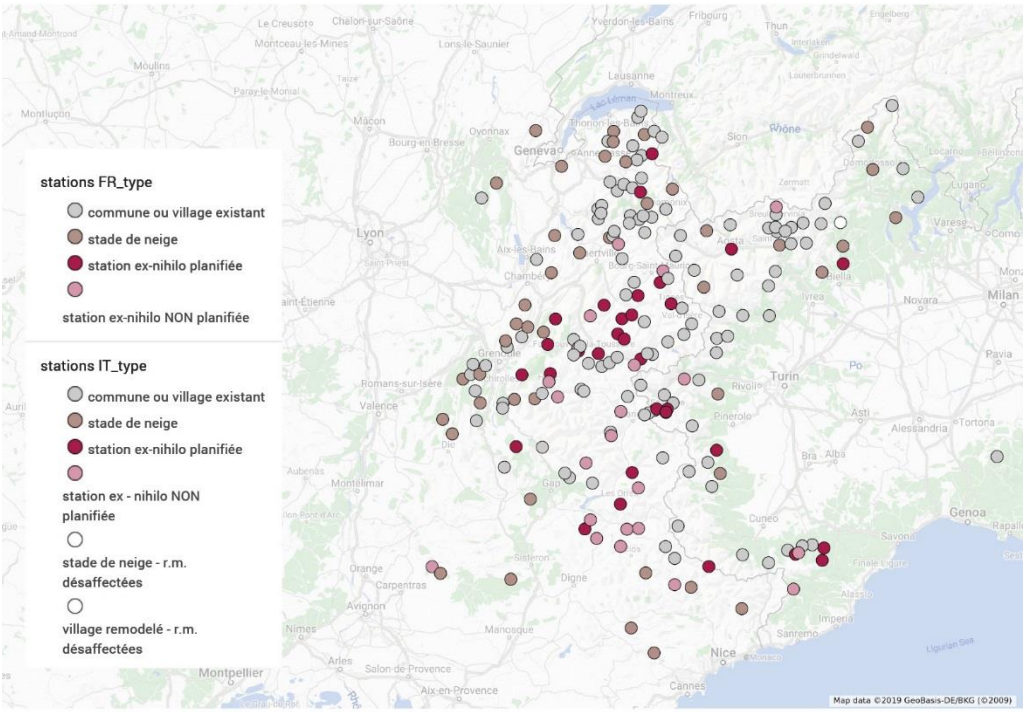


Fig. 00. 1. *Géolocalisation produite par l'auteure des stations de sports d'hiver des Alpes franco-italiennes et leur classification selon l'altitude moyenne et le type. Pour les stations françaises, nous nous sommes basée sur les données collectées dans : FRANÇOIS Hugues et MARCELPOIL Emmanuelle, Atlas des stations du massif des Alpes, Irstea, 2012, URL : http://www.observatoire-stations.fr.; consulté le 20/01/2018. Pour les stations italiennes, en absence d'une base de données, nous nous sommes basée sur les sites : https://www.skiinfo.it/italia/mappa.html ; https://www.dovesciare.it/localita ; https://www.skiresort.it/comprensori-sciistici/italia/; consultés le 20/01/2018.*

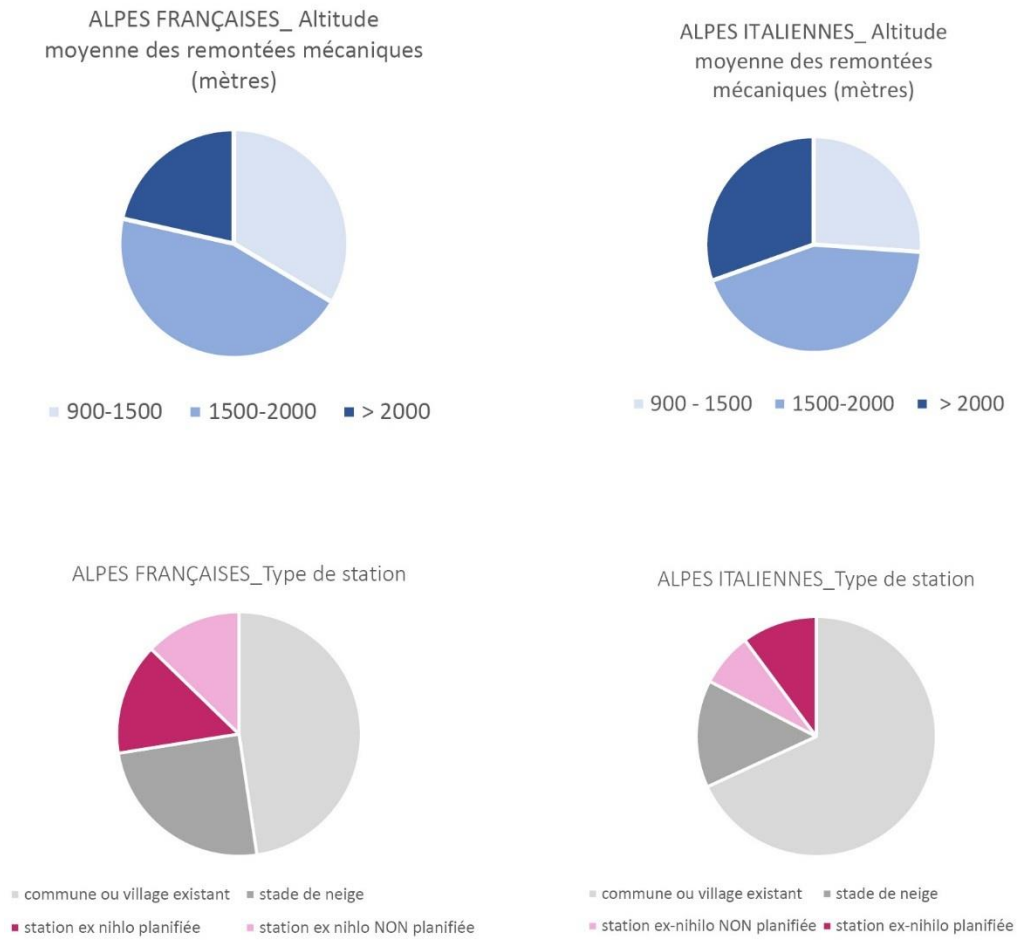
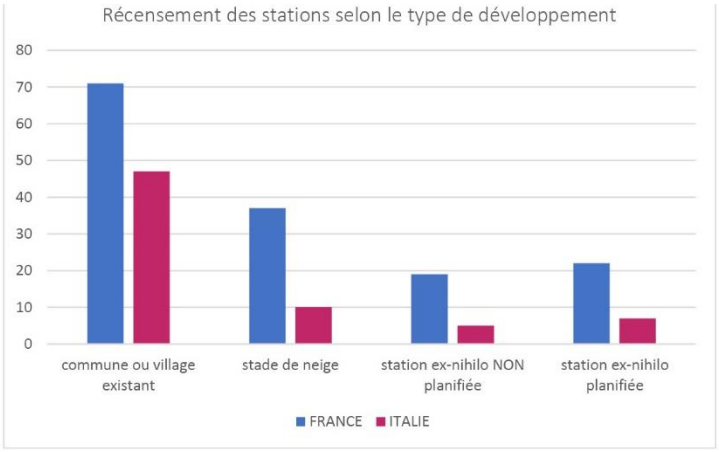
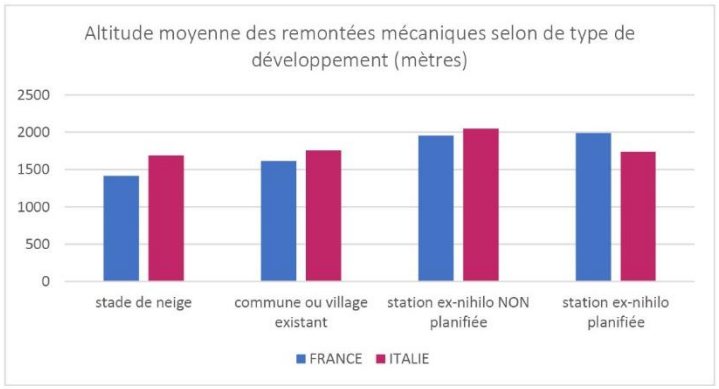


Fig. 00. 2. *Caractères des stations de sports d'hiver françaises et italiennes, pour les Alpes franco-italiennes, en fonction de l'altitude et du type. Diagrammes produits par l'auteure, à partir des bases de données constituées.*





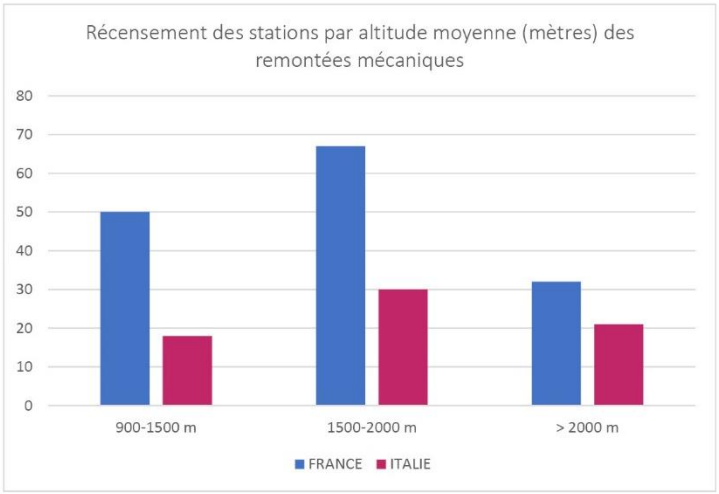


Fig. 00. 3. *Comparaisons entre stations de sports d'hiver françaises et italiennes, pour les Alpes franco-italiennes, en fonction de l'altitude et du type. Diagrammes produits par l'auteure, à partir des bases de données constituées.*

CONTEXTE : UNE URBANISATION DIFFÉRENTE DE LA MONTAGNE TOURISTIQUE

Les différences observées dans l'urbanisation et l'aménagement touristique des versants italiens et français des Alpes occidentales peuvent être expliquées par une série de facteurs interconnectés, qui concernent les aspects politiques, administratifs et culturels des deux pays entre les années 1930 et 1980, période durant laquelle les zones de montagne ont subi des transformations majeures. D'autres raisons trouvent leur explication dans les conditions géologiques, géographiques, climatiques propres aux deux régions alpines.

Une explication par le contexte historique, politique, culturel français et italien (1930-1980)

Une des raisons principales expliquant les différentes situations actuelles en ce qui concerne la taille et le type de centres touristiques des deux côtés des Alpes, réside dans le rôle que le pouvoir public central a assumé dans le développement du tourisme à l'issue de la Seconde Guerre mondiale.

En France, l'État participe pour une grande part à l'aménagement des stations de sports d'hiver. Le Conseil Général de Savoie, par exemple, reprend des réflexions élaborées en 1942 par le Service de l'équipement sportif en montagne, créé sous le régime de Vichy[28] et, manifestant l'intention de « rattraper le retard » accumulé par rapport à d'autres nations alpines[29], contribue au lancement de la station de Courchevel, en 1946.

Par la suite, en 1964, le gouvernement français crée la Commission interministérielle pour l'Aménagement de la Montagne (C.I.A.M.) qui deviendra, en 1971, le Service d'Étude et d'Aménagement pour le Territoire de Montagne (S.E.A.T.M). Cet organisme, délocalisé à Chambéry, aura pour rôle d'intervenir dans les choix des sites à équiper, dans les décisions architecturales et urbanistiques à adopter, et dans l'allocation des financements. La réalisation de sept Plans Neige successifs, de 1964 à 1977, aura pour conséquence la construction, dans les Alpes françaises, d'environ 150.000 lits touristiques[30]. En outre, la politique des Plans Neige privilégiera la

[28] Sur cette thématique, voir LYON-CAEN Jean-François, « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation. », *in* YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, PUG, 2017, p. 189‑207.

[29] Voir le discours tenu par Pierre Cot au Conseil général de la Savoie lors de sa première séance en 1945. *Ibid.*, p. 204.

[30] Voir WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.*, p. 72‑73.

diffusion d'un modèle de station dite « intégrée » ou « de troisième génération »[31], dont l'équilibre économique s'appuie sur une fréquentation massive des lits banalisés et de longs séjours[32].

Complètement différent est le scénario italien, où une politique centrale dédiée à la montagne touristique semble manquer. Pour cette raison, le développement des stations s'est fait principalement en continuité avec les villages existants et sans règlementation urbanistique. De plus, les stations réalisées ex- nihilo sont toujours le fruit d'une initiative privée. Ainsi, au début des années 1930, Giovanni Agnelli, patron de la F.I.A.T.[33], charge l'ingénieur Bonadé Bottino de la réalisation d'une structure touristique au col de Sestrières, destinée à l'épanouissement et au loisir de ses employés et, de façon plus générale, à ceux d'une nouvelle jeunesse issue de la Première Guerre mondiale qui était en train de découvrir le temps libre. Quelques années plus tard, Adriano Olivetti charge un groupe d'architectes milanais[34] de la réalisation d'un Plan régional pour le développement touristique et industriel de la Vallée d'Aoste. Le plan, qui restera sur le papier, prévoyait la création d'une « *stazione di masse* » à Pila.
Ensuite, les années 1960 et 1970 voient la construction de quelques exemples de stations de ski réalisées *ex nihilo*, qui se réfèrent explicitement au modèle français, comme Pila et Sansicario ; elles naissent du fait de l'initiative d'une société d'aménagement privée et de la contribution de l'architecte français Laurent Chappis.

Une explication par le contexte géographique, géologique, climatique des Alpes occidentales franco-italiennes

Dans l'ouvrage dirigé par Paul Guichonnet, *Histoire et civilisation des Alpes. I. Destin historique*, l'auteur traite du milieu naturel des Alpes[35]. Le géographe et historien propose une lecture riche de liens tissés entre les données physiques de l'environnement alpin et les usages que l'homme en a fait :

[31] Les caractéristiques des stations intégrées seront abordées dans le chapitre I. 2. 5.
[32] Nous avons traité l'histoire de l'aménagement de la montagne en France dans les chapitres II. 1 et II. 2.
[33] Acronyme de « Fabbrica Italiana Automobili Torino ».
[34] Les architectes Belgiojoso, Banfi, Peressutti, Rogers, (B.B.P.R.), avec Bottoni, Figini et Pollini.
[35] GUICHONNET Paul, « Le milieu naturel alpin », *in Histoire et Civilisations des Alpes. Destin historique*, Toulouse - Lausanne, Privat - Payot, 1980, p. 11‑60.

> « Bien que le déterminisme des conditions naturelles ait été, en géographie humaine, fortement tempéré par la contingence propre à tout ce qui touche aux phénomènes sociaux et aux modulations de civilisation qui en découlent qui modifient l'emprise de l'homme sur la nature, il est évident que les genres de vie alpins, surtout à l'ère préindustrielle, ont été en grande partie modelés par les contraintes du milieu physique. Tandis que le relief a guidé la trame du peuplement, les sols et le climat ont fait éclore toute une gamme d'adaptations, dans l'habitat et les modes d'exploitation »[36].

Nous retenons qu'il est possible, et c'est bien dans cette direction que la recherche procède, d'étendre la même approche aux activités que l'homme a pratiquées dans les Alpes durant le XX[e] siècle, dont notamment l'exploitation touristique des terres hautes. Il serait intéressant de révéler les croisements entre données géologiques, climatiques, environnementales et le développement de stations de ski. Cela pourrait contribuer (avec les analyses sociales, économiques, culturelles) à éclaircir les raisons pour lesquelles certaines localités ont été privilégiées à la place d'autres, mais aussi, à expliquer les différences entre les développements du tourisme dans les Alpes françaises et italiennes.

L'orogenèse des Alpes, qui commence environ il y a 60 millions d'années[37] par la collision entre la plaque européenne avec la plaque africaine est, par exemple, à l'origine d'une série de différences dans la géomorphologie des Alpes françaises et italiennes, comme, l'orientation des vallées majeures. Si au Piémont et en Vallée d'Aoste l'axe des vallées principales est orienté est-ouest, dans les Alpes du Nord, la majeure partie des vallées principales a une inclination nord-sud[38]. Cela a pour conséquence, dans le cas italien, que seuls les versants orientés vers le nord ont pu être aménagés pour le ski ; au contraire, dans les vallées françaises, les deux versants ont pu faire l'objet de transformations.

Il serait aussi intéressant d'étudier les liens entre les diverses composantes géologiques des vallées alpines et la morphologie du terrain, la possibilité de construire des établissements humains, mais aussi la naissance d'activités telles que l'exploitation agricole, les stations thermales, l'industrie minière ou hydroélectrique.

---

[36] *Ibid.*, p. 12.
[37] *Ibid.*, p. 14.
[38] Voir BÄTZING Werner et BARTALETTI Fabrizio (dir.), *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*, Torino, Bollati Boringhieri editore, 2005, 485 p.; BÄTZING Werner et CAMANNI Enrico (dir.), « Alpi Occidentali », *in Grande Dizionario Enciclopedico delle Alpi*, Ivrea, Priuli & Verlucca, 2007, vol.5/, p. 105 -106.; GUICHONNET Paul, « Le milieu naturel alpin », *op. cit.* ; GUICHONNET Paul (dir.), *Histoire et civilisations des Alpes. II. Destin humain*, Toulouse - Lausanne, Privat - Payot, 1980, 413 p.

C'est souvent en lien avec des infrastructures (de transport, électriques, etc..) déjà existantes que l'activité touristique a pu prospérer.
Un autre aspect à considérer concernant les contextes géographiques est la position des grandes villes en rapport à l'arc alpin. Comme le rappelle Antonio de Rossi, les stations de ski italiennes des Alpes occidentales se sont développées pour héberger une clientèle provenant principalement des grandes villes de l'Italie septentrionale situées à proximité des montagnes.

> *« Un modello turistico determinato […] anche dalla particolare struttura geografica del nord ovest: valli corte, che guadagnano velocemente la quota, disposte a raggiera intorno alla pianura, e grandi aree metropolitane prossime ai rilievi. Una configurazione totalmente differente da quella francese che consente per esempio agli abitanti di Torino, Milano, Genova di raggiungere, tramite spostamenti relativamente brevi, i luoghi turistici montani durante i week end »*[39].

Au contraire, la clientèle visée par les promoteurs des grandes stations de ski françaises, dans la période de leur réalisation (1960-1970), était le touriste parisien sinon étranger. Nous comprenons donc pourquoi les stations françaises construites *ex nihilo* furent structurées pour accueillir des séjours plus longs et furent généralement équipées d'un nombre de lits supérieur.

PROBLÉMATIQUE

Une « rhétorique de crise »

Selon le géographe Philippe Bourdeau[40], l'idée d'une « crise » des stations de sports d'hiver date du milieu des années 1970. Une série d'ouvrages portant un regard négatif sur le modèle d'aménagement en question est alors publiée, où l'on retrouve *La neige empoisonnée* de Danielle Arnaud en 1975 ou *La montagne colonisée* de Bruno Cognat, en 1973. Cette vision s'impose dans les années 1980, avec la manifestation des premiers signes d'une stagnation du marché des sports d'hiver.
Au début des années 1990, après trois hivers peu enneigés dans les Alpes (1988-89, 1989-90, 1990-91), les difficultés des stations sont affirmées et donnent suite, en France, à des enquêtes : le rapport Lorit, *Enquête sur les difficultés des stations de sports d'hiver*, en 1991, pour le Ministère de l'Intérieur et le rapport Pascal, *Problèmes*

[39] DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli, Roma, 2016, p. 489.
[40] BOURDEAU Philippe, « Les défis environnementaux et culturels des stations de montagne. Une approche à partir du cas français », *Téoros*, Été 2008, pp. 23‑30.

structurels des stations de moyenne montagne, en 1993, pour le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme.

Plus récemment, dans l'introduction à l'ouvrage *Stations en tension*, l'historien Christophe Bouneau identifie la fin des années 1980 comme une phase de changement du secteur touristique liée aux stations françaises en raison d'une série de facteurs, comme « la concurrence accrue entre les destinations, les déficits chroniques d'exploitation d'équipements soumis aux cycles de l'obsolescence, les exigences croissantes de qualité esthétique et environnementale »[41].

La fréquentation touristique de la montagne en France et en Italie

Pour les Alpes françaises, à travers une série de rapports sur l'évolution du tourisme publiée par différents acteurs, nous avons essayé de saisir l'état actuel du marché lié aux sports d'hiver. Comme l'explique Anouk Bonnemains dans sa thèse de doctorat[42], la tâche est compliquée, car les données sont contradictoires. En général, les acteurs impliqués dans la gestion du tourisme hivernal admettent difficilement la baisse de fréquentation du secteur. Toutefois, en croisant différentes sources il est possible de démontrer que le marché traverse depuis quelques années une phase de stagnation.

Les mémentos publiés par la Direction Générale d'Entreprise entre 2014 et 2017, par exemple, pointent une tendance à la décroissance des déplacements touristiques des Français (en nombre de voyages et nombre de nuitées) en montagne (en station et hors station)[43]. Les données présentées chaque année par Domaines Skiable de France, montrent que la France est sur le podium des trois destinations les plus fréquentées du monde, sur le plan des journées-skieur[44], avec les États-Unis et l'Autriche. Toutefois, dans la période 2007-2017, le taux de croissance de la fréquentation des domaines skiables en France est souvent négatif et, en général,

[41] VLÈS Vincent et BOUNEAU Christophe (dir.), *Stations en tension*, Bruxelles, PIE Peter Lang, 2016, p. 10.

[42] BONNEMAINS Anouk, *Vulnérabilitée et résilience d'un modèle de développement alpin : Trajectoire territoriale des stations de sports d'hiver de haute altitude de Tarentaise*, Thèse de doctorat en géographie, Université Grenoble Alpes, 2015, p. 129‑142.

[43] Voir FAURE Pascal et D.G.E., *Mémento du Tourisme. Édition 2014*, Direction Générale des Entreprises, 2014, p. 104 ; DGE, *Mémento du Tourisme. Édition 2017*, Direction Générale des Entreprises, 2017, p. 96.

[44] On définit comme journée-skieur la visite journalière d'une personne venant pratiquer le ski ou le snowboard (ou un sport de glisse assimilé) sur un domaine skiable, indépendamment du tarif payé.

très dépendant de la conjoncture météorologique (les taux très négatifs, comme en 2007, correspondant aux hivers peu neigeux)[45] (Fig. 00. 4. b.).

Le scénario est confirmé par les statistiques de Laurent Vanat : la France est le pays comptant le nombre le plus important de remontées mécaniques à l'échelle mondiale, mais le marché touristique est mûr et la fréquentation a cessé de croitre[46]. L'observatoire touristique ATOUT France[47] a publié en 2015 un rapport sur le tourisme hivernal des stations de montagne, qui met en évidence des résultats similaires. Une comparaison avec d'autres marchés internationaux en ce qui concerne l'évolution de la moyenne quinquennale des journées-skieur semble montrer qu'il s'agit d'une situation commune aux pays alpins européens (Fig. 00. 4. a.).

Même pour ce qui concerne spécifiquement la saison estivale, un rapport d'ATOUT France publié en 2016 met en évidence un repli dans la fréquentation, en station comme hors station. De 2010 à 2015, le taux de départ à la montagne tend légèrement à la baisse et passe presque linéairement de 30% à 28%, tendance que l'on ne retrouve pas pour les autres destinations[48].

Dans le cas italien, les données spécifiques au tourisme de sports d'hiver sont publiées par les offices de tourisme régionaux et l'accès aux informations à l'échelle nationale semble plus difficile. Nous pouvons néanmoins avoir un aperçu de l'évolution récente du marché grâce aux données recueillies par l'Istituto Nazionale di Statistica (I.S.T.A.T.), qui considèrent le nombre de voyages (*arrivi*) et de nuitées (*presenze*) dans les localités de montagne, en analysant séparément les mois de la saison hivernale et estivale[49]. À partir de la saison hivernale 2008-09, jusqu'à la saison 2015-16, nous avons remarqué une légère augmentation des voyageurs, mais une diminution des nuitées, ce qui semble indiquer une plus courte durée en moyenne des séjours des touristes. Cela est confirmé aussi dans une étude sur l'état

---

[45] DOMAINES SKIABLES DE FRANCE, *Indicateurs et analyses 2017*, Francin, 2017, URL : http://www.domaines-skiables.fr/fr/publications/observatoire/ (consulté le 20/10/2018).

[46] VANAT Laurent, *International Report on Snow & Mountain Tourism. Overview of the key industry figures for ski resorts*, Genève, 2017, p. 31, URL : https://www.vanat.ch/international-report-on-snow-mountain-tourism (consulté le 6/10/2018).

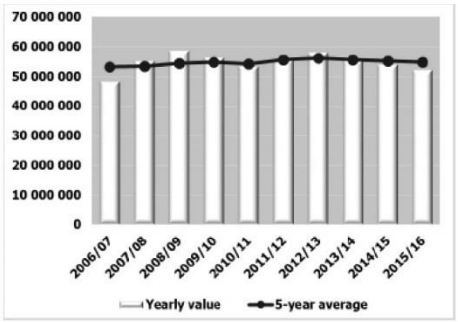
[47] ATOUT FRANCE, *Tourisme hivernal des stations de montagne. Offre, demande et évolution récentes*, Paris, Atout France, 2015, p. 3.

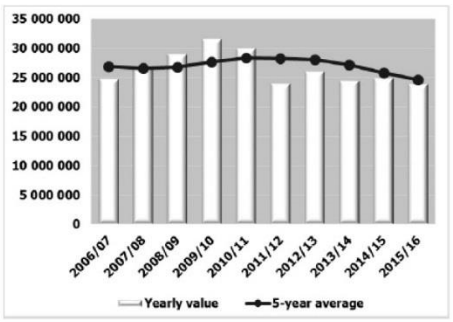
[48] ATOUT FRANCE, *Tourisme estival des destinations de montagne. Clientèles et potentiels*, Paris, Atout France, 2016, p. 55. Les données proviennent de l'enquête de Suivi de la Demande Touristique des Français (S.D.T.). Le dispositif a été mis en œuvre par T.N.S. Sofres pour le compte de la Direction Générale des entreprises (D.G.E.).

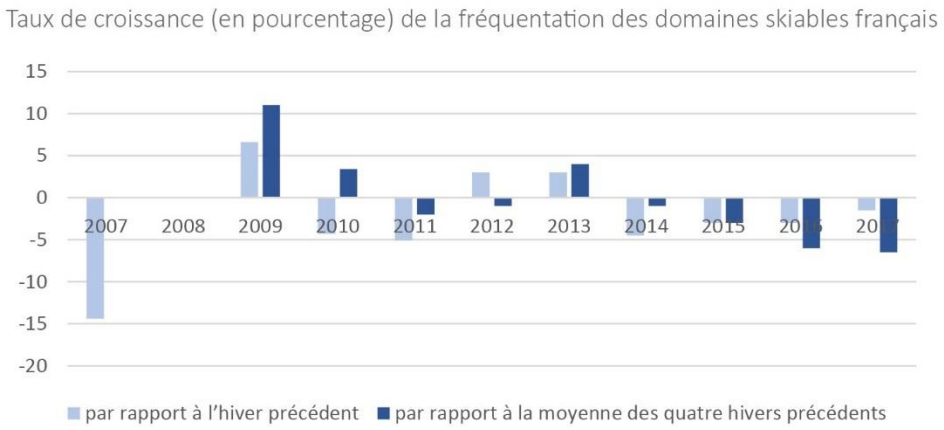
[49] Nous avons considéré les mois du décembre à avril, comme saison hivernale, qui corresponde à la période d'ouverture de la majorité des domaines skiables, et les mois du mai à septembre, comme saison estivale.

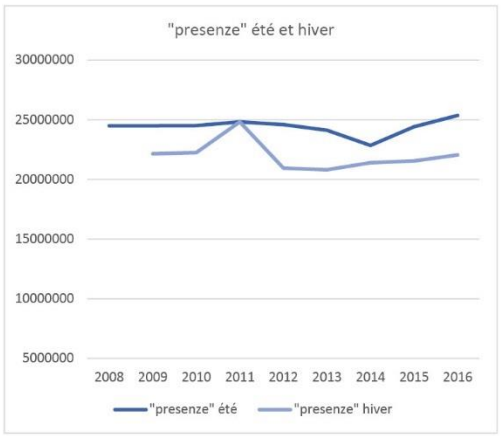
du tourisme italien publiée en 2017 par Unicredit et le Touring Club Italiano qui indique, pour la période 2010 - 2015, une variation de 11,2% pour les voyageurs et de -1,5% pour les nuitées[50]. La montagne reste une destination privilégiée l'été, qui voit une augmentation des voyageurs et de nuitées. Nous remarquons, enfin, que la baisse enregistrée les hivers 2011 et 2012 est l'une des conséquences de la crise économique et que celle de l'été 2014 correspond à une saison exceptionnellement pluvieuse (Fig. 00. 4. c).

[50] UNICREDIT et TOURING CLUB ITALIANO, *Rapporto sul turismo 2017*, UniCredit, 2017, URL : https://www.unicredit.it/content/dam/ucpublic/it/chi-siamo/documents/noieleimprese/UC--TCI-2017-low.pdf (consulté le 5/10/2018).









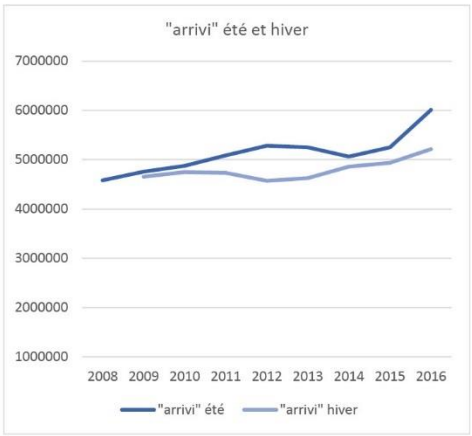


Fig. 00. 4. a*. Évolution de la fréquentation touristique en termes de journées-skieur pour la France et pour l'Italie, ©VANAT Laurent, International Report on Snow & Mountain Tourism. Overview of the key industry figures for ski resorts, Genève, 2017.* ***b.*** *Élaboration par l'auteure des données des rapports annuels publiés par Domaines Skiables de France , Indicateurs et analyses, de l'année 2017 à l'année 2007.* ***c.*** *Élaboration par l'auteure des données I.S.T.A.T. sur les voyages (arrivi) et les nuitées (presenze) dans les localités de montagne, en Italie, pour la période 2008-2016.*

Les facteurs de crise de la station de sports d'hiver

Analyser la chaine de causes à effets pour comprendre les problèmes affectant les stations de sports d'hiver est une tâche compliquée. Il faut en effet prendre en considération à la fois des questions économiques, sociologiques et environnementales. Il est aussi difficile, sinon risqué, de se donner un cadre général en négligeant les problèmes distincts touchant les stations selon leur expansion (nombre de lits touristiques et parc de remontées mécaniques), leur altitude, leur position géographique (proximité avec des centres urbains, connexion avec d'autres stations ...).

Dans le cadre du présent travail, nous souhaitons proposer des clés de lecture des enjeux actuels par l'étude de la littérature scientifique récente produite en France et en Italie. Nous nous basons sur une catégorisation des difficultés affectant le tourisme de montagne proposée par l'économiste Andrea Macchiavelli en 2009[51], qui reconnaît des facteurs naturels et climatiques, des facteurs du marché, mais aussi structurels (Fig. 00. 5).

Les facteurs de nature climatique

Comme le déclare le Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Évolution du Climat (G.I.E.C.) dans l'un de ses nombreux rapports, il est désormais démontré qu'une hausse des températures impacte notre planète, avec des effets qui ont été mesurés à partir des années 1950, et qui ont acquis une intensité importante à partir des années 1980[52]. Les conséquences sont accentuées dans les territoires Alpins où le réchauffement récent a été calculé comme trois fois supérieur à la moyenne globale[53]. 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.

Comme l'explique Anouk Bonnemains[54], les stations de sports d'hiver alpines sont particulièrement vulnérables au changement climatique puisqu'elles ont été

[51] MACCHIAVELLI Andrea, « Le tourisme alpin. Conditions et ambivalences face à l'innovation », *Revue de Géographie alpine*, vol. 97, nº 1, 2009, pp. 84-95.

[52] G.I.E.C., *Changements climatiques 2014. Rapport de synthèse. Résumé à l'intention des décideurs*, G.I.E.C., 2014, p. 2.

[53] O.C.D.E., *Climate Change in the European Alps : Adapting Winter Tourism and Natural Hazards Management. Summary*, O.C.D.E., 2007, p. 1.

[54] BONNEMAINS Anouk, *Vulnérabilitée et résilience d'un modèle de développement alpin : Trajectoire territoriale des stations de sports d'hiver de haute altitude de Tarentaise*, *op. cit.*

structurées, tant d'un point de vue urbanistique qu'économique, autour de la pratique du ski et, donc, sur le présupposé que la neige est présente. En effet, il a été calculé que « la rentabilité économique d'une station repose sur deux conditions : 100 jours d'activité garantis sur l'année et un manteau neigeux de 30 cm au minimum »[55]. Or, la présence de neige dépend de deux facteurs : la température et les précipitations[56]: si la fréquence des précipitations ne semble pas avoir sensiblement varié [57], les températures ont subi, selon un rapport publié par Domaines Skiables France (D.S.F.), une augmentation comprise entre 1 et 2 °C, en fonction des massifs et de l'altitude, au cours des soixante dernières années[58]. En général, cela a conduit à une hausse de l'altitude de la limite pluie-neige, touchant en premier lieu les stations de plus basse altitude.

Selon le discours soutenu par une grande partie des opérateurs du secteur, les stations de haute altitude ne seront affectées par ce phénomène que d'une manière très limitée à court et moyen terme[59], et le terrain ne semble pas encore prêt pour entamer des réflexions sur un changement structurel du modèle touristique dans le long terme. Pour autant, une première étude évaluant la vulnérabilité des domaines skiables alpins au changement climatique, publiée en 2007 par l'Organisation de Coopération et de Développement Économique (O.C.D.E.) [60], soutient que 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[61].

La mesure la plus communément adoptée pour diminuer la vulnérabilité des stations face au changement climatique est la production de neige de culture, désormais en vigueur dans une grande partie des domaines skiables français et italiens. Un rapport publié par Domaines Skiables de France en 2015, se référant aux données de la saison 2013-14, fixe à 29% le taux de couverture des pistes en neige de culture en France et d'environ 70% en Italie. Toutefois, cela ne règle pas la vulnérabilité des stations sur le long terme, car la condition première afin de créer

[55] *Ibid.*, p. 78.
[56] *Ibid.*, p. 69.
[57] *Ibid.*, p. 73.
[58] D.S.F., *Changement climatique & Stations de montagne. Quelles conséquences ? Quelles actions ?*, 2015, p. 3.
[59] D.S.F., *Changement climatique & Stations de montagne. Quelles conséquences ? Quelles actions ?*, *op. cit.*
[60] O.C.D.E., *Climate Change in the European Alps : Adapting Winter Tourism and Natural Hazards Management. Summary*, *op. cit.*
[61] *Ibid.*, p. 14.

de la neige de culture est une température négative, qui permet à l'eau nébulisée de se solidifier au contact avec l'air. En outre, la production de neige de culture implique des frais qui vont au-delà du coût de l'équipement en lui-même, et des impacts sur le système hydrologique, énergétique et sur l'environnement, souvent sous-estimés[62].

Les facteurs démographiques et liés au marché

Les touristes pratiquant aujourd'hui les sports d'hiver ont des goûts et des habitudes qui ont radicalement changé depuis la construction des stations dans l'après-Seconde Guerre mondiale. De ce fait, la station structurée pour héberger de longs séjours n'est plus conforme aux attentes, pas plus que les studios-cabines qui symbolisaient l'habitat moderne dans les années 1960. Les touristes semblent préférer des séjours plus courts, même si plus fréquents[63] ; ils découvrent d'autres manières de séjourner en montagne et privilégient d'autres portes d'entrée au domaine skiable que la station[64]. 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.

De plus, Philippe Bourdeau évoque, en 2009, un changement de la mythologie liée au tourisme. Le ski ne représente plus un symbole d'« ascension sociale », comme il pouvait l'être dans les années 1960 et 1970[65]. Les stations, qui plus est, ne sont plus un symbole de la démocratisation du loisir ; au contraire elles semblent avoir renoncé aux formes de tourisme social qui existaient dans les années 1960 (classes de neige, colonies de vacances, etc.). Les prix augmentent et les promoteurs ont recouru à une croissance en valeur pour contrer la baisse de la fréquentation.

Un dernier facteur à l'origine d'une inflexion dans le nombre de touristes séjournant en stations est le vieillissement de la population touristique. Deux phénomènes y

[62] *Ibid.*, p. 2.

[63] MACCHIAVELLI Andrea, « Le tourisme alpin. Conditions et ambivalences face à l'innovation », *op. cit.*, p. 86.

[64] BOURDEAU Philippe, « Les défis environnementaux et culturels des stations de montagne. Une approche à partir du cas français », *op. cit.*, p. 27.

[65] BOURDEAU Philippe, « De l'après-ski à l'après-tourisme, une figure de transition pour les Alpes ? », *Revue de géographie alpine*, vol. 97, n° 3, 2009, URL : http://rga.revues.org/index1049.html (consulté le 12/3/2018).

contribuent : un changement démographique général qui, selon Macchiavelli[66], a un impact sur l'âge moyen des touristes, et une faible relève des générations de skieurs et en particulier, des skieurs en station. Cela s'explique par un changement de mode, mais aussi du fait de la hausse des prix qui fait du ski un sport pour riches[67].

Les facteurs « structurels »

Le vieillissement du parc de remontées mécaniques et de l'immobilier constitue l'une des difficultés majeures. À partir des années 1990, et surtout dans les années 2000, beaucoup de stations ont renouvelé leurs remontées mécaniques afin d'augmenter la capacité et de diminuer les coûts de gestion. Dans les grandes stations intégrées, ces opérations sont souvent financées par le marché immobilier. En 2008, Bourdeau souligne qu'environ 20.000 lits touristiques sont construits chaque année dans les Alpes françaises, en augmentant sans cesse le découplage entre les taux de fréquentation et l'évolution du marché immobilier[68]. La « fuite en avant de l'immobilier »[69] contribue à créer des situations de pression foncière dans une conjoncture de stagnation du marché touristique.

En outre, les nouveaux lits sont censés répondre à une demande qui n'est plus satisfaite par les résidences des années 1960 et 1970. Une partie des lits « sortent du marché touristique ». Ce sont les « lits froids », qui restent non loués ou dont les propriétaires séjournent moins de 4 semaines par an en station, avec des conséquences néfastes sur l'activité commerciale et sur la possibilité d'entretenir les appartements.

Dans sa thèse de doctorat, Gabriel Fablet a étudié les évolutions du marché immobilier et du foncier dans les stations. Il explique les différents scénarii qui se présentent en fonction des typologies de station[70]. Les stations périurbaines, ou de moyenne altitude, par exemple, voient un processus de transformation des résidences touristiques en résidences principales, suite à une remise en discussion

---

[66] MACCHIAVELLI Andrea, « Le tourisme alpin. Conditions et ambivalences face à l'innovation », *op. cit.*, p. 86.

[67] « Winter sports face a double threat, from climate and demographic change. The industry's response is making it worse », *The Economist*, 27 janvier 2018, URL : https://www.economist.com/international/2018/01/27/winter-sports-face-a-double-threat-from-climate-and-demographic-change (consulté le 31/1/2018).

[68] BOURDEAU Philippe, « Les défis environnementaux et culturels des stations de montagne. Une approche à partir du cas français », *op. cit.*, p. 26.

[69] *Ibid.*

[70] FABLET Gabriel, *Entre performance de l'outil de production et pérennité de l'outil d'aménagement : Le dilemme immobilier dans les stations nouvelles d'altitude*, Thèse de doctorat en urbanisme, Université Grenoble Alpes, 2015.

de la séparation lieu de vie - lieu de travail - lieu de vacances, grâce, notamment, aux possibilités offertes par la diffusion du réseau internet. Elles témoignent du désir des habitants des villes alpines d'améliorer leur qualité de vie. Ces stations, qui sont soumises à une pression mineure du marché immobilier touristique, connaissent une consommation conséquente du foncier avec une urbanisation diffuse. *A contrario*, les stations de haute altitude subissent une haute pression immobilière, provoquée par une pénurie du foncier constructible. Les nouvelles constructions touristiques correspondent donc à des typologies concentrées dans l'espace.

D'autres facteurs « conjoncturels »

Enfin, deux autres enjeux s'ajoutent aujourd'hui à ceux déjà évoqués, concernant en particulier les stations françaises en conséquence de la promulgation, en 2015, de deux lois : la Loi relative à la transition énergétique et pour la croissance verte[71] et la Loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (N.O.T.Re.)[72].

La loi sur la transition énergétique prévoit des mesures à mettre en œuvre par les collectivités territoriales, en vue d'une réduction de l'utilisation des sources d'énergie fossile et d'une meilleure efficience dans l'exploitation et l'utilisation des sources d'énergie renouvelable. Or, les stations construites en haute altitude dans les années 1960-1970, structurées autour de l'immobilier et d'un accès privilégié à la neige en voiture, se trouvent face à la difficulté de s'adapter aux nouveaux standards. Ceux-ci impliqueraient en effet une transformation des modes d'accès, de l'habitat et, par conséquent, des interventions sur les infrastructures techniques et de transport ainsi que sur les édifices existants, sans oublier le problème posé par l'essor récent des équipements énergivores pour la production de neige de culture.

La loi N.O.T.Re. prévoit, dans le Titre II, de renforcer les intercommunalités, en provoquant des changements dans la gouvernance des stations, dont le domaine skiable s'étend souvent sur le territoire de différentes communes.

Si les lois sont spécifiques au cas français, les discussions autour du développement durable et des enjeux liés à une réorganisation administrative du territoire de montagne sont des problématiques également partagées par les stations des Alpes italiennes.

[71] La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.
[72] La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

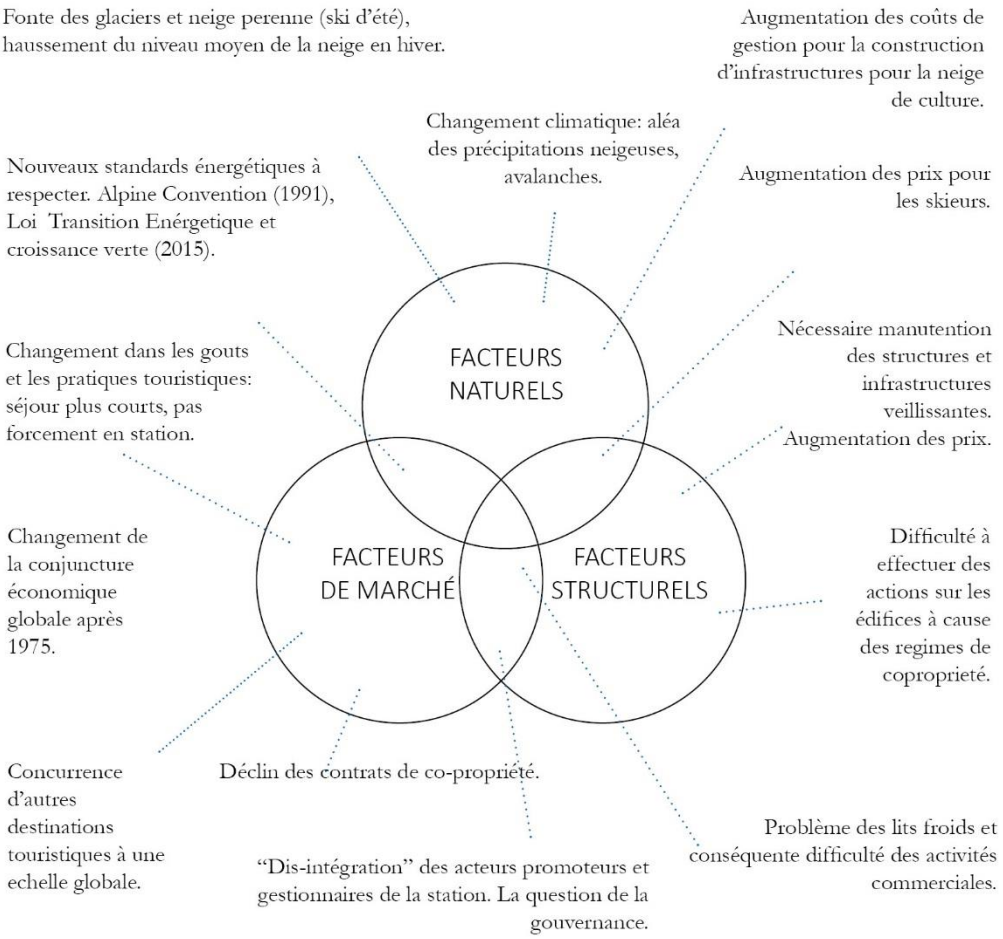


Fig. 00. 5. *Schématisation des facteurs de crise des stations de sports d'hiver, produite par l'auteure à partir d'un diagramme dans : MACCHIAVELLI Andrea, « Le tourisme alpin. Conditions et ambivalences face à l'innovation », Revue de géographie alpine, vol. 97, nº 1, 2009, p.15.*

La connexion entre station et territoire en question

En général, la station de sports d'hiver créée *ex nihilo* dans l'après-Seconde Guerre mondiale est le produit d'un régime de régulation fordiste[73], basé sur une fréquentation massive, une standardisation de l'offre et un séjour en lits banalisés ; comme nous l'avons vu, ce modèle semble aujourd'hui montrer ses limites.

Si les stations de basse altitude sont plus vulnérables au changement climatique, il semble néanmoins plus facile d'imaginer une diversification de l'offre touristique ou une transition vers d'autres activités, du fait de leur proximité avec des centres urbains ou leur connexion avec des villages qui préexistaient à la venue du ski.

Au contraire, les stations de haute altitude, et notamment les grandes stations dont les remontées mécaniques sont gérées par des groupes privés, ont un pouvoir d'investissement majeur qui leur permet de réaliser des équipements techniques ou des connexions entre domaines skiables pouvant contrer – temporairement - les problèmes de manque de neige de manière à rester compétitives à l'échelle alpine, voire à l'échelle globale des destinations de montagne. Il semble plus difficile, dans leur cas, d'imaginer une conversion substantielle de leur offre touristique.

Du fait de leur développement urbanistique et de leur position géographique, l'histoire des stations de haute altitude a souvent été décrite en termes de rupture avec le territoire support, qu'il s'agisse de l'aspect architectural des établissements, du système économique, du tissu social[74]. Pour autant, les stations de sports d'hiver se confrontent aujourd'hui à des enjeux qui invitent à élargir l'échelle de la réflexion à un territoire plus vaste que la simple empreinte au sol des édifices, ou la surface du domaine skiable. Il suffit de penser, par exemple, à la question de l'identification de sources pour la production d'énergie, ou à la réflexion autour des ressources qui pourraient contribuer à une diversification de l'offre touristique, ou encore, à une adaptation des infrastructures d'accès à la station pour aller à l'encontre d'une clientèle de plus en plus mobile.

Depuis quelques années, plusieurs chercheurs provenant de laboratoires français, comme l'I.R.S.T.E.A., le Laboratoire d'Excellence Innovation en Territoire de Montagne (LabEx I.TE.M.), l'Institut de Géographie Alpine, invitent à réfléchir à

[73] FRANÇOIS Hugues et BILLET Sylvain, « De la station au territoire : quels contours pour les destinations touristiques ? », *Mondes du tourisme*, nº 2, 2010, p. 88.

[74] Voir, entre autres, WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace*, Thèse de doctorat, Grenoble, Université Joseph Fourier, 2004, 643 p.

la station non plus comme un établissement autonome, mais au contraire, comme un système en relation avec un territoire, selon ses multiples dimensions : économique, géomorphologique, environnementale, administrative. Dans sa thèse de doctorat, Anouk Bonnemains[75] souligne la nécessité d'élargir l'échelle de réflexion de la station à la vallée, afin d'élaborer des stratégies d'adaptation au changement climatique ; des recherches publiées par l'I.R.S.T.E.A., et notamment par Emmanuelle George-Marcelpoil et Hugues François ont proposé une relecture de l'histoire de l'implantation des nouvelles stations d'altitude et de leurs systèmes de gouvernance selon la notion d'ancrage territorial[76].

La présente recherche souhaite s'inscrire à la suite des pistes ouvertes par ces travaux[77], avec pour objectif d'interroger les relations entre la station et les sites d'implantation. Si la question a déjà été abordée selon la perspective et les outils des géographes, des économistes, des sociologues, nous retenons que les études dans le domaine de l'architecture ont privilégié jusqu'à présent une lecture des stations comme étant des établissements autonomes et indépendants.

Comme nous le verrons dans le chapitre I. 1 dressant un état de la recherche sur le sujet, les études sur les stations de sports d'hiver en architecture ont été animées par deux intérêts principaux : d'un côté, la valorisation d'un patrimoine bâti, considéré comme étant innovant pour l'époque, en ce qui concerne les modèles urbanistiques, les choix typologiques, ou technologiques (c'est le cas, notamment, des travaux de Jean-François Lyon-Caen et de l'Équipe de Recherche Architecture et Paysage de Montagne[78]) ; de l'autre côté, une analyse des typologies, des modèles d'urbanisme, des processus de montage des projets des stations de montagne, vue comme un terrain révélateur de l'évolution des enjeux d'une société et d'une culture

---

[75] BONNEMAINS Anouk, *Vulnérabilitée et résilience d'un modèle de développement alpin : Trajectoire territoriale des stations de sports d'hiver de haute altitude de Tarentaise*, *op. cit.*

[76] Voir, entre autres, GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle (coord.), BILLET Sylvain et FRANÇOIS Hugues, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale*, TerriScope-Cemagref, 2010 ; FRANÇOIS Hugues et BILLET Sylvain, « De la station au territoire : quels contours pour les destinations touristiques ? », *op. cit.* ; GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle, ACHIN Coralie, FABLET Gabriel et FRANÇOIS Hugues, « Entre permanences et bifurcations : une lecture territoriale des destinations touristiques de montagne », *Mondes du Tourisme*, n°Hors-série, 2016, URL : http://tourisme.revues.org/1237 (consulté le 13/3/2018) ; FABLET Gabriel, *Entre performance de l'outil de production et pérennité de l'outil d'aménagement. Le dilemme immobilier dans les stations nouvelles d'altitude*, *op. cit.*, p. 65-68.

[77] Leur contenu sera approfondi dans le chapitre I. 2.

[78] Voir, entre autres, LYON-CAEN Jean-François, *Montagnes, territoires d'inventions*, École d'architecture de Grenoble, 2003, 88 p. ; LYON-CAEN Jean-François et CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lieux dits, Lyon, 2012, 272 p.

architecturale provenant des centres urbains (par exemple, les travaux menés par Marie Wozniak[79]).

La présente recherche se propose plus spécifiquement de questionner l'histoire des stations de sports d'hiver de haute altitude pour les analyser à l'intérieur d'un contexte plus élargi. Elle interroge les transformations qu'une station de sports d'hiver provoque sur un territoire[80] dans le temps, et questionne l'influence que les données physiques du territoire ont pu avoir sur les processus de conception, de construction et l'évolution d'une station de sports d'hiver de haute altitude.

Enfin, comment le rapport a évolué-t-il dans le temps ? À quelle échelle spatiale opèrent ces interactions ? Quelle a été leur prise en compte par les acteurs impliqués dans le processus de conception, construction et gestion de la station ?

[79] Voir, entre autres, WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.* ; WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver. Stations de Tarentaise, 1945-2000*, Chambéry, Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, 2006, 202 p.

[80] Nous précisons dans les paragraphes successifs comment nous nous référons au terme « territoire ». En outre, le concept sera approfondi dans plusieurs chapitres, au fil du développement de la recherche.

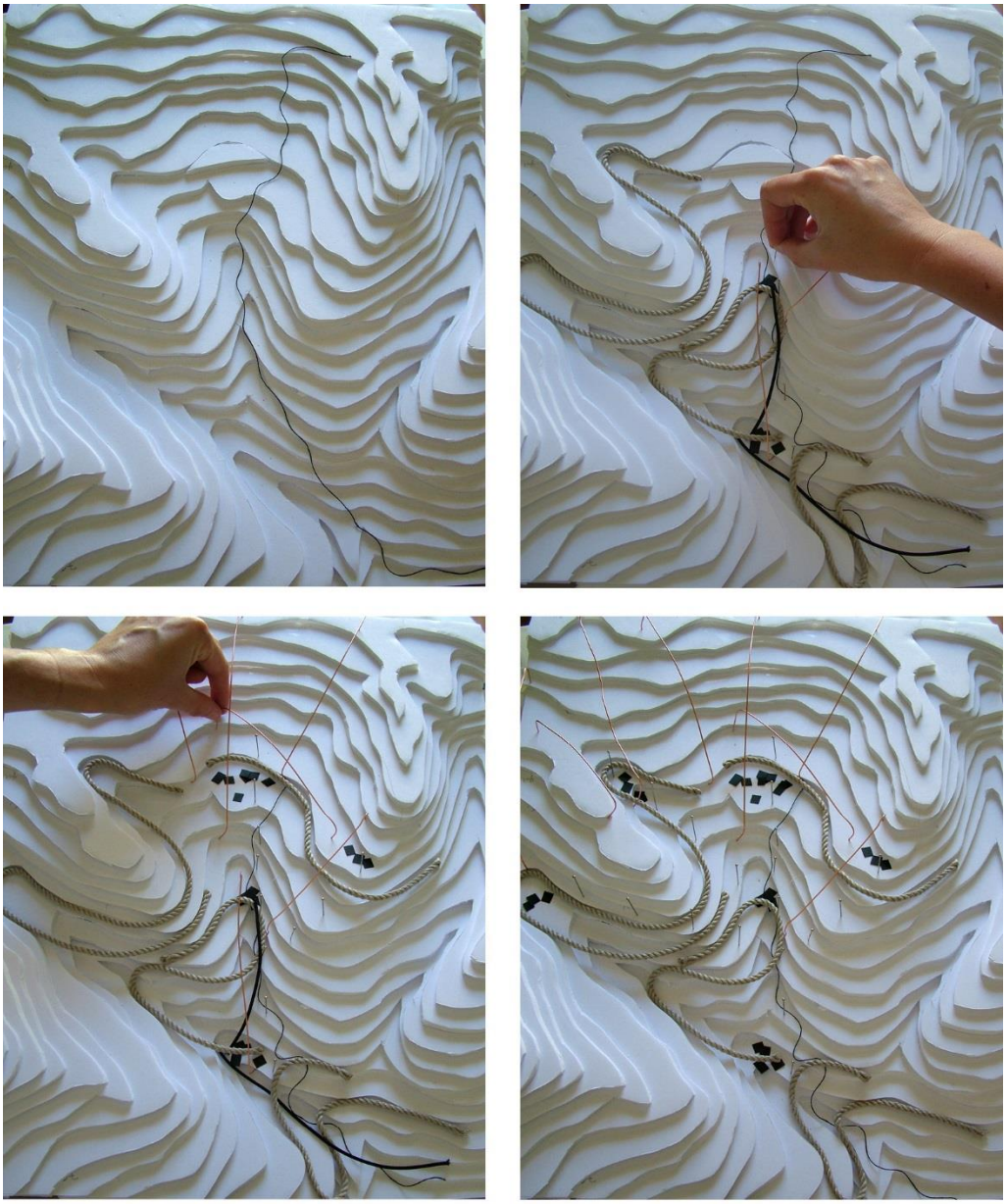


Fig. 00. 6. *Photos réalisées par l'auteure, faisant partie de la construction d'un vidéo pour la candidature à l'Université des Alpes à Megève, septembre 2015. La contribution avait comme titre : « La construction d'un territoire pour le loisir. Le cas des Alpes franco-italiennes dans l'après-Seconde Guerre mondiale ». Les photos représentent le processus de transformation du site de la Plagne, durant la construction des stations.*

HYPOTHÈSES

En citant le sociologue Claude Martin, nous définissons l'hypothèse dans le domaine des sciences humaines et sociales, comme « une proposition de réponse aux questions posées dans la mise en problème »[81]. Dans ce travail, l'hypothèse n'a pas un lien de causalité avec les phénomènes observés, comme dans les sciences expérimentales ; toutefois, elle est essentielle dans la mesure où elle propose des « pistes à explorer » qui guident la recherche.

Une relecture de l'histoire : du « lieu image » au « lieu réel »

Dans l'article « Nature et culture du lieu touristique »[82], le géographe Claude Raffestin exprime l'idée que les lieux n'ont pas une vocation touristique définie *a priori,* mais qu'au contraire, elle est une construction opérée par un milieu social. Il ajoute que « la nature et la culture du lieu touristique n'ont pas pour support celles du lieu géographique réel. »[83] Le tourisme est ensuite défini comme une double évasion : « échapper au lieu de départ par le voyage […] et échapper au lieu d'arrivée en lui substituant une image produite avant le départ »[84]. Cette lecture du lieu touristique a animé plusieurs recherches, notamment dans le domaine de l'architecture, qui ont décrit la naissance des lieux touristiques en termes d'« invention » et qui se sont concentrées sur l'enquête des idées culturelles, sociétales et politiques qui ont produit une architecture nouvelle.
En effet, les stations de sports d'hiver et surtout celles créées « de toute pièce », dans des lieux qui n'étaient pas habités de manière permanente, incarnent ce que Michel Foucault a défini comme « hétérotopie » :

> « Des lieux réels, des lieux effectifs, des lieux qui ont dessinés dans l'institution même de la société, et qui sont des sortes de contre-emplacements, sortes d'utopies effectivement réalisées dans lesquelles les emplacements réels, tous les autres emplacements réels que l'on peut trouver à l'intérieur de la culture sont à la fois

[81] MARTIN Claude, « Hypothèse », *in* PAUGAM Serge, *Les 100 mots de la sociologie*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que Sais-Je ? », p. 12‑13.
[82] RAFFESTIN Claude, « Nature et culture du lieu touristique », *Méditerranée*, vol. 58, n° 3, 1986, pp. 11–17.
[83] *Ibid.*, p. 11.
[84] *Ibid.*, p. 14.

représentés, contestés et inversés, des sortes de lieux qui sont hors de tous les lieux, bien que pourtant ils soient effectivement localisables »[85].

Plusieurs chercheurs ont remarqué combien les stations touristiques, réalisées pour apaiser le besoin d'évasion du stress de la vie urbaine et l'envie de s'échapper de son lieu de travail pour trouver l'épanouissement dans les terres hautes, finissent par représenter une image de la ville elle-même. Dans les années 1950 et 1960, nombre d'architectes qui étaient censés inventer de nouvelles typologies d'habitat ont finalement projeté en ces lieux les idées qui animaient leur réflexion sur la ville, et qui trouvaient là un terrain pour être expérimentées.

Dans une autre partie de sa réflexion, Foucault introduit l'idée que « les hétérotopies sont liées, le plus souvent, à des découpages du temps, c'est-à-dire qu'elles ouvrent sur ce qu'on pourrait appeler, par pure symétrie, des hétérochronies ; l'hétérotopie se met à fonctionner à plein lorsque les hommes se trouvent dans une sorte de rupture absolue avec leur temps traditionnel »[86]. Là encore, la station touristique, où l'activité sportive et le loisir marquent le rythme de la journée, en est un exemple pertinent.

La recherche veut proposer un renversement de ce paradigme. Nous souhaitons interroger la station comme lieu réel et donc caractérisé et affecté par sa situation à la fois spatiale et temporelle, d'un point de vue géographique, historique, environnemental. Ainsi, la recherche propose une relecture de l'histoire des stations de haute altitude comme processus de transformation d'un territoire.

Les hypothèses de la recherche interrogent les dimensions spatiales et temporelles pour une nouvelle compréhension du rapport entre la station et le territoire.

Hypothèse 1 : de la station au territoire, une relecture de la dimension spatiale

Nous formulons l'hypothèse que le processus de conception et de construction des stations de ski relève d'une véritable transformation du territoire, dans ses multiples composantes : environnementales, géomorphologiques, politiques, … Nous supposons aussi que les facteurs environnementaux, historiques, économiques, géomorphologiques des territoires concernés ont joué un rôle actif dans le processus de conception, de construction et d'évolution des stations de haute

[85] FOUCAULT Michel, « Des espaces autres. Hétérotopies », *Architecture mouvement continuité*, n° 5, 1984, p. 47.
[86] *Ibid.*, p. 48.

altitude. L'hypothèse nous conduit à reconsidérer l'échelle à laquelle il est pertinent d'analyser l'histoire des stations : il s'avère en fait nécessaire de passer de l'étude d'un objet décontextualisé à l'étude de la transformation d'un espace plus étendu que le simple terrain d'implantation des stations. En outre, cela nous amène à intégrer, dans l'analyse historique, une série de données relatives à l'environnement naturel, comme le sol, l'eau, la forêt, ainsi qu'à l'environnement bâti, comme les réseaux d'infrastructures techniques et de transport.

Il s'agit finalement de remettre en question le concept de « station *ex nihilo* » ou « en site vierge », qui a animé le discours des concepteurs et des aménageurs des années 1960 et 1970, et qui est encore couramment utilisé pour définir un certain type de station, construite loin des villages existants.

Une telle lecture nous semble faciliter une compréhension plus approfondie des enjeux dont sont l'objet les territoires d'altitude aujourd'hui, comme la capacité d'adaptation et la vulnérabilité des stations face aux changements en cours ou l'identification et la valorisation de ressources locales.

Hypothèse 2 : La compréhension d'une trajectoire, une relecture de la dimension temporelle

Nous formulons en outre l'hypothèse que l'histoire des stations de sports d'hiver construites dans les années 1960 et 1970 ne constitue qu'une étape dans les processus de mise en tourisme des sites de haute altitude. Dans cette perspective, l'histoire des activités antérieures au tourisme, implantées sur les mêmes territoires, joue un rôle décisif.

Afin de vérifier cette lecture, nous étudions les changements dans les systèmes d'infrastructure et du bâti, en relation avec l'évolution du système des acteurs, des outils urbanistiques et des limites administratives. Nous remontons le temps, jusqu'au début du XX^{e} siècle, quand les premières réflexions autour de la création des stations touristiques ont eu lieu, et nous lisons les transformations du territoire en parallèle avec l'évolution de la réflexion intellectuelle, par l'étude des projets, achevés ou non.

Par cette hypothèse, nous souhaitons remettre en question une lecture générationnelle qui a amené à catégoriser les stations comme étant le produit d'une idée élaborée durant une certaine période de l'histoire. Nous affirmons au contraire que le processus de conception, de construction et d'évolution d'une station

touristique couvre une temporalité longue et, qu'aujourd'hui, nous observons le résultat de cette trajectoire.

L'hypothèse sous-jacente : l'histoire comme méthode

Une autre hypothèse est sous-entendue dans les énoncés précédents, qu'il est nécessaire d'expliciter. La problématique a été formulée à partir des difficultés que rencontrent actuellement les territoires de haute montagne. Or, en quoi une relecture de l'histoire peut-elle permettre d'apporter une contribution aux réflexions sur l'état présent et sur le devenir des stations de sports d'hiver ? Nous nous référons à une idée formulée – entre autres – par l'historien français Paul Veyne, qui souligne l'importance de poser les bonnes questions si nous souhaitons comprendre la réalité que nous sommes en train d'observer.

> « Car la difficulté de l'historiographie est moins de trouver des réponses que de trouver des questions ; le physicien est comme Œdipe : c'est le sphinx qui interroge, lui, il doit trouver la bonne réponse ; l'historien est comme Perceval : le Graal est là, devant lui, sous ses yeux, mais ne sera à lui que s'il pense à poser la question »[87].

L'étude de l'histoire peut nous apprendre à orienter correctement les questionnements vers le contexte actuel. Par la recherche historique, nous voulons donc produire une connaissance qui nous permet de mieux comprendre « ce qui s'est passé », pour éclaircir le présent, passage préalable à l'élaboration de stratégies pour le futur.

D'autre part, il est aussi vrai qu'une enquête historique n'est jamais neutre ; elle construit son questionnement à partir des problèmes « urgents » au temps présent, propre à la recherche. Nous pouvons citer à ce propos Benedetto Croce, qui écrit :

> *« Il bisogno pratico, che è nel fondo di ogni giudizio storico, conferisce a ogni storia il carattere di 'storia contemporanea', perché, per remoti e remotissimi che sembrino cronologicamente i fatti che vi entrano, essa è, in realtà, storia sempre riferita al bisogno e alla situazione presente, nella quale quei fatti propagano le loro vibrazioni. »* [88].

Nous nous inscrivons dans un travail de relecture de l'histoire, selon les enjeux qui sont posés aujourd'hui. En partageant une vision fondatrice du laboratoire de recherche Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoire, au

[87] VEYNE Paul, *Comment on écrit l'histoire. Suivi de Foucault révolutionne l'histoire*, Paris, Seuil, 1979, p. 152, Première édition : *Comment on écrit l'histoire. Essai d'épistémologie*, 1971, 384 pp.
[88] CROCE Benedetto, *La storia come pensiero e come azione*, Bari, Laterza, 1939, p. 11.

sein duquel la thèse a été développée, nous considérons finalement l'histoire comme une méthode, en tant qu'elle permet d'acquérir une meilleure compréhension du présent.

> « L'histoire est pour nous cette méthode d'investigation nous permettant de mieux comprendre les processus à l'œuvre dans l'édification du monde habité, jusqu'à ses développements les plus récents. »[89].

OBJECTIFS

> « En nous mettant au défi de concentrer nos recherches sur des problèmes modernes très concrets, les décideurs politiques nous incitent à croire que nos travaux peuvent influencer le cours des événements dans le monde réel. […] Il y a pourtant ici aussi un risque considérable. En prenant comme seul point de départ les questions que posent les décideurs, il se peut que nous précisions mal les termes de notre propre analyse. En considérant comme acquises les catégories que nous devrions soumettre à notre critique, nous prenons le risque d'ignorer les causes structurelles que les outils de gestion ou politiques ne sont pas capables de prendre en compte »[90].

Objectifs généraux

L'objectif principal que nous visons consiste à développer une méthode pour l'étude de l'histoire d'un territoire : tout en restant dans le domaine des recherches en histoire de l'architecture, nous voulons tester l'opportunité d'intégrer de nouveaux éléments comme, dans ce cas spécifique des stations de sports d'hiver, l'hydrographie, la géologie, les questions liées au foncier, pour une compréhension plus complète de la manière dont l'homme a choisi d'habiter un lieu. Le recours à la longue durée s'avère nécessaire pour saisir les transformations de toutes les composantes du territoire, dont les échelles temporelles sont différentes.

Objectifs spécifiques

L'objectif spécifique consiste à contribuer à la connaissance de l'histoire des stations de sports d'hiver des Alpes franco-italiennes, notamment à travers la mobilisation

---

[89] MAUMI Catherine, « Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoires », Texte de présentation dans le cadre de l'évaluation H.C.É.R.E.S. du laboratoire MHAevt, 2014, 3 p.
[90] CRONON William, « De l'utilité de l'histoire environnementale », *in* CRONON William et LEFÈVRE Mathias (trad.), *Nature et récits, essais d'histoire environnementale*, Déhors, Bellevaux, 2016, p. 250. Version originale : CRONON William, « The Uses of Environmental History », *Environmental History Review*, vol. 17, nº 3, 1993, pp. 1‑22.

de documents d'archives qui n'ont jamais fait objet d'étude. Nous voulons aussi contribuer à la réflexion sur le futur des sites de haute altitude, par la prise en compte de nouvelles composantes du territoire, selon des dimensions spatiale et temporelle.
Par le déplacement de l'objet d'étude de « la station » au « territoire », nous voulons obtenir une compréhension plus complète de l'histoire des lieux, de leur état actuel et de leurs ressources.

MÉTHODE

Comme l'énonce Edgar Morin « La méthode ne peut se former que pendant la recherche »[91]. Dans le présent travail, la méthode et les outils de recherche ont évolué au fur et à mesure que se précisaient la problématique et les hypothèses, mais aussi avec la progressive découverte du corpus. Nous présentons donc la conclusion d'un processus de définition d'une méthode, qui s'est déroulé tout au long de l'activité de recherche.

L'« horizon de référence » théorique

Dans l'énoncé de la problématique et des hypothèses, nous avons mobilisé à plusieurs reprises le concept de « territoire ». Tout en étant conscients des multiples définitions qui lui sont associées, notamment selon les disciplines, nous nous limitons ici à présenter brièvement les références théoriques qui ont plus que d'autres contribué à construire un « horizon de référence »[92] théorique, à l'intérieur duquel le travail s'est déroulé.

Le territoire comme espace – temps

La recherche s'est nourrie d'une série de références qui associent au territoire une dimension à la fois spatiale et temporelle. Cette conception a été approfondie notamment par des géographes, qui ont intégré dans leurs démarches la dimension historique. L'urbaniste et géographe Marcel Roncayolo, entre autres, s'exprime sur la nature du territoire en 1990 :

---

[91] MORIN Edgar, *La méthode I. La nature de la nature*, Paris, Seuil, 1977, p. 22.
[92] Nous empruntons l'expression à André Corboz, qui, confronté à la même tentative de définition du concept de territoire, l'utilise dans l'essai : CORBOZ André, « Le territoire comme palimpseste », *Diogène*, n° 121, mars 1983, p. 14.

> « Je crois plutôt à l'impossibilité de séparer espace et temps, dans leur entrelacement qui fait la ville, les territoires et leur durée relative. […] Courons le risque de mal distinguer la part de la géographie et la part de l'histoire. Les constructions territoriales sont avant tout du temps consolidé »[93].

En Italie, Eugenio Turri, géographe de la même génération, considère le territoire comme « construction historique », dont on peut prendre connaissance par une étude qui utilise les mêmes méthodes des recherches archéologiques :

> « *Lo studio del territorio consiste quindi in una sorta di ricerca archeologica, o geologica di tali sedimentazioni, nel loro rilevamento stratigrafico che evidenzi i depositi più significativi* »[94].

André Corboz, historien de l'art et de l'architecture, reprend l'idée du territoire comme support sur lequel se superposent les traces du passé, par l'image, depuis lors souvent empruntée par les architectes, du « palimpseste »[95].
L'articulation entre la dimension spatiale et temporelle dans les études en géographie a été théorisée, entre autres, par le géographe Bernard Elissalde dans l'article « Géographie. Temps et changement spatial »[96]. L'espace géographique est décrit par l'auteur comme une succession de structures spatiales, dont chacune « possède sa propre périodisation, fonctionne selon son propre rythme et s'articule d'une certaine façon avec d'autres pour produire selon les époques des systèmes spatiaux ayant des configurations variées »[97].
De ces lectures découle une approche du territoire par des analyses diachroniques, visant à comprendre son évolution dans un temps long.

Le territoire comme système

Nous nous sommes également référée au territoire aussi comme espace de relation, ou comme le résultat d'une interaction entre diverses composantes. Alberto Magnaghi, architecte et urbaniste, fondateur de l' « école territorialiste » italienne et président de la Società dei territorialisti considère notamment le territoire comme

[93] RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, p. 20.
[94] TURRI Eugenio, *La conoscenza del territorio. Metodologia per un'analisi storico-geografica*, Venezia, Marsilio, 2002, p. 17.
[95] CORBOZ André, « Le territoire comme palimpseste », *op. cit.*
[96] ELISSALDE Bernard, « Géographie, temps et changement spatial », *Espace géographique*, vol. 29, n° 3, 2000, pp. 224-236.
[97] *Ibid.*, p. 232.

> « une relation entre entités vivantes, l'homme et la nature, dans le temps long de l'histoire. C'est une œuvre chorale, évolutive, qui grandit dans le temps. […] Le territoire nait d'une fécondation de la nature opérée par la culture »[98].

Cette vision est partagée en outre par de nombreuses études qui associent au territoire la notion de « système » et les outils de la « systémique », dont nous évoquons ici seulement quelques références à l'intérieur d'une littérature riche et dont la connaissance mériterait d'être approfondie.

Dans un article publié en 2006, le géographe Alexandre Moine se propose de définir un cadre des multiples déclinaisons de la notion de territoire, pour arriver ensuite à en donner une définition, qui soit en phase avec les enjeux actuels des sociétés[99].

Partant de l'idée que le territoire est avant tout défini par un espace, l'auteur y intègre aussi les valeurs et les significations qui sont données à l'espace, par un pouvoir déterminé. La mise en évidence d'une multiplicité des composants, porte l'auteur à définir le territoire comme un système complexe, formé par trois sous-systèmes, en évolution : l'espace géographique, le système des représentations de l'espace géographique, le système des acteurs qui agissent sur l'espace géographique.

L'un des aspects de cette lecture que nous avons intégré dans la recherche réside dans le fait d'avoir replacé les acteurs au centre de la réflexion : « on a trop souvent limité les investigations à des analyses sur l'organisation de l'espace, sans se pencher sur l'organisation des acteurs, l'intentionnalité des acteurs »[100].

Une approche par l'histoire environnementale

Durant le développement de la recherche, nous nous sommes enfin confrontée aux études menées par certains chercheurs qui se reconnaissent dans le champ de l'histoire environnementale, dont l'historien américain William Cronon. Nous nous sommes intéressée particulièrement à ses travaux publiés à partir des années 1990, car l'histoire environnementale y est mobilisée pour comprendre l'évolution d'un territoire, comme dans le cas de l'ouvrage majeur : *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West* [101].

---

[98] Traduit par l'auteure de MAGNAGHI Alberto, *Il progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000, p. 61. Nouvelle édition : MAGNAGHI Alberto, *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010, 344 p.

[99] MOINE Alexandre, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, vol. 35, n° 2, 2006, pp. 115-132.

[100] *Ibid.*, p. 121.

[101] CRONON William, *Nature's Metropolis : Chicago and the Great West*, New York-London, W.W. Norton & Co., 1991, 530 p.

Selon une définition partagée par les chercheurs, l'histoire environnementale étudie les relations entre l'humain et la nature. Elle est, plus explicitement, « un type d'histoire qui cherche à comprendre comment l'être humain a vécu, a travaillé, a pensé, en relation avec le reste de la nature, à travers les changements amenés par le temps »[102]. L'histoire environnementale nait d'un contexte culturel nord-américain, qui associe aux notions de territoire, paysage, nature, environnement, des significations partiellement différentes par rapport à celles qui découlent de la culture et de la tradition européenne, d'autant plus si nous considérons le débat dans l'histoire, la géographie ou l'architecture française et italienne au cours du XX^{e} siècle. Tout en gardant un cadre de références théoriques qui s'est constitué par des études menées dans le domaine de l'architecture, en France et en Italie, nous avons trouvé, dans l'histoire environnementale telle que proposée par Cronon, de sources d'inspiration pour la mise en place d'une méthode. Il s'agit, en effet, d'une approche visant la compréhension d'un territoire selon un regard diachronique, capable d'embrasser des temporalités longues et, en même temps, visant à analyser les multiples interactions entre les composants qui structurent le territoire dans un temps donné.

> « Dans l'étude des changements environnementaux, il est préférable de partir du principe que la plupart des activités humaines ont des conséquences sur l'environnement et que les changements dans les systèmes naturels (qu'ils soient causés par les humains ou par la nature elle-même) affectent presque inévitablement les êtres humains »[103].

Dans notre travail, nous nous sommes emparée des outils de l'histoire environnementale pour relire l'histoire des stations de sports d'hiver.

Origines et diffusion

Nous résumons ici les principaux enjeux portés par l'histoire environnementale comme domaine de recherche. Nous rappelons ses origines et sa diffusion, pour mieux comprendre l'univers théorique auquel nous faisons référence.

---

[102] Traduit de: HUGHES J. Donald, *What is environmental history ?*, Polity, 2006, p. 1.

[103] CRONON William, « De l'utilité de l'histoire environnementale », *op. cit.*, p. 261‑262. Version originale : CRONON William, « The Uses of Environmental History », *op. cit.*

Fabien Locher et Grégory Quenet, dans un article récent[104], expliquent que l'histoire environnementale s'est constituée aux États-Unis, entre la fin des années 1960 et le début des années 1970. Les premiers écrits et la création de la *Environmental Review* en 1972 recueillent les travaux de chercheurs comme Roderick Nash et Donald Worster, qui réclament la nécessité d'écrire une histoire « *from the bottom up* » et qui restituent un rôle aux éléments naturels[105]. Si la première génération de chercheurs en histoire environnementale est très marquée par des idées environnementalistes, cette tendance est moins présente à partir des années 1980, avec les écrits d'une deuxième génération dont William Cronon fait partie. C'est seulement dans les années 1990 que l'histoire environnementale s'ouvre au monde non américain, avec une multiplication des approches et des objets de recherche[106], et avec la difficulté de se définir comme discipline. L'ouverture européenne, consacrée par la création de l'European Society for Environmental History en 1999, étend en fait le champ disciplinaire « à la géographie historique, l'histoire rurale et agricole, l'écologie historique et aux approches historiques des sciences de la nature »[107].

En France et en Italie, l'intérêt pour l'histoire environnementale se diffuse très récemment. Selon Locher et Quenet cela s'explique, pour partie, par le fait que l'idée d'une relation entre l'homme et la nature dans les processus de construction d'une ville ou d'un territoire n'avait pas le degré de nouveauté, dans les années 1970, qu'elle avait eu aux États-Unis. Selon les auteurs, dans le cas français, l'histoire des Annales ou la géographie historique s'emparaient déjà des concepts de l'histoire environnementale, comme la « longue durée », ou de l'approche holistique[108].

À partir des années 2000, et spécialement dans la dernière décennie, ce domaine de recherche suscite un intérêt particulier, en lien avec une attention croissante pour les enjeux environnementaux et écologistes dans l'étude d'un territoire, tels le changement climatique, les catastrophes, les risques naturels, le développement durable. En France en témoignent la publication de l'ouvrage *Introduction à l'histoire environnementale*, par Fressoz, Graber et Locher en 2014, et la traduction d'un recueil d'articles de William Cronon, publié sous le titre *Nature et récits. Essais d'histoire*

---

[104] LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 4, nº 56, 2009, pp. 7-38.

[105] *Ibid.*, p. 8.

[106] *Ibid.*, p. 13.

[107] *Ibid.*, p. 15.

[108] *Ibid.*, p. 17-22.

environnementale, en 2016 et, enfin, par la publication d'un numéro de la *Revue d'histoire moderne et contemporaine* dédié à l'« Histoire de l'environnement »[109].

Méthodes de l'histoire environnementale

Sans vouloir donner une description exhaustive des méthodes mises en œuvre par l'histoire environnementale, nous souhaitons mettre en lumière certains aspects, qui ont contribué à construire les outils d'analyse de la recherche.

Le récit et la longue durée

L'effort pour comprendre l'histoire d'un lieu et tracer l'évolution diachronique d'un territoire est supporté par l'utilisation du récit.

> « Le récit est la principale forme littéraire qui tente de trouver du sens au sein d'une réalité chronologique incroyablement dense et désordonnée. Quand nous choisissons une trame pour ordonner nos histoires environnementales, nous leur attribuons une unité que ni la nature ni le passé ne possèdent aussi clairement »[110].

L'un des efforts majeurs de la présente recherche est donc le travail de description des processus de conception et de construction des stations de haute altitude, en croisant des informations qui proviennent depuis de documents de nature différente et conservés dans diverses archives. C'est un processus qui n'est pas neutre et qui implique, au contraire, une sélection et une hiérarchisation des informations, à partir du flux continu des événements qui composent l'histoire d'un lieu. Cela est encore plus critique dans la narration d'une histoire de longue durée, qui couvre plusieurs décennies. Il s'avère alors nécessaire de moduler les échelles temporelles afin de reconstruire certains moments en détail tout en passant plus rapidement sur d'autres.

Les risques d'une approche convoquant plusieurs disciplines

Comme l'écrit Cronon, une recherche qui se construit « à travers les frontières disciplinaires »[111] s'expose au risque intellectuel d'un manque de rigueur. C'est dans cette démarche que l'histoire environnementale trouve son plus grand défi.

---

[109] « Histoire de l'environnement », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 56, nº 4, 2009, p. 224.
[110] CRONON William, « Une place pour les histoires : Nature, histoire et récit », *in* CRONON William et LEFÈVRE Mathias (trad.), *Nature et récits, essais d'histoire environnementale*, Bellevaux, Dehors, 2016, p. 50.
[111] CRONON William, « De l'utilité de l'histoire environnementale », *op. cit.*, p. 249. Version originale :CRONON William, « The Uses of Environmental History », *op. cit.*

Il s'agit, dans notre analyse, de mobiliser des informations qui appartiennent aux domaines de la géographie, de l'économie territoriale, de la géologie, de l'hydrographie, etc. Si une simplification des notions est inévitable, nous considérons néanmoins l'interrogation de ces différentes disciplines, comme l'un des intérêts majeurs du travail.
Nous partageons le point de vue de l'historien Jean-François Bergier selon lequel le territoire alpin facilite et, d'une certaine manière, nécessite une telle approche.

> « Or, l'histoire des Alpes ne peut être qu'interdisciplinaire : c'est ce qui fait son intérêt, son charme intellectuel, sa richesse potentielle. […] Car ici plus encore qu'ailleurs, l'histoire est celle d'un affrontement entre l'Homme et la Nature, en tout cas d'un rapport permanent et d'un équilibre difficile à respecter. De plus, la Nature offre à l'historien des sources d'information qu'il ne trouve guère ailleurs. II peut donc faire son profit des acquis (et des hypothèses) de la géologie et de la géographie physique autant qu'humaine, de la climatologie (les variations du climat sont d'une part mieux lisibles en montagne; elles y ont d'autre part des effets particulièrement sensibles sur les activités et le comportement des communautés humaines), de la glaciologie, de la paléobotanique, des sciences forestières et de la dendrochronologie, et j'en passe: toutes ces connaissances, en général assez étrangères à l'univers de l'historien, sont nécessaires à son Information comme à son Interprétation des réalités alpines et des évènements qu'il recense. II y aura certainement tout profit à développer nos contacts avec les experts de ces matières-là »[112].

L'approche holistique : un objectif possible ?

> « L'une des caractéristiques majeures de l'histoire environnementale, et à notre sens l'un de ses grands intérêts, tient à ce qu'elle propose des cadrages spatiaux et temporels inhabituels par leur ampleur »[113].

Si l'objectif de l'histoire environnementale est une compréhension holistique des processus de transformations des territoires, mener cette enquête dans sa totalité s'est avéré être impossible, car le temps et le cadre de travail d'une thèse de doctorat ne sont pas suffisants pour recueillir les données nécessaires. Nous nous limitons donc à « tester » les potentialités de l'histoire environnementale, par la mobilisation

[112] BERGIER Jean-François, « Des Alpes traversées aux Alpes vécues : pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes », *Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen*, vol. 1, 1996, p. 16.
[113] LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *op. cit.*, p. 25.

de cas d'étude et d'une série « d'indicateurs », que nous avons évalués comme étant déterminants dans les histoires des contextes analysés.
En outre, l'élargissement du champ d'analyse porte en lui le risque, pour le chercheur, de lacunes en matière de connaissances, qui seraient nécessaires pour traiter une telle hétérogénéité de documents. L'idéal serait donc un travail mené par une équipe de spécialistes dans des disciplines différentes. Pour ce qui nous concerne, un architecte n'a pas les compétences suffisantes pour lire de manière approfondie des données liées, par exemple, à la géologie ou à l'hydrographie. La tentative que nous avons effectuée s'est donc limitée à une compréhension des enjeux principaux concernant les facteurs analysés.

Cas d'étude et catégories d'analyse : tester une méthode

Les analyses se concentrent principalement sur l'histoire de quatre stations, qui partagent la caractéristique d'avoir été construites en haute altitude, loin des villages existants, et selon un projet produit par un architecte ou un urbaniste dans la période 1950-1970. Il s'agit de deux cas français : les premières stations du domaine skiable de La Plagne, en Savoie et la station de Chamrousse, en l'Isère ; et de deux cas italiens : la station de Sansicario, partie du domaine skiable La Vialattea, en Piémont et la station de Pila, en Vallée d'Aoste (Fig. 00. 9).
Les cas d'étude ont été sélectionnés pour leur valeur « illustrative ». Ils sont mobilisés en fonction des questions posées par la recherche et analysés sous l'angle d'indicateurs à chaque fois différents.
Dans le cas de La Plagne, nous analysons par une approche synchronique les interactions entre la conception du projet avec les données géologiques et les anciens usages du sol ; dans le cas de Sansicario, nous analysons, par une approche diachronique conduite à une échelle territoriale, l'histoire du système d'infrastructure liant la station au territoire. Dans les cas de Pila et de Chamrousse, nous mettons ensuite à l'épreuve les outils fabriqués dans les analyses précédentes : nous essayons donc de construire une lecture de l'histoire des deux territoires sur un temps long, et selon différentes entrées : l'évolution des connexions entre la station et le territoire, les visions portées sur les mêmes paysages par des projets successifs, les interactions entre la construction de la station et une série de données géographiques et environnementales propres aux sites en question (l'hydrographie, la géologie, le foncier).

Dans l'analyse des cas d'étude, nous mobilisons des outils propres à la recherche architecturale.

L'analyse et le dessin cartographique

La comparaison des cartes dressées sur des périodes différentes sur le même territoire est un outil efficace pour l'étude des transformations spatiales des territoires (Fig. 00. 7).
Nous avons travaillé à partir des cartes topographiques anciennes et récentes de l'Institut Géographique National, pour la France, et de l'Istituto Geografico Militare, pour l'Italie, dans le but d'utiliser un support similaire pour les deux côtés des Alpes, qui puissent être comparables, en termes d'échelle et du contenu.
Pour le territoire français, nous avons utilisé une série de cartes topographiques produites dans les années 1950 à l'échelle 1:50 000, successivement digitalisées et géoréférencées, ainsi que des cartes topographiques récentes, dessinées à l'échelle 1:25 000, et éditées, pour la région alpine, entre 2015 et 2017 sur la base d'un relevé du terrain datant de 2013.
Pour le territoire italien, nous nous sommes basée sur les éditions successives de la Série 25 des cartes topographiques de l'I.G.M. à l'échelle 1:25 000. Nous avons eu accès en particulier à des cartes éditées dans les années 1930 et d'autres dans les années 1960. Pour une cartographie plus récente sur le territoire alpin occidental, il faut s'adresser aux Carte Tecniche Regionali, produites à partir des années 1990 par les Régions, à l'échelle 1:10 000. Il est donc plus compliqué de comparer l'état actuel du territoire avec la cartographie historique.

L'analyse et le re-dessin des documents de projet des stations de sports d'hiver

Concernant l'étude des dessins des projets élaborés par les architectes, nous souhaitons comprendre l'évolution des idées, qu'elles aient été réalisées ou pas.
Nous nous intéressons en particulier à l'élaboration des plans d'aménagement et des plans masses, à l'aide desquels il est possible d'étudier les relations que le projet entretient – ou non – avec le territoire.
Comme pour l'analyse cartographique, le re-dessin est un outil permettant, outre une connaissance plus approfondie de l'objet étudié, la comparaison de données

par la superposition, sur un même site, des projets exécutés par des concepteurs différents, ou des modifications qu'un même projet a subies dans le temps.

La « frise chrono-systémique »

S'exprimant sur la méthode pour étudier un territoire pensé comme construction historique, Eugenio Turri propose de « remonte le temps », dévoilant les strates qui le composent, du plus récent au plus ancien.

> « *Metodologicamente, la ricerca sugli strati sedimentati nel tempo può procedere secondo un processo di destrutturazione, partendo dal territorio così com'è, al momento attuale, e con successive operazioni di strip, togliendo via via uno strato dall'altro* »[114].

André Corboz nous rappelle que l'histoire peut être racontée de deux façons : vers « l'aval » ou vers « l'amont ».

> « Vers l'aval', ce qui peut être mis en évidence, ce sont les voies abandonnées, les projets non réalisés, ceux dont les intentions ont été oubliées en cours de route, bref, la richesse des suspens – qui apparait au chercheur comme une sorte de delta. Vers l'amont', en revanche, la démarche consiste ordinairement à remonter d'un 'fait' ou ensemble des faits déterminants à leurs précédents. Cette seconde manière produit au contraire une histoire linéaire »[115].

Nous avons construit notre méthode selon une conception qui est similaire à celle que Corboz définit comme un parcours « vers l'aval ». Nous donnons en fait importance aux projets non réalisés, aux moments de rupture et aux bifurcations.
En outre, nous nous sommes appuyée sur une idée développée par le géographe Bernard Elissalde dans l'article « Géographie, temps et changement spatial »[116]. Elissalde souligne qu'« à partir du moment où l'on considère un ensemble territorial (pays, région, etc.) comme un ensemble complexe d'éléments en interactions, l'étude du changement doit concerner les temps multiples des parties autant que ceux du tout. »[117]. L'histoire d'un territoire est ensuite décrite comme la superposition de différentes « structures spatiales », chacune caractérisée par une temporalité et une durée.

---

[114] TURRI Eugenio, *La conoscenza del territorio. Metodologia per un'analisi storico-geografica*, *op. cit.*, p. 27.
[115] CORBOZ André, « Élucubrations su la nature de l'histoire », *in Sortons enfin du labyrinthe !* Gollion, InFolio, 2009, p. 70.
[116] ELISSALDE Bernard, « Géographie, temps et changement spatial », *op. cit.*
[117] *Ibid.*, p. 231.

Cette image s'est révélée inspiratrice pour la configuration d'un outil conceptuel capable d'interpréter l'évolution des territoires considérés selon différentes composantes (géographiques, politiques, architecturales, etc.). Nous avons traduit cette idée par l'utilisation de « frises chrono-systémiques », en empruntant le terme à Bernard Elissalde[118] et en nous appuyant sur des formations organisées par certains chercheurs du LabEx I.TE.M en 2015 pour explorer les potentialités de l'outil[119]. Ainsi, nous construisons les trajectoires des stations étudiées, à travers une analyse parallèle des changements dans le système des acteurs, de l'évolution des projets et des outils urbanistiques, des modifications du paysage et de l'environnement, des phases de construction des établissements et d'infrastructure. L'outil frise est utilisée souvent par les chercheurs engagés dans l'étude de l'histoire d'un territoire, dans la mesure où cela permet de « superposer diverses informations ». Dans les études qui s'engagent avec des analyses de très longue durée, le chercheur doit gérer la difficulté de superposer des informations dont les changements sont lisibles sur différentes échelles temporelles. Cette difficulté doit être prise en compte par l'historien, comme l'explique, entre autres, Daniel J. Marcucci.

> « *A timeline is a useful graphic device that allows historical information to be layered. Thus, landscape periods, ecological stages, cultural periods, and keystone processes can be viewed contemporaneously. Such a timeline should have a logarithmic time scale, giving greater weight to the events of this century, but going back to the period of glacial retreat over 10.000 years ago* »[120].

CORPUS

Dans un article traitant des potentialités des études dans le domaine de la *landscape history*, Gordon Whitney s'exprime sur la nécessité, pour le chercheur, de recourir à des sources de nature différente :

> « *All historical research is part detective work, but the writer of landscape histories is especially burdened to search a myriad of sources to glean pertinent information. […] In dealing with*

[118] ELISSALDE Bernard, *Temporalités et changement spatial*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris 1, Paris.
[119] BERGERET Agnès, GEORGE-MARCELPOIL Emmanuelle, DELANNOY Jean-Jacques et PIAZZA-MOREL Delphine, *L'outil-frise : une expérimentation interdisciplinaire : Comment représenter des processus de changements en territoires de montagne ?* Les Carnets du Labex I.TE.M., 2015.
[120] MARCUCCI Daniel J., « Landscape History as a Planning Tool », *Landscape and Urban Planning*, vol. 49, 2000, p. 74.

incomplete or inconsistent data, landscape historians are advised to build redundancy into their research with multiple lines of inquiry »[121].

Le croisement de différentes sources se justifie par la tentative d'obtenir une vision le plus complète possible sur un territoire donné (Fig. 00. 8). De ce fait, le corpus principal de la recherche est composé de documents (textes et dessins) provenant de différentes archives :

- Des fonds privés d'architectes qui ont participé à la construction de stations, comme le fonds Laurent Chappis (stations de Chamrousse, Pila, et Sansicario) et le fonds Michel Bezançon (stations de la Plagne), qui ont été versés aux Archives départementales de la Savoie, à Chambéry.
- Les archives des offices techniques des communes-support des stations étudiées : Chamrousse, Gressan (Vallée d'Aoste), pour la station de Pila ; Cesana Torinese (Piémont), pour la station de Sansicario Alta, Saint-Martin-de-Bellville pour la station des Menuires.
- D'autres fonds d'archives, auxquels nous avons pu avoir accès et qui nous ont permis d'avoir des informations complémentaires sur les cas d'étude en question : les Archives de la Région Vallée d'Aoste et les Archives historiques d'Aoste, pour le cas de Pila ; divers fonds conservés aux archives départementales de l'Isère, pour le cas de Chamrousse, l'archive de la Coopérative Nonsoloneve et de la famille Persano, pour le cas de Sansicario.
- Le fonds du S.E.A.T.M., qui a été versé aux Archives Départementales de la Savoie (pour les stations de la Plagne et des Menuires).

Nous avons aussi utilisé des sources complémentaires :

- Les numéros des revues d'architecture dédiés à la montagne ou à l'architecture alpine et publiés entre 1930 et 1980 en France et en Italie, pour comprendre la réflexion développée par la culture architecturale sur l'aménagement touristique des Alpes.
- Des cartes topographiques anciennes et récentes (de l'I.G.N. français et de l'I.G.M. italien, la Carta Tecnica Regionale du Piémont et de la Vallée d'Aoste)
- Des entretiens avec des témoins, afin de compléter la connaissance du processus historique.

[121] *Ibid.*, p. 75. Citant: WHITNEY Gordon G., *From Coastal Wilderness to Fruited Plain: A History of Environmental Change in Temperate North America, 1500 to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, 486 p.

- Des entretiens avec des experts, des élus et des chercheurs, afin de « mettre à l'épreuve » les résultats et la méthodologie de la recherche.
- Des données statistiques concernant des séries historiques sur la fréquentation touristique des cas d'étude examinés, pour en comprendre la conjoncture.

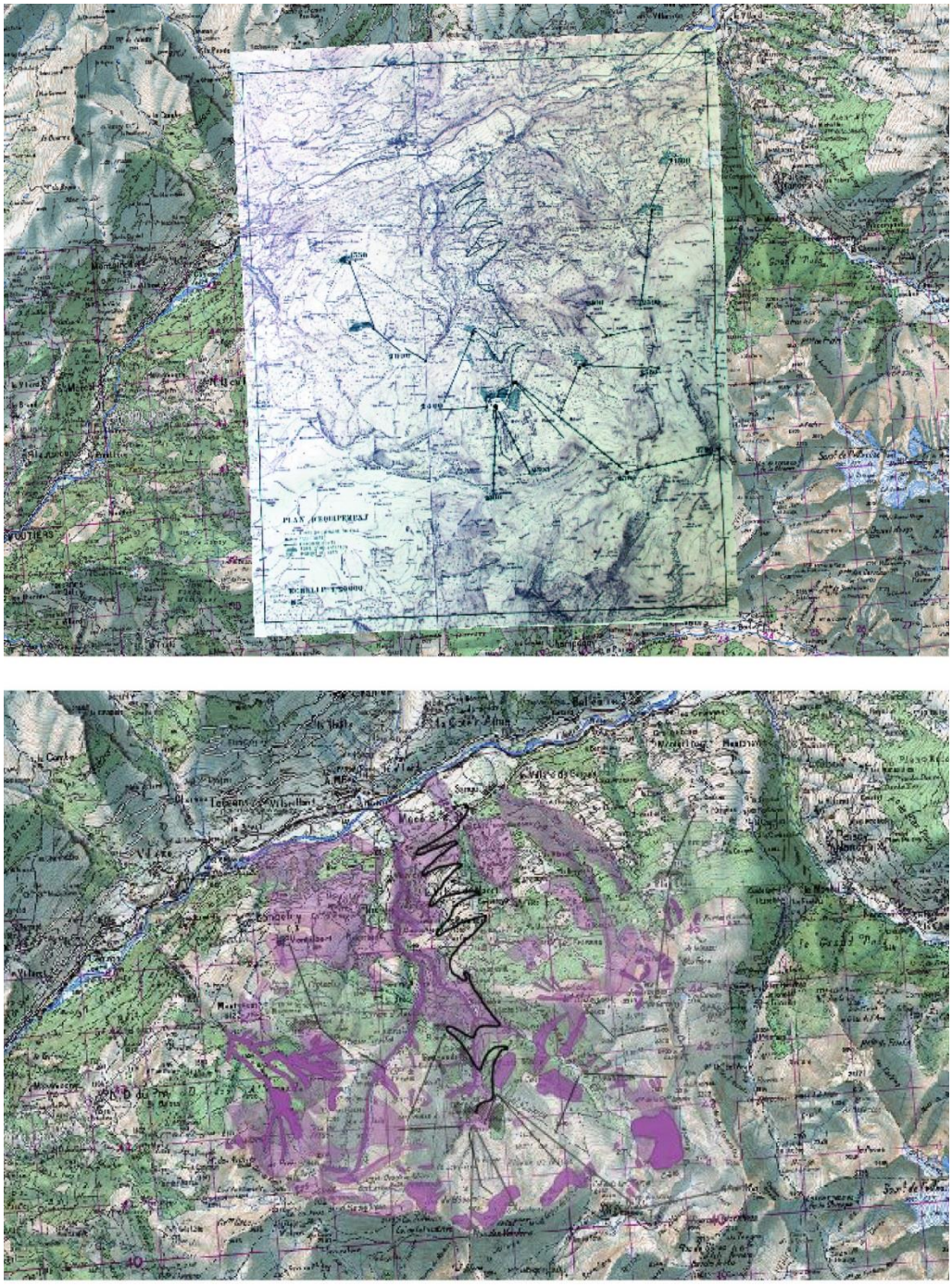


Fig. 00. 7. *Captures d'écran produites par l'auteure qui illustrent la méthode utilisée pour les analyses des cas d'étude.* ***a.*** *La géo - référenciation d'un plan d'aménagement pour la station de la Plagne datant de 1960, sur une base I.G.N. dressée en 1950.* ***b.*** *Le re-dessin d'une carte représentant les données géologiques du site de la Plagne, superposée à une base I.G.N., dressée en 1950.*

Fig. 00. 8. Frise réalisée par l'auteure pour ordonner chronologiquement (colonne), selon la source (ligne) et la thématique (couleur) les informations issues de la recherche d'archives. Nous avons par ce moyen constituée une base de données nécessaire à la construction d'un récit, par le croisement ou la lecture parallèle de sources diverses.

DÉVELOPPEMENT DE LA RECHERCHE : UN TERRAIN D'ÉTUDE TRANSFRONTALIER

Dans un numéro de la revue *Histoire des Alpes* publié en 1996, Jean-François Bergier, historien et promoteur de l'Association internationale pour l'histoire des Alpes, soutient la nécessité de favoriser les études comparatives et les échanges internationaux. Il regrette un manque de circulation de la recherche entre les différents pays alpins, qui peut être imputé à un isolement des chercheurs, à des traditions historiographiques diverses et à une place différente occupée par la montagne dans les différents contextes.

En effet, l'un des enjeux qui a le plus déterminé le travail que nous avons réalisé réside dans le fait d'avoir un terrain d'étude transfrontalier et d'avoir conduit les recherches au sein de deux laboratoires se situant dans le territoire en question (le laboratoire MHAevt, à Grenoble), ou à proximité (dans le cas du laboratoire ABC, à Milan). Nous avons donc expérimenté à la fois les difficultés et les potentialités d'une recherche amenée à structurer dans de telles conditions. Depuis le début, nous nous sommes confrontée aux profondes différences qui ont marqué l'histoire de l'aménagement touristique des deux côtés des Alpes, question que nous avons déjà abordée[122], mais aussi avec un état de la recherche sur le territoire alpin déséquilibré. En effet, dans le contexte italien nous avons pu entrer en contact avec l'Istituto di Architettura Montana (I.A.M.), lié au Politecnico di Torino, qui s'intéresse, entre autres, à l'architecture alpine moderne et contemporaine, et avec l'Università della Montagna (UNIMONT), centre de formation et recherche qui oriente ses activités autour des disciplines des sciences agricoles et de l'environnement. Il nous a pourtant été difficile de trouver des interlocuteurs qui s'intéressent spécifiquement au tourisme alpin et, plus encore, à l'histoire du tourisme alpin de l'après-Seconde Guerre mondiale.

Le contexte grenoblois est profondément différent, car s'y sont établis plusieurs pôles de recherche de renommée internationale étudiant la montagne et le tourisme alpin. Outre l'Institut de Géographie Alpine, l'I.R.S.T.E.A., le LabEx I.TE.M, que nous avons déjà évoqués, rappelons que l'École d'Architecture de Grenoble fait de la montagne l'un de ses terrains d'étude privilégiés, tant pour ce qui relève de la pédagogie que de la recherche. Depuis les années 1990, elle héberge le laboratoire Architecture et Paysage de Montagne, dirigé par Jean-François Lyon-Caen, qui travaille spécifiquement sur les infrastructures du tourisme de masse des Alpes

[122] BERGIER Jean-François, « Des Alpes traversées aux Alpes vécues : pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes », *op. cit.*

françaises. Cette situation reflète d'une façon évidente le poids différent que les stations de sports d'hiver ont dans l'histoire et dans l'économie des régions alpines françaises et italiennes. Cela explique aussi pourquoi le nombre important de recherches et d'études auxquelles nous faisons référence et qui forme le socle sur lequel la réflexion a été construite provient essentiellement du milieu francophone. Nous avons donc compris qu'une comparaison des deux contextes aurait été une tâche difficile, voire peu fructueuse. Pour cette raison, nous nous sommes limitée à une lecture parallèle des deux histoires et des quatre cas d'étude, qui se trouvent dans des situations géographiques similaires. Cela a permis d'acquérir une meilleure connaissance des singularités de chacun des deux contextes.

LA STRUCTURE DE LA THÈSE

La thèse se structure en quatre parties, chacune composée par deux chapitres.
Dans une première partie, nous approfondissons les termes de la problématique et des hypothèses, en établissant un état de la recherche sur l'architecture pour le tourisme (Chapitre 1) et en étudiant l'évolution du regard des chercheurs sur les stations de sports d'hiver dans le domaine de la géographie, de l'économie territoriale et de l'architecture (Chapitre 2).
Dans une deuxième partie, nous nous donnons à comprendre le cadre politique, culturel, économique dans lequel évolue l'histoire de l'aménagement touristique de la montagne en France et en Italie, entre les années 1930 et les années 1980 (Chapitre 1) et le rôle joué par les architectes et urbanistes dans les deux contextes (Chapitre 2).
Dans une troisième partie, nous analysons l'histoire des stations de La Plagne (Chapitre 1) et de Sansicario (Chapitre 2) par des analyses respectivement synchroniques (à l'échelle du plan masse et du plan d'aménagement) et diachroniques, à l'échelle des systèmes d'infrastructure territoriale. Notre tentative vise à déconstruire une lecture acquise des stations comme étant des objets décontextualisés, ou comme étant la concrétisation de modèles figés dans le temps.
Enfin, dans une quatrième partie, nous essayons d'écrire une nouvelle histoire des stations de Pila (Chapitre 1) et Chamrousse (Chapitre 2) par la compréhension, sur un temps long, des relations entre l'évolution des projets et des visions portées sur le paysage et certaines données environnementales et géologiques, telles que l'hydrographie, les systèmes fonciers, les réseaux d'infrastructure technique et de transport.

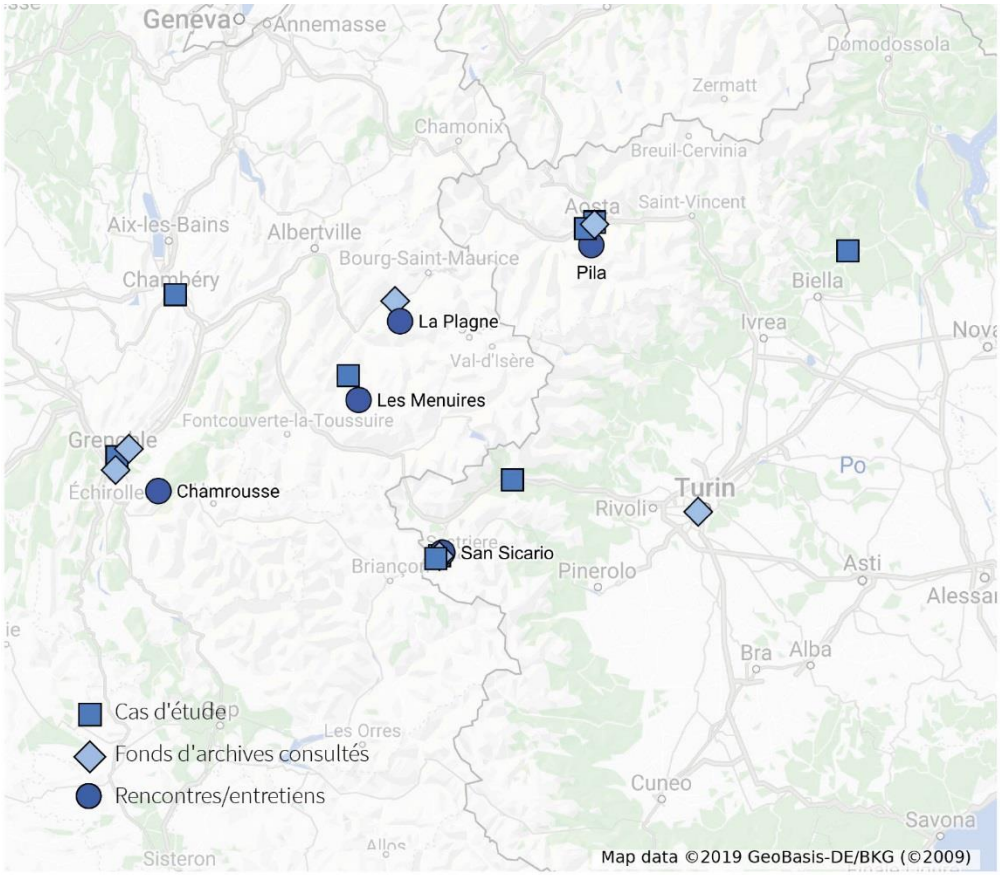


Fig. 00. 9. *Localisation des cas d'étude : La Plagne et Chamrousse, dans les Alpes françaises ; Sansicario et Pila, dans les Alpes italiennes.*

Partie I

PARTIE I. SITUER LA RECHERCHE

Nous souhaitons dresser un état de l'art autour de l'objet de notre étude. Dans un premier chapitre, il s'agit de construire le panorama des nombreuses recherches récemment menées dans le domaine de l'architecture et portant sur la production pour le tourisme, en général, et sur celle pour le tourisme de montagne, plus spécifiquement. Dans un deuxième chapitre, nous traitons de l'évolution du regard propre aux travaux qui se sont intéressés aux stations de sports d'hiver, dans diverses disciplines, à partir des années 1950 jusqu'à aujourd'hui.

Grâce à ce parcours, il a été possible de mieux situer et justifier le propos qui anime la présente recherche. Les études les plus récentes sur les stations de sports d'hiver, conduites à l'extérieur des disciplines architecturales, expriment la volonté de redécouvrir les liens entre la station et le territoire. Nous souhaitons aller dans la même direction tout en restant dans le domaine de la recherche en architecture, qui, pourtant, a jusqu'à aujourd'hui très souvent considéré la production pour le tourisme de masse comme faite d'objets décontextualisés.

Chapitre I. 1. Architecture pour le tourisme de masse dans l'après-Seconde Guerre mondiale : un état de la recherche

1.1. UN CHAMP D'EXPLORATION OUVERT

Le chapitre souhaite situer le présent travail à l'intérieur du panorama de la recherche menée par les disciplines architecturales autour des relations entre tourisme et environnement bâti, à l'échelle de l'édifice, de la ville et du territoire.
Dans l'introduction à l'ouvrage *Architecture and tourism : perceptions, performance and place* paru en 2004, l'historienne de l'architecture *Medina Lasansky* écrit que les études sur le tourisme ont été poursuivies principalement en dehors des disciplines architecturales :

> « *While the anthropologists, sociologists and political scientists have been dealing with the issue of tourism for several decades, those interested in architectural history have all but ignored it. Only recently have architectural historians begun to assess the role played by tourism in the history of the built environment* »[123].

En 2015, le texte de présentation de la journée d'étude Tourisme(s), organisée par l'Unité Mixte de Recherche « Architecture Urbanisme Société : Savoirs Enseignement Recherche » (U.M.R., A.U.S.s.e.r.) et des écoles d'architecture parisiennes, insiste sur l'idée que, bien que l'industrie touristique mondiale soit en expansion continue depuis la Seconde Guerre mondiale, « les programmes et les formes qui lui sont associés restent encore relativement peu étudiés par la recherche architecturale »[124].
C'est probablement à la suite de cette prise de conscience que, depuis environ une décennie, de nombreuses réflexions ont été engagées sur la thématique en question par des centres de recherche en Europe et aux États-Unis. Les approches et les objets d'étude sont multiples. Il semble en premier lieu exister une volonté, de la

[123] LASANSKY Medina, « Introduction », *in* MCLAREN Brian et LASANSKY Medina, *Architecture and Tourism. Perception, Performance and Place*, Oxford - London, Berg Publishers, 2004, p. 4.
[124] Appel à participation à la journée d'étude Tourisme(s), ENSA-Paris Belleville, ENSA-Paris Malquais, Paris, 28-29/5/2015, organisée par UMR AUSser, CNRS 3329.

part des historiens de l'architecture, de comprendre un phénomène assez récent et non encore complètement exploré. En outre, la recherche en architecture et paysage (à la suite d'autres disciplines telles que l'histoire, la géographie, la sociologie, l'économie territoriale) cherche à comprendre les évolutions récentes du tourisme, dont les pratiques changent constamment de lieu, de temps et de moyens, tout en restant l'un des leviers majeurs de la transformation des villes et des territoires. Ou encore, les problèmes posés par l'obsolescence de certaines infrastructures à cause des évolutions de la conjoncture économique et des pratiques touristiques, qui sollicitent l'engagement de réflexions sur de possibles actions d'entretien, renouvellement, démolition ou restauration.

Nous avons donc analysé le contenu d'une série de publications récentes ainsi que les communications et les actes de diverses rencontres scientifiques d'envergure internationale, qui se sont tenues au cours des dix dernières années dans des centres de recherche en architecture à l'échelle européenne. Une participation directe à une partie des conférences citées[125], nous a en outre permis de saisir les questionnements émergés durant les rencontres.

À travers cette analyse nous avons pu mettre en relief trois principales lignes de recherche qui interrogent l'architecture touristique par des perspectives différentes. La constitution d'un état de la recherche sur l'architecture pour le tourisme, dont il est question dans ce chapitre, nous aide aussi à préciser les approches différentes qui sont aujourd'hui adoptées dans l'étude de l'architecture touristique alpine du

[125] Le travail de recherche pour la préparation de la présente thèse a été exposé par l'auteur à travers les suivantes présentations et articles : « La construction d'un territoire pour le tourisme de masse. Le cas des Alpes franco-italiennes », présentation dans la journée d'étude *Tourisme(s)*, organisée par UMR AUSser, ENSA-Paris Belleville, ENSA-Paris Malaquais, Paris, 28-29/5/2015 ; « Structures territoriales en évolution. Une lecture comparée des systèmes de connexion haut-bas pour les stations touristiques de Pila (IT) et Chamrousse (FR) », présentation dans le colloque *Tourisme(s) et Adaptation(s)*, organisé par l'Unité Mixte de recherche Pacte et laboratoire de sciences sociales et l'Association Tourisme Recherche et Enseignement Supérieur (AsTRES), Université Grenoble Alpes, Cité des Territoires, Grenoble, 14-15-16/06/2017 ; « Between lieu-image and lieu-réel : the case of the construction of La Plagne ski resorts », présentation dans le colloque internationale *Architecture and tourism. Fictions, simulacra, virtualités*, organisé par Université Paris 1- Panthéon-Sorbonne, Université de Genève, Université de Berkeley, Paris, 4-5-6-7/07/2017 ; « Tra immaginario e luogo reale. Infrastrutture per il turismo di massa nell'Alta Val di Susa », présentation dans le congrès *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione, VIII Congresso AISU, Napoli 2017*, organisé par Associazione Italiana Storia Urbana (AISU), Università Federico II, Napoli, 7-8-9/09/2017; « Ski resorts in the Alps: questioning the concept of natural resource through the history of a landscape » présentation dans le colloque internationale *Touriscape. Transversal tourism and landscape*, organisé par l'Institut Habitat-Turismo-Territorio, l'Escuela de Arquitectura de Malaga, l'Universidad de Malaga, Torremolinos (Malaga), 8-10/02/2018.

XX^e^ siècle[126]. Nous concluons enfin le chapitre par une explicitation de la perspective adoptée dans le présent travail, dans le cadre très riche des réflexions qui sont en cours.

1.2. HORS DU TEMPS, HORS DU LIEU. L'ARCHITECTURE TOURISTIQUE COMME LE PRODUIT D'UN IMAGINAIRE

Il est possible d'identifier une première ligne de recherche qui interroge l'architecture touristique dans son être matérialisation d'imaginaires culturels.

C'est, par exemple, ce qui est proposé par le colloque international *Architecture and tourism. Fictions, simulacra, virtualities,* organisé par l'Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, l'Université de Genève et l'Université de Berkeley, qui s'est tenu à Paris en juillet 2017. Le texte de présentation de l'événement pose la Révolution industrielle de l'Europe occidentale comme moment marquant le début du phénomène étudié, et il s'intéresse à la construction historique des lieux touristiques comme à leurs dernières évolutions, à l'échelle globale. La rencontre a voulu explorer les paradoxes liés à une architecture qui adopte des langages formels se référant à des contextes autres, dans le temps et dans l'espace, par rapport à la réalité géographique et historique où elle est construite. C'est le cas, par exemple, des établissements ou des édifices de vacances réalisés dans les dernières décennies sur la côte ou en montagne, qui proposent une réinterprétation des typologies architecturales du passé comme le village de la Méditerranée ou des Alpes. Cette réinterprétation de l'architecture vernaculaire se concrétise au nom de la redécouverte d'une « tradition » qui est elle-même inventée. Cela s'achève, par exemple, à travers la référence univoque à un type architectural qui est spécifique à une région géographique (c'est le cas des multiples rétropositions du chalet suisse), ou à travers la réinterprétation des aspects formels ou visuels des typologies du passée, tout en gardant contemporain l'aspect structurel, technologique et de distribution interne des édifices.

Le colloque s'est aussi intéressé au processus de construction de villes par la « copie » des architectures emblématiques, dites « simulacres »[127] dans des contextes

[126] Nous privilégions la compréhension du contexte français et italien et nous abordons de manière pas exhaustive le contexte suisse. Nous avons au contraire négligé la recherche qui s'intéresse aux Alpes Autrichiennes et Allemandes. Nous avons fait le choix d'étudier de manière plus approfondie les réflexions en cours sur les contextes qui constituent l'objet de la présente recherche : les Alpes occidentales franco-italiennes.

[127] Sur le concept de « simulacre » voir BAUDRILLARD Jean, *Simulacres et simulation*, Paris, Galilée, 1981, 234 p.

autres, comme les imitations de Paris ou de Venise à Las Vegas[128] ou dans des villes nouvelles en Chine[129].

En outre, et en allant dans le sens d'une dichotomie croissante entre le lieu réel et la constitution d'un lieu touristique, de nombreuses recherches se sont concentrées sur la nature des Parcs à thème, où le support géomorphologique, historique, environnemental du site semble avoir disparu à la faveur d'une création complète, car le touriste s'y rend exclusivement pour l'infrastructure qui y a été construite et non pas pour des spécificités naturelles ou culturelles du lieu. Cette idée a été explorée notamment de nombreux ouvrages qui se sont intéressés au cas de Dysneyland[130] ou à d'autres parcs à thème. Enfin, la discussion a aussi porté au rôle joué par la réalité virtuelle, par l'étude de la « mise en tourisme » de lieux qui sont le site de tournage de films, séries télévisées ou de jeux vidéo.

1.2.1. L'architecture touristique comme « invention »

La compréhension de l'architecture touristique en termes d'« invention » a animé diverses recherches. Dans la préface au livre *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, paru en 2015, l'historien de l'architecture Fabio Mangone introduit les contributions des différents chercheurs italiens en se référant au concept d'« imaginaire » comme facteur déterminant les caractéristiques architecturales et paysagères d'un lieu touristique :

> *«I plurimi immaginari legati al singolo centro, alla specifica regione o viceversa alle varie attività del loisir (la cura termale, lo sci, la balneazione e così via) condizionano non soltanto la ricerca di adeguati linguaggi dell'architettura (a seconda dei casi ricercati nelle opposte opzioni dai più marcati accenti vernacolari ai più deliberati cosmopolitismi) ma anche lo sviluppo urbanistico e paesistico, secondo criteri e logiche molto differenti rispetto a quelle della città industriale »*[131].

Dans le récent ouvrage *Architettura e turismo*[132], Valter Balducci, architecte et spécialiste en histoire de la villégiature et des villes balnéaires italiennes, mobilise les

---

[128] Voir, entre autres, FRANCI Giovanna, « The myth of the Grand Tour and contemporary mass tourism imagination: the example of Las Vegas », *in* DI LUZIO Alessandra, *The Grand Tour lives On*, Bologna, Clueb, 2006, p. 149‑156.

[129] Voir, entre autres, BOSKER Bianca, *Original Copies. Architectural Mimicry in Contemporary China*, Hong Kong, Hong Kong University Press, University of Hawai'i Press, 2013, 176 p.

[130] Voir, entre autres, PROJECT ON DISNEY, KUENZ Jane et WILLIS Susan, *Inside the Mouse. Work and Play at Disney World*, Durham, Duke University Press, 1995, 250 p. ; DUNLOP Beth, *Building a Dream. The Art of Disney Architecture*, New York, Abrams, 1996, 208 p.

[131] MANGONE Fabio, BELLI Gemma et TAMPIERI Maria Grazia, *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 2015, p. 9.

[132] COCCIA Luigi (dir.), *Architettura e turismo*, Milano, Franco Angeli, 2012, 287 p.

concepts de « utopie » et de « imaginaire », en définissant le lieu touristique comme « *luogo di sperimentazione, una sorta di collezione di paesaggi, alimentata da specifici immaginari, in cui è possibile incontrare molteplici utopie tradotte in forme concrete* »[133]. L'historienne de l'architecture Medina Lasansky, dans l'introduction à l'ouvrage *Architecture and tourism*[134], définit le tourisme à la fois comme un produit culturel et comme un phénomène producteur d'une culture : l'activité touristique dépend de l'intérêt porté à un lieu géographique qui en est la ressource primaire, mais elle constitue aussi une force capable de le transformer. Les villes historiques, destination du tourisme culturel, subissent en ce sens le même destin que celui des parcs à thème[135]. Les valeurs d'authenticité ou d'identité, par exemple, sont toujours médiées par le système touristique et se transforment dans le temps. Les souvenirs et les photos sont le medium à travers lequel le touriste consacre une image particulière du lieu, au détriment des autres significations possibles. Ce processus, propre à l'ère post-moderne[136] peut être, Selon Medina Lasansky, un stimulus pour développer « *a more complicated history of architecture* »[137]. Il faudrait donc d'un côté intégrer l'étude de l'histoire d'un lieu avec l'histoire de la médiatisation et de la représentation de celui-ci ; de l'autre, admettre que l'architecte n'est plus le seul concepteur, mais que l'architecture touristique est toujours une co-création de touristes, entrepreneurs, concepteurs, promoteurs[138], un système d'acteurs qui doit être considéré dans son intégralité.

Selon les réflexions ici rappelées, les lieux touristiques semblent donc suivre une histoire qui est autonome par rapport à l'histoire urbaine. Leurs architectures ne dialoguent pas avec les données à la fois géographiques, historiques, culturelles du contexte où ils s'inscrivent. Toutefois, l'étude de ces réalités, soient-elles des lieux de vacances, des infrastructures pour le loisir dans la ville, des parcs à thème, ou des villes crées *ex nihilo* pour l'activité touristique, offre des clés de lecture pour la compréhension non seulement de l'évolution des pratiques touristiques, mais aussi des idéaux, des coutumes, des peurs de la société « urbaine » qui les a fabriquées.

---

133 BALDUCCI Valter, « Linea di costa, frammenti di città », *in* COCCIA Luigi (dir.), *Architettura e turismo*, Milano, Franco Angeli, 2012, p. 29.

134 LASANSKY Medina, « Introduction », *op. cit.*

135 Sur le sujet voir : KOOLHAAS Rem, « The Generic City », *in S,M,L,XL*, New York, The Monacelli Press, 1994, p. 1248‑1264.

136 Sur ce sujet voir, entre autres: FERRARI Federico, *La fabrique des images. L'architecture à l' ère postmoderne*, Gollion, Infolio éditions, 2017, 208 p.

137 LASANSKY Medina, « Introduction », *op. cit.*, p. 3.

138 GREENWOOD Davydd J., « Foreword », *in* LASANSKY D. Medina (dir.), *Architecture and tourism. Perception, performance and place*, Oxford - London, Berg Publishers, 2004, p. XVI.

1.2.2. L'apport de la sociologie, de l'anthropologie et de la géographie dans la définition du lieu touristique

La mobilisation de concepts tels qu'« invention », « imaginaire », « utopie », pour décrire la création des lieux touristiques, s'appuie sur des réflexions développées dans d'autres champs disciplinaires, comme la géographie, l'histoire, la sociologie.
Les sociologues et anthropologues, par exemple, s'intéressent à l'étude du phénomène touristique dit « de masse » depuis les années 1970[139], anticipant d'environ une vingtaine d'années les premiers ouvrages publiés dans le domaine de l'architecture. L'une des idées mobilisées, en particulier par la recherche anglophone, c'est que l'activité touristique se caractérise par une utilisation exacerbée de la « vision » dans l'approche au lieu, au détriment de la connaissance à travers les autres sens. Le concept du *sightseeing* a été étudié, entre autres, par le sociologue MacCannel dans *Le Touriste*, publié en 1977. Sur la pratique du « regard » insiste l'ouvrage *The tourist gaze,* par le sociologue John Urry. La deuxième (2002) et troisième édition (2011), *The tourist gaze 3.0*, écrite avec Jonas Larsen, introduisent de nouveaux aspects du tourisme contemporain, comme la « globalisation du regard », ou le rôle de la photographie ou les médias sociaux, des nouveaux moyens à travers lesquels continue à s'opérer la consommation des destinations touristiques.
En particulier, l'idée proposée par Urry est que *le regard*, qui varie en chaque époque historique, se construit en relation à son opposé, c'est-à-dire aux formes non touristiques de l'expérience sociale. Cela signifie que le touriste est constamment en quête de lieux qui sont différents à ceux qu'il fréquente quotidiennement pour le travail. Cette idée a offert une clé de lecture importante aux sciences qui étudient les rapports entre tourisme et environnement bâti.
Les historiens qui ont étudié le phénomène touristique ont souvent utilisé le terme d'« invention ». Marc Boyer publie en 1996 *L'invention du tourisme*[140], qui raconte l'émergence du phénomène et ses métamorphoses au cours du XX[e] siècle. Le même mot est proposé aussi dans la traduction italienne de deux ouvrages dirigés par l'historien Alain Corbin : *L'invenzione del tempo libero - 1850-1960*[141] (*L'avènement du*

[139] Voir *Ibid.* Greenwood se réfère à MACCANNELL Dean, *The Tourist. A New Theory of the Leisure Class*, New York, Schocken Books, 1976, 231 p. ; SMITH Valene (dir.), *Hosts and Guests. The Anthropology of Tourism*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1977, 254 p. et la création de la Revue « Annals of Tourism Research ».
[140] BOYER Marc, *L'invention du tourisme*, Paris, Gallimard, 1996, 160 p.
[141] CORBIN Alain, *L'invenzione del tempo libero - 1850-1960*, Laterza, 1996, 444 p.

temps libre – 1850-1960[142]*,* dans l'édition originelle) et *L'invenzione del mare. L'occidente e il fascino della spiaggia (1750-1840)*[143] (*Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*[144], en français). Encore, le terme est emprunté par une production qui étudie la naissance des villes balnéaires en France[145].

Comment se caractérise alors cette « invention » ? Dans les ouvrages cités, le recours à ce concept ne veut pas suggérer une dimension aléatoire des processus d'émergence d'un établissement touristique. Au contraire, le terme veut indiquer une compréhension de l'architecture touristique comme construction socio-culturelle, capable de transformer radicalement (et l'histoire montre comment cela se soit achevé rapidement) le cadre paysager et de l'habitat des lieux où elle s'inscrit.

1.2.3. L'architecture touristique alpine comme « invention »

À partir des années 1990, la critique architecturale, mais aussi le grand public semble redécouvrir l'intérêt pour l'étude du territoire de montagne. Un grand nombre de revues d'architecture, surtout suisses et italiennes, ont dédié des numéros monographiques à « l'architecture alpine », avec une attention particulière à la production contemporaine dans les Alpes des Grisons[146]. En France, l'équipe de recherche Architecture, Paysage, Montagne est fondée en 1996, sous la direction de Jean François Lyon-Caen et au sein de l'école d'architecture de Grenoble ; en Suisse, le Laboratorio di Storia delle Alpi (LabiSAlp) ouvre en 2006 au sein de l'Accademia di Architettura di Mendrisio ; en 2009 l'Istituto di Architettura Montana (I.A.M.) est refondé au Politecnico de Turin[147]. La recherche en architecture semble être

---

142 CORBIN Alain, *L'Avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995, 476 p.

143 CORBIN Alain, *L'invenzione del mare. L'occidente e il fascino della spiaggia*, Venezia, Marsilio, 1990, 368 p.

144 CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988, 407 p.

145 Voir, entre autres : RAGOT Gilles, « L'invention du balnéaire « cinquante » à Royan », *In Situ [En ligne]*, nº 4, 2004, URL : mis en ligne le 19 avril 2012, consulté le 21 janvier 2019. URL : http://journals.openedition.org/insitu/2260 ; BOTTARO Alain, « La villégiature anglaise et l'invention de la Côte d'Azur », *In Situ [En ligne]*, nº 24, 2014, URL : http://journals.openedition.org/insitu/11060; mis en ligne le 10 juillet 2014, consulté le 21 janvier 2019.

146 Voir, entre autres les numéros thématiques : «Berg-werke = Architectures d'altitude = Mountain architecture», *Werk, Bauen + Wohnen*, nº 1-2, 1993, pp. 88. «Construir en las montañas: arquitectura reciente en los Grisones = Building in the mountains: recent architecture in Graubünden», *2G: revista internacional de arquitectura*, nº 14, 2000, pp. 143 ; « Costruire in montagna », Casabella, nº 879, 2017, pp. 34-85.

147 L'I.A.M. avait été fondé dans les années 1950, par Carlo Mollino, Roberto Gabetti, Franco Albini, Paolo Ceresa et autres architectes qui avait participé aux Convegni di Architettura di Bardonecchia. Depuis 2013, l'I.A.M est un centre de recherche au sein du Dipartimento di Progettazione Architettonica e di Disegno Industriale.

intéressée en particulier par l'architecture alpine du XX^e siècle. Il s'agit d'études qui enquêtent sur une production bâtie dans les Alpes destinée à des usages nouveaux de la montagne, comme la pratique de la villégiature et du tourisme hivernal et réalisée par des concepteurs qui proviennent pour la majeure partie du monde urbain. Le concept d'« invention » est souvent mobilisé dans la description des processus de conception architecturale.

Dans un numéro de la revue *Histoire des Alpes* paru en 2011 et intitulé « L'invention de l'architecture alpine », l'historien suisse Jon Mathieu se réfère à l'ouvrage de Bruno Taut *Alpine Architecture*[148], comme paradigme d'une architecture alpine conçue par invention. En 1919, l'architecte et auteur allemand, sans jamais avoir vu en personne les Alpes, propose un projet utopique pour la construction de structures en forme de cristal sur les sommets des montagnes, pour contribuer, par l'esthétique et la pratique constructive, à la formation d'une société renouvelée, basée sur des valeurs de paix. Mathieu met aussi en avant comment, pour la première fois, le terme « architecture alpine » est utilisé. Notion très différente de « architecture dans les Alpes », l'« architecture alpine » est en soi une construction culturelle et, plus précisément, un « produit de la modernité occidentale »[149]. L'architecte et historien Bruno Reichlin avait déjà essayé d'en donner une définition en 1996, dans le célèbre texte « *Die moderne baut in der Bergen* »[150]. En s'interrogeant sur le sens de l'expression, il définit l'« architecture alpine » comme une « hypothèse de travail », une catégorie dont les confins de définition évoluent dans le temps et qui réunit des projets qui choisissent consciemment de se confronter avec certaines caractéristiques du paysage de montagne.

Dans le milieu francophone, Jean François Lyon Caen et l'équipe de recherche Architecture, Paysage, Montagne de l'École d'Architecture de Grenoble, produit en 2003 l'exposition « Montagne, territoire d'invention »[151]. Les chapitres racontent les moments à travers lesquels cette invention s'est déroulée : « L'invention de la montagne (XVIII^e-XIX^e siècle) », « L'invention de la modernité alpine (1850-

148 Voir MATHIEU Jon, « De l'architecture dans les Alpes à l'architecture alpine. Une introdution historique », *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, vol. L'invention de l'architecture alpine, n° 16, 2011, pp. 13‑19.

149 *Ibid.*, p. 15.

150 REICHLIN Bruno, « Die Moderne baut in den Bergen - Quando gli architetti moderni costruiscono in montagna », *op. cit.*

151 Exposition produite dans le cadre du programme d'expositions partagées des écoles d'architecture de Rhône Alpes et des Grand Ateliers de l'Isle d'Abeau.

1940) », « L'invention de la station en site vierge (1940-1980) », « L'invention du village revisité (1980-2000) ». Pour les auteurs, l'invention est en premier lieu opérée par les architectes et aménageurs qui, très rapidement, ont su inventer des typologies nouvelles pour des « usages de la montagne » qui était inconnus jusqu'au début du XIX[e] siècle, comme celui touristique ou sportif.

En 2016, Susanne Stacher soutient la thèse de doctorat intitulé *Dreamland Alps. L'architecture alpine au prisme du sublime*.[152] Le travail a été accompagné par l'exposition *Dreamland Alps, architecture alpine. Projets et visions,* qui présente une série de projets pour les Alpes, conçus à partir du XIX[e] siècle, et récemment suivi par la publication du volume *Sublime visions. Architecture in the Alps*[153]. Dans son exploration, peu importe si les projets en question furent construits ou restèrent sur le papier, car il s'agit avant tout de comprendre les imaginaires culturels qui les fondaient ou les expliquaient. Le récit devient donc l'occasion pour raconter les imaginaires qui animent la société européenne depuis la « découverte des Alpes ».

Pourquoi un si grand intérêt porté sur le sujet et une telle fortune du terme « architecture alpine » ? Comme l'explique Marc Jacob dans un article paru en 2004[154], à travers l'évolution des relations entre le monde urbain et la montagne il est possible de décrire l'évolution culturelle de l'Europe occidentale. De l'ascension du mont Ventoux par Pétrarque jusqu'à la fin du XVIII[e] siècle, le monde urbain va à la conquête de la montagne, vue comme espace « autre » par rapport à la ville, pour satisfaire son envie d'exotisme, de sublime et, plus tard, de découverte, à travers la pratique de l'alpinisme. Dans un deuxième temps, selon l'auteur, la ville s'approprie la montagne au cours du XIX[e] siècle avec la création des imaginaires comme le village alpin ou le chalet et leur diffusion dans les expositions, dans l'architecture de villégiature pour la bourgeoisie, dans les jardins et les parcs urbains. La dernière étape est représentée par la construction de villes en montagne, à partir de 1950, pour l'exploitation touristique hivernale du territoire alpin. En d'autres termes, « *La montagna è un'invenzione cittadina* »[155]. Les noms mêmes qui sont donnés

[152] Thèse sous la direction de Philippe Potié et de Matthias Boeckl. Soutenue le 29-09-2016 à Paris Saclay en cotutelle avec l'Universität für angewandte Kunst Wien, dans le cadre de l'École doctorale Sciences de l'Homme et de la Société (Cachan, Val-de-Marne), en partenariat avec Laboratoire de recherche de l'école nationale supérieure d'architecture de Versailles (laboratoire) et de Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines (établissement opérateur d'inscription).

[153] STACHER Susanne, *Sublime Visions: Architecture in the Alps*, Bâle, Birkhäuser, 2018, 224 p.

[154] JAKOB Marc, « La montagna, una storia di città », *L'Alpe*, n° 10, 2004, pp. 81‑83.

[155] *Ibid.*, p. 10.

aux sommets des Alpes reflètent un point d'observation qui est extérieur à la montagne et loin d'elle.

Ainsi, l'étude de l'architecture alpine touristique du XX[e] siècle a été considérée comme un objet d'étude privilégié pour la compréhension de l'histoire non pas tant des habitants de la montagne, que de la société urbaine, un « laboratoire » qui permet de lire les enjeux contemporains d'un lieu « autre » par rapport au lieu géographique en question.
D'ailleurs, la perspective selon laquelle une étude de la production touristique permet de mieux connaitre la société qui lui est contemporaine est partagée entre les différentes disciplines qui s'intéressent au sujet. Ainsi, pour certains sociologues, le tourisme est étudié comme un phénomène de *déviance* et l'étude de la manière à travers laquelle les groupes sociaux ont construit leur « regard touristique » peut révéler « *what is happening in the 'normal' society* »[156].
Dans la préface à la traduction italienne de l'ouvrage de Orvar Löfgren, *Storia delle Vacanze*[157], l'architecte et anthropologue Franco La Cecla écrit :

> « *La ricerca sul turismo è diventata una vera e propria industria, un campo densamente popolato di studi interdisciplinari. È diventata anche una branca di specializzazione e questo non sempre si è rivelato un vantaggio. […] Ma il turismo rappresenta certamente un settore troppo rilevante per poterlo esaurire entro i limiti della 'ricerca turistica'. Nel corso degli anni il lavoro più interessante è stato svolto da studiosi che hanno esplorato questo campo per ottenere una maggiore comprensione dei meccanismi del mondo moderno* »[158].

[156] URRY John et LARSEN Jonas, *The tourist gaze 3.0*, London, Thousand Oaks,California, Sage, 2011, 282 p.
[157] LÖFGREN Orvar, *Storia delle vacanze*, Milano, Paravia Mondadori, 2001, 302 p. Ed. or. *On Holiday: A history of vacationing,* Berkeley (Usa), University of California Press, 1999, 320 p.
[158] LA CECLA Franco, « Prefazione. Turismo: supponendo che sia una cosa divertente », *in* LÖFGREN Orvar, *Storia delle vacanze*, Milano, Paravia Mondadori, 2001, p. 6.

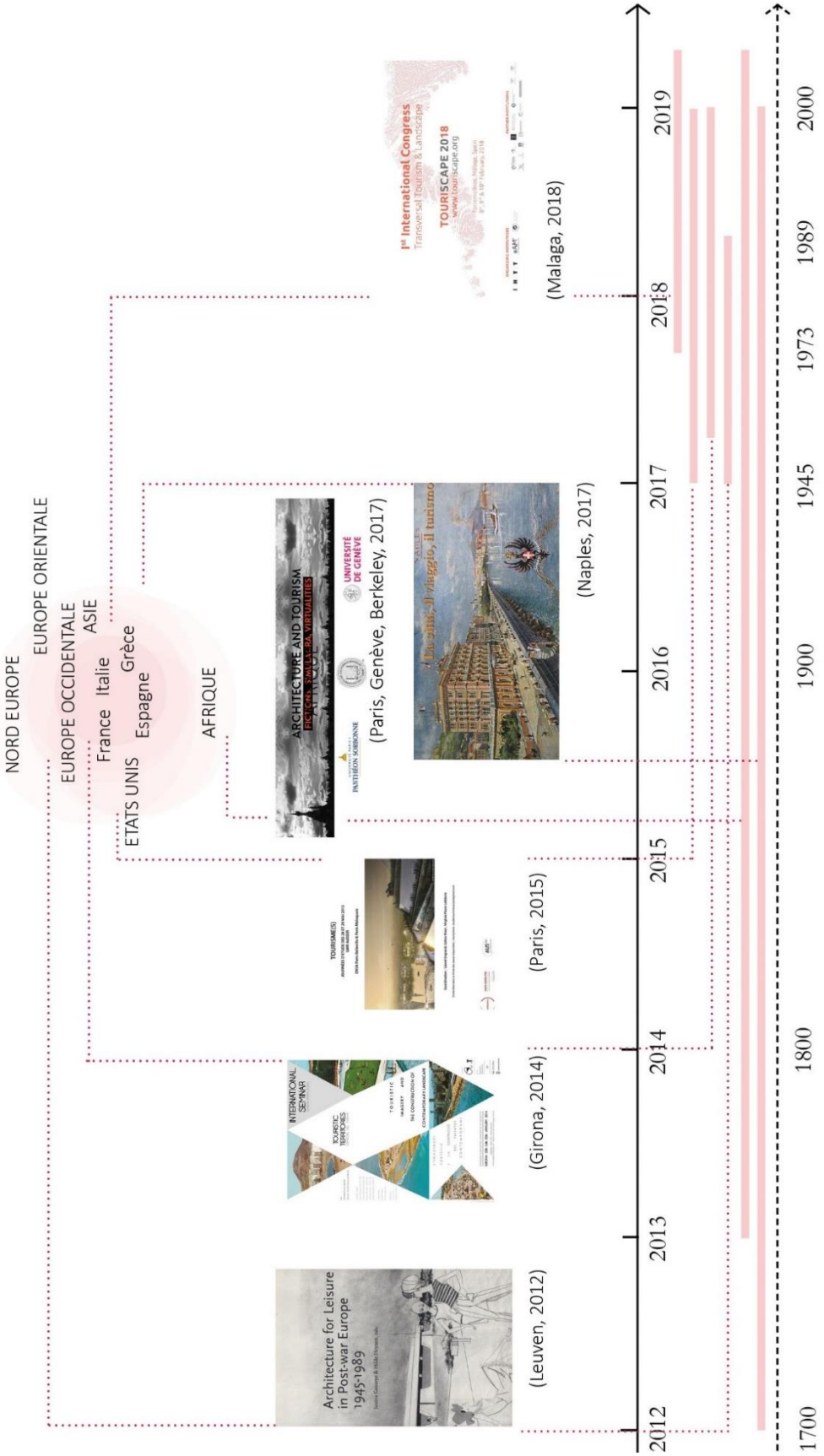


Fig. I. 1. 1*. Frise produite par l'auteure représentant des colloques récents, portant sur « Architecture et Tourisme ». Pour chacun il est indiqué la période historique d'intérêt (selon l'appel à communication) et les lieux géographiques sur lesquels les interventions ont porté. On remarque une préférence pour les études qui se concentrent sur les années post 1945.*

1.3. DANS LE TEMPS, HORS DU LIEU. L'ÉTUDE DE L'ARCHITECTURE TOURISTIQUE DE L'APRÈS-SECONDE GUERRE MONDIALE

Un deuxième axe de recherche, spécifique aux historiens de l'architecture, s'intéresse spécifiquement à l'architecture pour le loisir et les vacances de l'après-Seconde Guerre mondiale.

En 2012, un colloque international organisé par l'Université de Leuven et intitulé *Architecture for Leisure in Post-war Europe, 1945-1989* [159] a exploré la thématique dans les années comprises entre 1945 et la chute du mur de Berlin. Une des questions que les intervenants ont dû affronter renvoyait à comment les architectes ont répondu au besoin de construire de nouvelles structures et infrastructures pour le loisir et les vacances, dans un contexte social et politique qui connaissait l'essor de la consommation et du tourisme de masse, la création des mesures pour garantir ou augmenter les congés payés et l'accès aux vacances pour tous. Cet aspect est d'autant plus intéressant si on considère, selon la perspective proposée par le colloque, que les années en question coïncident avec un moment de « crise existentielle » et de remise en question des principes sur la ville et l'habitat portés par les Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (C.I.A.M.) dans les premières décennies du XX[e] siècle. Sarah Goldhagen et Réjean Légault parlent de « *anxious modernisms* »[160], pour décrire l'état de tension que vivait la discipline architecturale dans les années 1950 – 1970. Souvent reléguées comme une période comprise entre la crise du « mouvement moderne » et l'essor du « post-modernisme »[161], il s'agit, au contraire, d'années lors desquelles les expériences sont très diversifiées et riches. Tout en ayant comme terme de comparaison l'héritage laissé par les C.I.A.M, les architectes semblent redécouvrir des concepts tels que « communauté », « authenticité », « histoire », « tradition ». Cette « inquiétude » amène d'un coté à des nouvelles expérimentations dans les modes d'habiter ou les idées urbanistiques, de l'autre, à un renouvellement de la discipline en elle-même.[162].

---

159 GOSSEYE Janina et HEYNEN Hilde (dir.), *Architecture for Leisure in Postwar Europe, 1945-1989*, Katholieke Universiteit, Leuven, 2012.

160 GOLDHAGEN Sarah Williams et LÉGAULT Réjean (dir.), *Anxious Modernisms. Experimentation in Postwar Architectural Culture*, Cambridge, London, The MIT Press, 2000, 335 p.

161 PENDLEBURY John, ERDEM Erten et LARKHAM J Peter (dir.), *Alternative Visions of Post-War Reconstruction. Creating the modern townscape*, Abingdon-on-Thames, Routledge, 2015, p. 6.

162 Sur ce sujet, nous renvoyons, entre autres, aux ouvrages : GOLDHAGEN Sarah Williams et LÉGAULT Réjean (dir.), *Anxious Modernisms. Experimentation in Postwar Architectural Culture*, *op. cit.* PENDLEBURY John, ERDEM Erten et LARKHAM J Peter (dir.), *Alternative Visions of Post-War Reconstruction. Creating the modern townscape*, *op. cit.*

1.3.1. L'architecture touristique dans l'après-Seconde Guerre mondiale. Un objet d'étude privilégié pour comprendre les enjeux de société

Des récents ouvrages se sont donc concentrés sur l'étude des établissements touristiques construits dans l'après - Seconde Guerre mondiale, car intéressées, plus en général, aux réflexions menées par les architectes durant la même période.

En Italie et en France, le terrain d'étude qui a été plus exploré jusqu'à présent est l'architecture balnéaire, avec de nombreuses recherches étudiant l'implantation des villes balnéaires nouvellement fondées. Silvia Vespasiani, architecte, propose de regarder les transformations qui s'opèrent sur la côte méditerranéenne en Italie, en parallèle aux changements du milieu politico-socio-culturel à partir des années 1950. La diffusion de la télévision et des mass-médias, par exemple, contribue à promouvoir les lieux des vacances ; encore, la construction d'un réseau d'infrastructure et la diffusion de l'automobile facilitent l'accès « des masses » à la mer et à la montagne[163].

L'ouvrage met aussi en lumière comment, à travers la conception des villes balnéaires nouvelles, les idées qui animaient le débat d'urbanistes de l'époque sont « mises à l'épreuve ». Une critique que se déroule, notamment, sur les pages de Casabella[164], où l'analyse des expérimentations touristiques est riche de références aux « cités-jardin » ou à l'« architecture organique ».

Dans la même lignée, Valter Balducci décrit l'évolution des projets pour l'architecture balnéaire au cours du XX[e] siècle et le changement qui a eu lieu dans l'après-guerre, et qui a conduit à des résultats opposés : d'un côté le recours à la « grande dimension », de l'autre une volonté de réconcilier l'établissement humain avec la nature, par les projets de villages touristiques qui cherchent une relation avec le paysage, jusqu'à l'adoption des langages néo-vernaculaires[165].

Dans un ouvrage paru en 2015, Massimiliano Savorra retrace, à travers l'histoire des cités fondées *ex nihilo* pour le tourisme, la naissance de l'architecture cellulaire et modulaire. Les expérimentations trouvaient en fait un terrain d'application particulièrement adapté dans les centres balnéaires et de montagne, structurés pour le grand nombre et pour un habitat non permanent, où le touriste cherchait, ou était

---

163 VESPASIANI Silvia, *Città stagionali. Rigenerazione urbana oltre il turismo*, Milano, Franco Angeli, 2014, 136 p.

164 Voir *Casabella-Continuità*, n° 283 et 284, 1964.

165 BALDUCCI Valter, « Città nuove balneari in Italia 1900-1964 », *in* MANGONE Fabio, BELLI Gemma et TAMPIERI Maria Grazia, *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 2015, p. 31‑50.

disposé à accepter, des nouveaux modes d'habiter. L'historien raconte les métamorphoses du logement-cellule. Les années 1960 voient l'essor de la méga structure par assemblage flexible et modifiable des unités, sous l'impulsion d'un imaginaire lié à la conquête de l'espace et du progrès technologique, de la diffusion des matériaux plastiques dans le secteur des constructions. Cet imaginaire s'épuise rapidement, à la faveur d'un retour à une architecture néo vernaculaire dans les années 1970, où la cellule devient l'unité de base dans la réalisation de villages de vacances, qui cherchent à recréer des espaces pour une nouvelle vie de communauté, dans un cadre de retrouvé syntonie avec la nature, ou avec une image d'elle qui est proposée aux touristes.

Cette lecture de l'architecture touristique de l'après-guerre est partagée par des ouvrages français de récente publication, dont notamment les contributions de Dominique Rouillard, Claude Prelorenzo avec Antoine Picon, et Bernard Toulier autours de l'architecture du balnéaire[166]. Encore, un ouvrage collectif récent raconte *L'aventure des Villages de Vacances*, vue comme l'expression de la démocratisation massive des loisirs après 1945[167]. Enfin, dans l'ouvrage La *fabrique du bonheur,* paru en 2019, Virginie Picon-Lefebvre[168] propose encore de réfléchir à la production architecturale pour le tourisme au XX[e] siècle (stations balnéaires et de montagne, villages de vacances, parcs à thème), comme miroir pour étudier les imaginaires produits par la société. Ces ouvrages démontrent un intérêt renouvelé et une sorte de processus de réhabilitation en cours d'un sujet qui avait été laissé aux marges par l'histoire de l'architecture, car considérés peu significatifs.

1.3.2. Le rôle des architectes dans les politiques du *Welfare State*

Le colloque *Architecture for Leisure in Post-war Europe, 1945-1989,* que nous avons déjà évoqué, a contribué à mettre en évidence une autre caractéristique qui est fondatrice

166 Voir ROUILLARD Dominique, *Le site balnéaire*, Bruxelles, Mardaga, 1995, 357 p.; PRELORENZO Claude et PICON Antoine (dir.), *L'aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*, Marseille, Editions Parenthèses, 1999, 160 p.; TOULIER Bernard, « Nascita ed evoluzione delle città balneari in Francia. XVIII-XX secolo », *in* ORIOLI Valentina (dir.), *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per ilturismo balneare.*, Milano, Bruno Mondadori, 2012, p. 79.; CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE (PARIS), TOULIER Bernard et BÉLIER Corinne, *Tous à la plage ! Villes balnéaires du XVIIIe siècle à nos jours. Catalogue d' exposition, Paris, Cité de l'architecture & du patrimoine, 19/10/2016-13/02/2017*, 2016, 300 p.

167 SMOLUCH Alma, BARTOLI Pascale, BONNOT, Carine, NIVET Soline et TEIXIER Simon, *L'aventure des VVF-Villages Vacances Familles, 1959-1989*, Editions du patrimoine, Paris, 2017, 172 p.

168 PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*, Marseille, Parenthèses, 2019, 249 p.

dans la production architecturale de la Reconstruction et jusqu'à la Guerre Froide, à savoir l'influence des enjeux politiques sur l'œuvre des architectes.

Le sujet a été exploré aussi par des publications récentes, provenant des universités nord-européennes et notamment par les recherches de Tom Avermaete. Dans l'ouvrage *Architecture and the Welfare State*[169], le chercheur souligne comment, dans les dernières années, l'architecture de la seconde moitié du XX^e^ siècle est devenue un sujet privilégié pour les historiens de l'architecture[170]. Pourtant, peu de ces recherches ont étudié les liens entre une production bâtie et le système politique, économique et social de la même époque. L'ouvrage propose donc des réflexions sur la période des Trente Glorieuses où l'État, de façon différente selon les contextes, a eu un rôle important dans la définition des programmes et dans le financement des opérations, visant à construire des architectures pour le temps libre, le sport, le loisir, la culture, les vacances, à travers une opération qui a été définie comme une « démocratisation du droit au loisir »[171].

La place de l'architecte dans cette aventure est l'une des questions qui constituent aujourd'hui un objet majeur de discussion. D'un côté, comme nous l'avons vu, l'architecte a eu un rôle important dans la définition des programmes et des typologies à adopter pour les nouvelles infrastructures touristiques[172]. L'ouvrage publié en 1973 par Candilis, Josic et Woods, qui résume leurs recherches en matière d'architecture pour le loisir, est un exemple souvent rappelé par les chercheurs qui soutiennent que l'architecte non seulement répondait aux consignes des promoteurs, mais qu'il eut au contraire un rôle non négligeable dans la définition des programmes, des modèles urbanistiques et des types architecturaux à adopter[173]. D'autres ont mis en évidence que l'intervention de l'État dans l'aménagement touristique a influencé les modes selon lesquels les citoyens allaient en vacances ou occupaient leur temps libre[174].

En général, on peut affirmer que, du fait même de l'envergure des opérations qui étaient alors lancées, même en absence d'une intervention directe du pouvoir

[169] AVERMAETE Tom, SWENARTON Mark et VAN DEN HEUVEL Dirk (dir.), *Architecture and the Welfare State*, London, Routledge, 2014.
[170] *Ibid.*, p. 1.
[171] GOSSEYE Janina et HEYNEN Hilde (dir.), *Architecture for Leisure in Postwar Europe, 1945-1989*, *op. cit.*, p. 623.
[172] AVERMAETE Tom, SWENARTON Mark et VAN DEN HEUVEL Dirk (dir.), *Architecture and the Welfare State*, *op. cit.*, p. 14.
[173] CANDILIS Georges, *Recherches sur l'architecture des loisirs*, Paris, Eyrolles, 1973, 144 p.
[174] GOSSEYE Janina et HEYNEN Hilde (dir.), « Architecture for Leisure in Postwar Europe, 1945-1989 », *op. cit.*, p. 263.

central comme dans le cas italien, la conception et la construction des nouveaux centres touristiques voyaient la participation de nombreux acteurs : architectes, urbanistes, paysagistes, entreprises de constructions, promoteurs, techniciens, ingénieurs, experts du secteur, mais aussi sociologues et économistes. Chaque acteur, de manière diverse, contribuait à orienter les programmes des nouvelles fonctions à réaliser. Il est donc nécessaire, comme dit Tom Avermaete, de sortir d'un imaginaire qui voit l'architecte comme le « *form giver* »[175], pour comprendre son rôle à l'intérieur d'un réseau d'acteurs.

1.3.3. Les limites temporelles du « tourisme de masse »

Il s'avère nécessaire expliciter les limites temporelles auxquelles nous nous referons pour parler de « architecture pour le tourisme de masse ». L'historien Marc Boyer fait remonter le début du tourisme de masse dans l'Europe occidentale aux années 1930[176], suite aux premières opérations des gouvernements (Français, Anglais, Italien), qui ont permis l'extension des pratiques de vacances et de voyage aux classes populaires, dont, notamment, la création des structures du *Dopolavoro* par le régime fasciste en Italie en 1925 et la révolution opérée par la Loi française sur les congés payés en 1936. Pourtant, les ouvrages produits par les architectes et les chercheurs en architecture font généralement référence à 1945, fin de la Seconde Guerre mondiale, comme date de naissance d'une architecture pour le « tourisme de masse ». Moins homogènes sont les indications concernant la date de clôture de cette période. Si, pour Boyer, on est encore aujourd'hui dans une époque caractérisée par un tourisme de masse, même si les formes ont évolué au cours des décennies, la plupart des auteurs, surtout dans le domaine des études en architecture, tend à faire coïncider le phénomène du tourisme de masse avec la période de croissance qui a investi l'Europe et l'Amérique du Nord dans l'après-Deuxième Guerre mondiale. On pourrait donc nous référer à la période dite des Trente Glorieuses 1945-1975, qui s'arrête après 1973, année du premier choc pétrolier, ou aux années dites du *Miracolo Economico* en Italie (fin 1950 - fin 1960), qui voient dans les mouvements sociaux de protestation de 1968, la date symbolique de crise de la période du « boom » démographique et économique.

---

[175] AVERMAETE Tom, SWENARTON Mark et VAN DEN HEUVEL Dirk (dir.), *Architecture and the Welfare State*, *op. cit.*, p. 4.
[176] BOYER Marc, *Le tourisme de masse*, Paris, L'Harmattan, 2007, 165 p.

De manière différente, le colloque *Architecture for Leisure in Post-war Europe, 1945-1989,* déjà cité, comme d'autres ouvrages récents[177], étendent la période d'étude jusqu'à la chute du mur de Berlin pour comprendre toutes les expériences qui rendent compte de l'intervention de l'État en matière de services pour le temps libre, y compris dans l'Europe de l'Est.

Il faut savoir, toutefois, que des publications récentes ont voulu interroger cette périodisation universellement acceptée et basée sur l'association des moments clés de l'histoire du XX[e] siècle (Les Guerres, les crises de 1968 et de 1973, la chute du mur de Berlin en 1989) avec des « moments de rupture » dans la production architecturale. Des chercheurs remettent en question la Guerre comme coupure, en démontrant que les réalisations pour le tourisme des années successives ont leurs prodromes dans les années 1930[178]. D'autres travaux récents remettent en question la lecture des Trente Glorieuses faite par Jean Fourastier, en faisant émerger des aspects moins lumineux de cette période, comme les lourdes conséquences écologiques des modes de production des années de l'après-guerre[179].

Dans la présente recherche, nous choisissons de faire référence à la production de la période 1945-1975, car la fin des années 1970 coïncide, de manière diffuse en France et en Italie, avec une période de transformation des langages architecturaux adoptés dans l'architecture pour le tourisme en montagne. Cependant, nous savons que l'essor et le déclin des processus sociaux, culturels et architecturaux ont des limites temporelles bien plus nuancées. Pour cela, nous envisageons d'élargir si besoin le cadre pour comprendre les origines des phénomènes en question dans les années antérieures à la Seconde Guerre mondiale, ou pour en suivre les conséquences jusqu'aux années 1980, 1990 ou 2000.

---

177 SMOLUCH Alma, BARTOLI Pascale, BONNOT, Carine, NIVET Soline et TEIXIER Simon, *L'aventure des VVF-Villages Vacances Familles, 1959-1989*, *op. cit.*

178 Entre autres : BELLI Gemma, « Progettare la città per le vacanze in Italia tra teoria e pratiche, 1900-1950 », *in* MANGONE Fabio, BELLI Gemma et TAMPIERI Maria Grazia (dir.), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milan, Franco Angeli, 2015, p. 15‑30 ; YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2017, 241 p. En général, diverses ouvrages semblent redécouvrir la production architecturale des années de la Seconde Guerre mondiale. Voir, entre autres : DOORDAN Dennis, *Twentieth-Century Architecture*, London, Laurence King Publishing, 2001, 320 p. ; COHEN Jean-Louis, *Architetcure in Uniform. Designing and Building for the Second World War*, Paris, Hazan, 2011, 447 p.

179 PESSIS Céline, CHRISTOPHE Bonneuil et TOPÇU Sezin, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses ». Modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013, 309 p.

1.3.4. L'architecture alpine touristique : naissance et crise de la modernité en montagne ?

Dans les années 1945-1975, la montagne voit l'explosion de l'architecture touristique avec l'aménagement des terres hautes pour les sports d'hiver, la diffusion de structures d'accueil, la transformation des villages de montagne en destinations estivales ou hivernales. Dans cette période, les architectes ont eu l'opportunité d'expérimenter non seulement de nouvelles typologies d'habitat, mais aussi des modèles d'urbanisme à travers le projet de nouveaux centres à réaliser *ex nihilo*[180]. Pour cette raison, les résultats construits à cette époque sont aujourd'hui considérés par plusieurs chercheurs comme un objet d'étude privilégié pour comprendre les évolutions de la pensée architecturale du moment.

La thèse de Marie Wozniak[181], soutenue en 2004, analyse la construction des stations de sports d'hiver en Tarentaise dans les années 1960 et 1970, et leurs successives évolutions à partir des années 1980, pour comprendre les processus d'affirmation et de crise de l'architecture dite « moderne » en montagne. L'architecture « rationnelle » et l'urbanisme défini comme « fonctionnel » des premières stations intégrées[182] commencent à être critiqués au début des années 1970, en premier lieu par les touristes. C'est ainsi qu'à partir des années 1980, les nouvelles stations réalisées dans les Alpes françaises choisissent de s'inspirer des formes et des matériaux de l'habitat « traditionnel » de montagne, alors que dans d'autres stations existantes, les édifices sont « relookés » par l'implémentation des revêtements en bois ou de toiture à double pente. C'est par cette observation que Marie Wozniak théorise la fin du modernisme en montagne, mais aussi la crise de la modernité en général dans les sociétés urbaines de l'Europe occidentale. Le rejet de l'architecture des stations intégrées françaises est mis en parallèle par l'auteure avec le rejet de l'architecture des Grands Ensembles construits à la périphérie des villes françaises. En Italie, l'étude de la production alpine des années 1945-1975 dont s'est occupé notamment le I.A.M, et son directeur, Antonio de Rossi[183], Luciano Bolzoni[184] ou

[180] Voir DE ROSSI Antonio, *Architettura alpina moderna in Piemonte e Valle d'Aosta*, *op. cit.*

[181] WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.*

[182] Voir CUMIN Georges, « Les Stations Intégrées », *Urbanisme*, n° 116, 1970, pp. 50‑53.

[183] DE ROSSI Antonio, *Architettura alpina moderna in Piemonte e Valle d'Aosta*, *op. cit.*

[184] BOLZONI Luciano, *Architettura moderna nelle Alpi italiane dagli anni Sessanta alla fine del XX secolo*, Torino, Priuli & Verlucca, 2001, 144 p.; BOLZONI Luciano, *Architettura moderna nelle Alpi italiane dal 1900 alla fine degli anni Cinquanta*, Torino, Priuli & Verlucca, 2000, 144 p.

Luca Moretto[185], s'est beaucoup concentrée sur des ouvrages conçus par les architectes qui étaient aussi des protagonistes du débat culturel de l'époque dont, notamment, Mario Cerghini, Franco Albini, Carlo Mollino, Gio Ponti, B.B.P.R., Ettore Sottsass. Leurs architectures réalisées en montagne, principalement *condomini, seconde case*, hôtels, stations de téléphérique, ont été étudiées à la lumière du débat qui secouait les architectes italiens dans l'après-Seconde Guerre mondiale et dont l'un des nœuds principaux était le rapport de l'architecture moderne avec la tradition et l'histoire. C'est ainsi que les architectes milanais et turinois condensent dans leur production pour la montagne leurs convictions, en proposant différentes manières de dialoguer avec le paysage et différentes réinterprétations de l'architecture du lieu. Encore une fois, l'architecture alpine moderne a donc été comprise comme un terrain révélateur des réflexions développées dans l'environnement urbain. L'attention des chercheurs, surtout dans le contexte italien, s'est donc concentrée sur un petit nombre d'ouvrages de grande qualité architecturale, signés par des architectes de renommée nationale, au détriment d'une connaissance plus élargie et approfondie et de la production bâtie en montagne durant la période en question, qui demande encore d'être étudiée.

[185] MORETTO Luca, *Architettura Moderna Alpina in Valle d'Aosta*, Quart, Musumeci, 2003, 251 p.

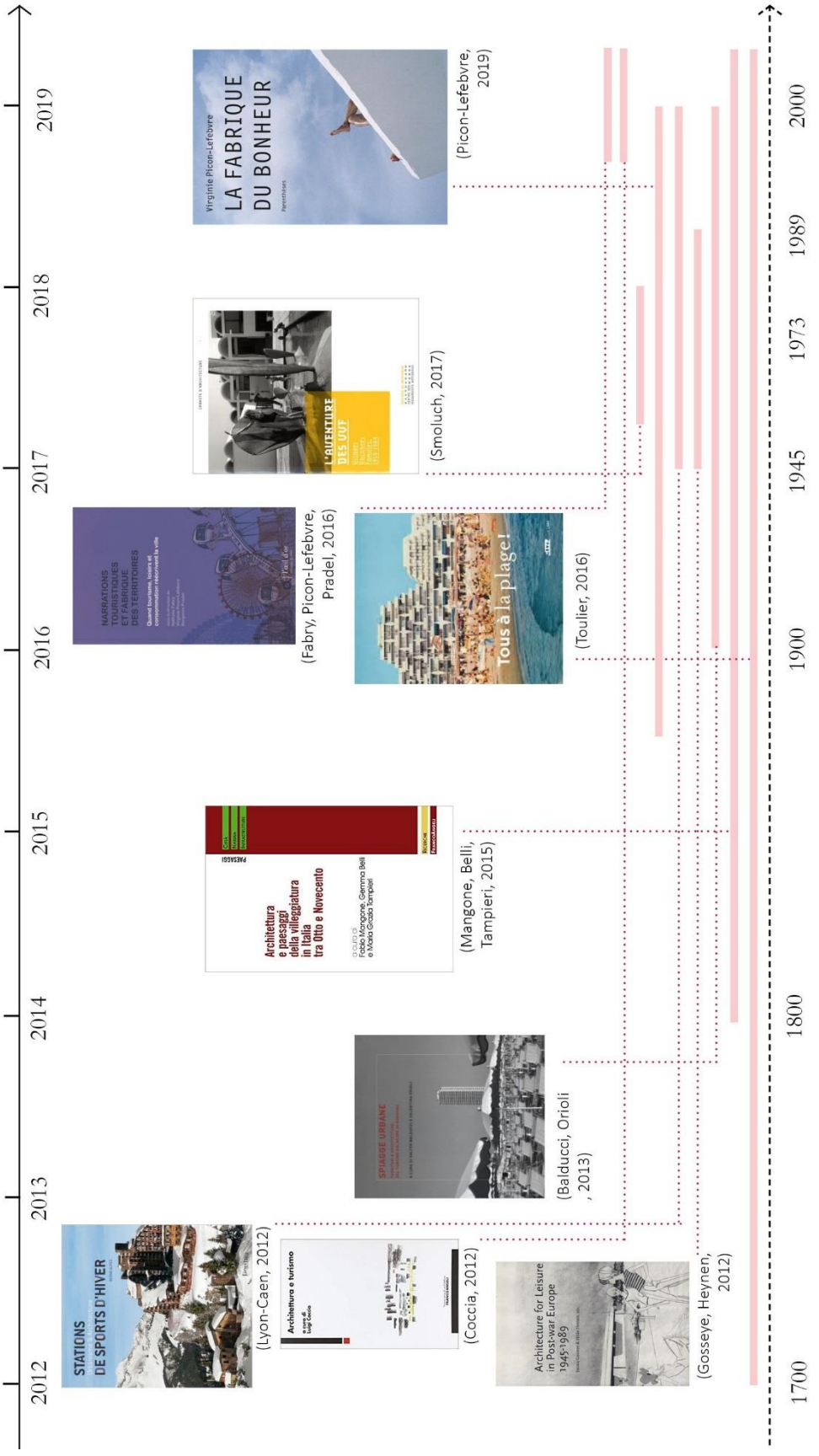


***Fig. I. 1. 2**. Frise produite par l'auteure, représentant des ouvrages récents portant sur « Architecture et Tourisme » (après 2012). Pour chacune, il est indiqué la période historique d'intérêt.*

1.4. DANS LE TEMPS, DANS LE LIEU. LES ENJEUX D'UN ENVIRONNEMENT BÂTI

Deux récentes rencontres scientifiques qui se sont tenues en Espagne éclairent une dernière perspective à travers laquelle les lieux touristiques ont été étudiés : le tourisme comme moteur de processus de transformation territoriale et l'architecture touristique comme héritage bâti. En 2014, l'Université de Girona organise le séminaire international *Touristic territories. Touristic imagery and the construction of contemporary landscape*[186], qui se propose de comprendre comment l'imaginaire touristique a transformé les villes et les paysages en Europe, à partir du milieu du XX[e] siècle, avec une majorité des contributions traitant des contextes italiens et espagnols. Il nous semble intéressant de remarquer l'élargissement de l'échelle d'analyse de l'édifice au territoire et la lecture de l'architecture touristique comme facteur de transformation d'un paysage.

En février 2018, l'Université de Malaga, avec l'École d'architecture de Malaga et l'Institut espagnol *Habitat, Tourism, Territory* (i.H.T.T.), a organisé le colloque international *Touriscape. Transversal Tourism and Landscape*. Les interventions ont exploré des contextes variés, avec un intérêt particulier pour les territoires côtiers. Les contributions et les débats qui ont suivi ont mis en évidence un intérêt, porté par la recherche en architecture, de se confronter avec les données environnementales et climatiques qui affectent la majorité des sites touristiques, soient-ils côtiers ou de montagne. Le changement climatique, en premier lieu, a un impact sensible et, parfois, violent dans ces lieux « fragiles ». D'une part, il est question de comment préserver un patrimoine dont l'existence physique même est en péril (c'est le cas des structures réalisées entre les années 1950 – 1980 sur les côtes aujourd'hui menacées par la hausse du niveau des eaux) ; de l'autre une réflexion s'avère nécessaire sur comment construire ou transformer aujourd'hui les structures touristiques dans les lieux en question. À cet égard, une intervention de Maria Goula, a présenté le concept de *Second Coast*. Selon l'architecte et chercheuse, il est désormais nécessaire passer d'une lecture de la côte comme d'une ligne, qui divise la mer de la terre, à une compréhension de la côte comme d'un territoire, dont la profondeur s'élargit pour comprendre les éléments qui définissent son l'environnement (eaux, sol, végétation). La rencontre a souhaité inaugurer un axe de recherche dans le domaine des études en architecture qui s'intéresse aux aspects

[186] FAVA Nadia et GARCIA VERGARA Marisa (dir.), *Touristic territories : touristic imagery and the construction of contemporary landscape : proceedings.*, Barcelona, Viguera, 2014, 733 p., Proceedings of the international seminar, University of Girona, 23-25/01/2014.

environnementaux du rapport entre tourisme et paysage, comme nouvelle perspective à travers laquelle réétudier l'histoire ou intervenir sur l'environnement bâti[187].

En prenant également en considération une série de publications récentes, il est possible de remarquer une volonté de la recherche en architecture de retourner à l'étude de l'architecture et des lieux touristiques en tant que situés dans un lieu géographiquement caractérisé, et dans le temps présent.
Des récentes publications proposent d'élargir la réflexion de l'objet architectural au territoire, en se rapprochant du champ disciplinaire des géographes, comme dans les conférences déjà citées. Cela signifie aussi une remise en question du lieu touristique comme lieu « autre », alternatif par rapport à la ville. L'ouvrage *Narrations touristiques et fabrique des territoires*[188], parus en 2015, en est un exemple, avec une réflexion portant sur les hybridations et synergies des lieux touristiques et des parcs à thème avec la ville historique.
Par ailleurs, il semble exister, ces dernières années, une conscience majeure de l'obsolescence qui menace une grande partie de l'architecture touristique après les changements qui ont modifié profondément, et à l'échelle globale, les modes, les temps et les lieux des pratiques touristiques. Une discussion est engagée dans différents contextes autour des enjeux de conservation, valorisation, restauration, réutilisation voire destruction de l'héritage laissé par les Trente Glorieuses, principalement sur les côtes et en montagne, là où la reconversion de l'architecture touristique pour d'autres usages est plus compliquée que dans des contextes urbains.

1.4.1. Tourisme alpin et enjeu patrimonial

Il existe une orientation de la recherche qui étudie la production des années 1945-75 car engagée dans un processus de reconnaissance de sa valeur patrimoniale. Cette réflexion s'oriente vers tous les lieux qui ont subi une transformation importante

[187] Les réflexions font écho à certaines thématiques abordées dans le colloque international Tourisme(s) et adaptation(s) : un secteur et des activités à l'épreuve des mutations économiques, environnementales, culturelles et sociales, organisé par l'Association Tourisme Recherche et Enseignement Supérieur (As.T.R.E.S) en juin 2017, à Grenoble.
[188] FABRY Nathalie, PICON-LEFEBVRE Virginie et PRADEL Benjamin (dir.), *Narrations touristiques et fabrique des territoires. Quand tourisme, loisirs et consommation réécrivent la ville*, Paris, L'Œil d'or, 2015, 229 p.

par le tourisme et notamment les côtes, où un certain nombre de publications ont déjà affronté la thématique depuis les années 2000.

Les enjeux relatifs à la reconnaissance ou non d'une valeur est centrale, car elle influence les politiques qui pourront être adoptées en regard d'une production bâtie. Les parcours sont très différents selon les pays, nous nous limitons ici à proposer quelques éléments de réflexion sur le contexte français et italien, pour le territoire alpin.

En 1994, en France, le programme national « Architecture de la villégiature » est lancé par le Centre André Chastel (C.N.R.S., U.M.R. 8150), sous la direction de Bernard Toulier et avec la collaboration des services de l'Inventaire Général du Patrimoine Culturel, avec l'objectif d'étudier la valeur patrimoniale d'une production bâtie au XX^{e} siècle pour le tourisme, les vacances et le loisir. En 2017, l'exposition *Tous à la plage !* à la Cité de l'Architecture, accompagnée par la publication de l'ouvrage-catalogue homonyme[189], dirigée par Berard Toulier, raconte l'histoire de la construction des villes balnéaires en France et à l'international, en clôturant le travail par une réflexion sur les enjeux liés à la conservation du patrimoine en question ainsi que sur la ville balnéaire de demain.

À côté des recherches menées à l'échelle nationale sur les centres balnéaires,[190] et les stations thermales sous Vichy, une équipe de la région Rhône Alpes, commence en 1993 un programme d'études qui se donne comme objectif le recensement et la valorisation de l'architecture des stations de sports d'hiver présentes dans la région. Plus de vingt stations sont étudiées, les études de Courchevel, Les Arcs, Les Karellis, Megève, Avoriaz, Flaine produisent aussi une publication. Le travail est dirigé par Jean François Lyon-Caen et voit la participation d'un groupe d'étudiants de l'école d'architecture de Grenoble, de l'équipe de recherche Architecture, Paysage, Montagne. Les résultats sont publiés dans l'ouvrage *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*[191], paru en 2012. Dans la préface, Bernard Toulier expose que, à la suite de deux décennies (1980 et 1990) caractérisées par des épisodes de « relookage » de l'architecture moderne afin de la rendre plus attractive, ou des modifications des dimensions et du mobilier des logements-cellule, les premières

189 CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE (PARIS), *Tous à la plage ! villes balnéaires du XVIIIe siècle à nos jours* [catalogue d'exposition, Paris, Cité de l'architecture & du patrimoine, 19 octobre 2016-13 février 2017], *op. cit.*

190 TOULIER Bernard, *Villégiature des bords de mer. Architecture et urbanisme*, Paris, Editions du Patrimoine, 2010, 400 p.

191 LYON-CAEN Jean-François et CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, *op. cit.*

protections au titre de Monuments historiques ont été assignées. C'est le cas des façades et des toitures des édifices de Flaine Betelgeuse, de l'Hôtel le Flaine (1991), et de la maison de Henri Jacques le Même à Megève (1995). Suivent, entre autres, en 2005-2006, des chalets de Courchevel et, autour de 2014-16, le classement du chalet de Carlotte Perriand à Méribel et du centre œcuménique de Breuer, à Flaine[192].

Une étape importante dans la reconnaissance d'une valeur patrimoniale à l'héritage bâti des stations des Alpes françaises correspond à l'exposition organisée par le département de la Savoie pour les Journées Européennes du Patrimoine en 2000, dédiées à l'architecture du XXe siècle. C'est en conséquence des études menées pour l'occasion que, à partir du 2003, des édifices ou des stations en entier ont été inscrits dans la liste « patrimoine du XXe siècle »[193]. Ce label, créé par le Ministère de la Culture pour la valorisation de l'architecture moderne et sans incidence juridique sur les édifices concernés, a l'objectif de signaler « les édifices et ensembles urbains qui, parmi les réalisations de ce siècle, sont autant de témoins matériels de l'évolution architecturale, technique, économique, sociale, politique et culturelle de notre société »[194].

Dans un ouvrage paru en 2006, qui raconte l'histoire de la construction des stations de Tarentaise, Marie Wozniak donne à l'enjeu de la valorisation du patrimoine bâti une place décisive[195]. Dans la conclusion, la chercheuse rappelle les tentatives qui ont été déjà faites. Les C.A.U.E., et en particulier par le C.A.U.E. de la Haute Savoie, s'engage dans la mise en valeur du patrimoine de montagne local et publie, depuis des années, des monographies sur les concepteurs des stations alpines du XXe

[192] Pour une liste complète et détaillée des stations protégées et des diverses origines de la protection voir : LYON-CAEN Jean-François, « Stations de sports d'hiver dans les Alpes: transformation, adaptation, protection d'une « invention » contemporaine ? », *in* BADY Jean-Pierre, CORNU Marie, FROMAGEAU Jérôme, LENIAUD Jean-Michel et NÉGRI Vincent, *De 1913 au Code du patrimoine, une loi en évolution sur les monuments historiques*, La documentation française, 2018, p. 628.

[193] En 2018, les stations dont l'ensemble urbain en entier est classé sont : Champ Clavel, Les Orres, Superdévoluy, Puy – Saint – Vincent, Vars, La Daille, Super Dévoluy, La Plagne, Les Arcs 1600, Les Arcs 1800, Meribel-Les Allues, Les Karellis, Flaine, Avoriaz. Voir *Ibid.* Depuis le 7 juillet 2016, le label XXe siècle a été substitué par le Label Architecture contemporaine et remarquable.

[194] « Label Patrimoine du XXe siècle », 21/04/2015, https://www.culture.gouv.fr/Sites-thematiques/Architecture/Actualites-des-regions/Label-Patrimoine-du-XXe-siecle, consulté le 30/09/2019.

[195] Voir WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver. Stations de Tarentaise, 1945-2000*, *op. cit.* L'ouvrage fait suite à la thèse : WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.*

siècle[196]. La Fondation pour l'Action Culturelle Internationale en Montagne (F.A.C.I.M.), basée à Chambéry, organise des visites guidées de l'architecture des stations de sports d'hiver[197], dans l'objectif d'introduire le grand public à une connaissance de l'architecture moderne de montagne et une reconnaissance de leur valeur historique. Pour Marie Wozniak, l'enjeu patrimonial a aussi un volet social : « créer un lien entre les édifices modernes et les usagers aujourd'hui, entre les stations intégrées et leur territoire. En effet, la société montagnarde peine à les reconnaitre comme un patrimoine local »[198].

Pour ce qui concerne le cas italien, l'I.A.M. à Turin et la Fondation Courmayeur dans la Vallée d'Aosta, s'engagent, à l'aide des publications et des évènements culturels, à la valorisation de certaines architectures touristiques localisées dans les Alpes occidentales. Les autorités locales, pour ce que nous avons pu observer, semblent être en général peu intéressées par une action de valorisation du patrimoine architectural alpin moderne.

Le récent ouvrage *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*[199], par Antonio de Rossi, se conclut par une réflexion sur l'enjeu patrimonial. De Rossi semble aller au-delà d'un appel pour la simple protection et valorisation d'une série d'édifices, et il préconise une prise de conscience du territoire alpin comme paysage culturel, dont les ressources et les histoires sont multiples. Il cite les ouvrages du géographe Werner Bätzing[200], dont la portée est aujourd'hui à redécouvrir, et dans lesquels l'auteur propose une compréhension du territoire alpin dans ses dimensions écologiques et écosystémiques où, à travers une reconstruction de l'histoire longue du territoire, il est possible de comprendre le paysage alpin comme une synthèse entre nature et travail humain.

---

196 Voir, entre la collection « Portait » du C.A.U.E. 74 : LYON-CAEN Jean-François, *Jacques Labro, architecte urbaniste. De l'imaginaire au réel*, Annecy, CAUE de Haute-Savoie, 2012, 192 p. ; MANIN Mélanie et VERY Françoise, *Henry Jacques Le Même, architecte*, Annecy, CAUE de Haute-Savoie, 2013, 146 p. ; CHALJUB Bénédicte, *Marcel Breuer à Flaine*, Annecy, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Haute-Savoie, 2014, 148 p. ; GRANGÉ Claire, *Charlotte Perriand, créer en montagne*, Annecy, CAUE de Haute-Savoie, 2016, 248 p.

197 Dans le cadre du programme Archipels d'altitude.

198 WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver. Stations de Tarentaise, 1945-2000*, *op. cit.*, p. 217.

199 DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*

200 Voir BÄTZING Werner, *Die Alpen. Naturbearbeitung und Umweltzerstörung. Eine ökologisch-geographische Untersuchung*, Frankfurt a.M., Sendler, 1984, 180 p.; BÄTZING Werner et BARTALETTI Fabrizio (dir.), *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*, *op. cit.*; BÄTZING Werner et CAMANNI Enrico (dir.), « Alpi Occidentali », *op. cit.* Première édition : *Dictionnaire encyclopédique des Alpes*, Glénat, Grenoble, 2006.

1.4.2. Tourisme alpin et étude du territoire

Pour conclure, nous voulons mettre en exergue un dernier axe de recherche, qui étudie les transformations du territoire Alpin au cours du XXe siècle, en se concentrant non pas uniquement sur l'étude des édifices, mais plutôt sur le territoire, considéré dans les multiples composantes et à une échelle majeure de celle adopté pour étudier les simples objets architecturaux.

Nous pouvons rappeler, par exemple, les recherches conduites par le laboratoire Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoires, au sein de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble. En 1987, Françoise Very, Michèle Prax et Guy Desgranchamps produisent une étude intitulée *Les Alpes. La construction du territoire*. La station de Megève est alors étudiée, à l'aide de la cartographie, à travers une décomposition du territoire en différentes « couches » : le bâti, le parcellaire, les infrastructures, le système hydrogéologique. En 1993, grâce au financement provenant du fond Interreg de 1992, un groupe de chercheurs de l'Université de Turin a travaillé avec le laboratoire MHAevt sur l'ouvrage bilingue *Le Alpi/Les Alpes, storia e prospettive di un territorio di frontiera*. Il s'agit de l'étude de l'histoire longue d'un territoire transfrontalier, encore une fois grâce à une analyse des cartes topographiques qui a permis de comprendre l'évolution du bâti, des infrastructures, des limites nationales.

Des approchent similaires ont été abordées par l'Istituto di Architettura di Montagna (I.A.M.), qui s'est intéressé dans différents ouvrages aux transformations du territoire par le tourisme[201]. Enfin, il est possible de rappeler des recherches récentes produites au sein de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne[202].

1.5. CONCLUSION : LA NATURE DU LIEU TOURISTIQUE

Dans ce chapitre nous avons voulu donner un aperçu de l'état de la recherche sur l'architecture pour le tourisme de masse, en nous concentrant ensuite en particulier sur les études en matière d'architecture touristique alpine. Nous avons mis en évidence que l'architecture touristique a une double nature : d'un côté elle signifie des lieux « autres », étant un produit de la société urbaine qui y projette ses

[201] DE ROSSI Antonio (dir.), *Atlante dei paesaggi costruiti. Le trasformazioni del territorio operate dall'uomo*, Peveragno, Blu, 2002, 143 p. ; DE ROSSI Antonio, *Grande Scala. Architettura, Politica, Forma*, Barcelona, Trento, List Lab Laboratorio Internazionale Editoriale, 2009 ; DE ROSSI Antonio, DINI Roberto, PENNA Michela et TURCO Federica (dir.), *La trasformazione del territorio alpino e la costruzione dello Stato. Il secolo XIX e la contemporaneità in Valle di Susa*, Borgone di Susa (TO), Graffio, 2011.

[202] Notamment, les recherches de Fiona Pia sur l'étalement des stations touristiques de montagne, avec un projet sur Verbier, et la thèse de Roberto Sega dirigée par Paola Viganò, sur l'histoire de la potentialité des espaces productifs des Alpes. Les deux proposent des études à une échelle territoriale, travaillant avec la géographie des sites et les réseaux d'infrastructure.

imaginaires ou qui y trouve un terrain pour expérimenter des nouveaux modes d'habiter ; de l'autre, elle est, une fois réalisée, une présence physique, située géographiquement et dont le destin est lié à un cycle de vie.

Cette dichotomie a été mise en évidence par beaucoup de géographes qui se sont intéressés au tourisme, et qui ont essayé de décrire le « lieu touristique ». Lozato-Giotard, par exemple, parle du site naturel – site image[203] ; Orvar Löfgren se réfère aux destinations touristiques majeures comme à des paysages à la fois physiques et mentaux[204]. Dans un récent numéro monographique du *Bulletin de l'association de géographes français,* dédié aux « Espaces du tourisme et des loisirs »[205], les auteurs s'expriment sur la nature ordinaire ou extraordinaire du lieu touristique, confirmant comment le tourisme « semble avoir confirmé sa place dans le champ de la formation et de la recherche »[206], notamment en tant que facteur de transformation d'un territoire.Le géographe Claude Raffestin s'exprime ainsi dans un article sur la « Nature et Culture des lieux touristiques » :

> « Dès lors, la nature et la culture du lieu touristique n'existent pas en soi, mais à travers un procès qui est instruit hors du lieu. La nature et la culture du lieu touristique n'ont pas pour support celles du lieu géographique réel. […] La nature et la culture touristiques sont des constructions d'un milieu social »[207].

Ou encore :

> « Mais quelle est alors la place du lieu réel dans cette production ? Il n'est plus qu'un support, une trame. […] Le lieu touristique n'est jamais qu'une 'ouverture' sur l'imaginaire pratiqué dans le tissu réel et à travers laquelle on 'voit' du vernaculaire, du véhiculaire, du référentiel ou du mythique. Le reste est visible, certes, mais n'est pas véritablement vu »[208].

Dans le présent travail, nous chercherons à aller au-delà de la séparation entre lieu réel et lieu touristique, pour étudier l'architecture touristique alpine comme en étant « dans le temps et dans l'espace » du lieu géographique où elle est située.

---

[203] LOZATO-GIOTART Jean-Pierre, *Géographie du tourisme de l'espace consommé à l'espace maîtrisé*, Paris, Pearson Education, 2008, p. 61, Édition originale 1985.
[204] LÖFGREN Orvar, *Storia delle vacanze. (Ed. original: On Holiday: A history of vacationing, University of California Press, Berkeley (Usa), Trad par Silvia Artoni*, *op. cit.*
[205] COMINELLI Francesca, FAGNONI Edith et JAQUOT Sébastien, « Les espaces du tourisme et des loisirs : entre ordinaire et extraordinaire », *Bulletin de l'association de géographes français*, vol. 95, nº 4, décembre 2018, URL: https://journals.openedition.org/bagf/3839, consulté le 16/10/2018.
[206] *Ibid.*, p. 1.
[207] RAFFESTIN Claude, « Nature et culture du lieu touristique », *op. cit.*, p. 11.
[208] *Ibid.*, p. 16.

Chapitre I. 2. L'évolution du regard des chercheurs sur les stations de sports d'hiver

2.1. LES STATIONS DE SPORTS D'HIVER : UN OBJET D'ÉTUDE POUR PLUSIEURS DISCIPLINES

L'enjeu du chapitre est d'établir un état de l'art de la recherche sur l'objet « station de sports d'hiver », en le considérant à travers les perspectives données par diverses disciplines (économie, géographie, sociologie, architecture).

En nous efforçant d'avoir un panorama le plus complèt possible, nous nous sommes rendue compte d'une nette prévalence des études françaises sur le sujet. En effet, à partir des années 1960, lorsque la construction des stations de haute altitude fut intégrée dans les politiques du gouvernement, avec le déclanchement d'opérations de grande envergure, diverses économistes, géographes, sociologues, architectes, ont fait des stations de sports d'hiver leurs objets d'étude.

Grenoble, en particulier, possède une longue tradition d'études menées spécifiquement sur l'objet « montagne », grâce notamment aux recherches de l'Institut de Géographie Alpine, fondé en 1906 par Raoul Blanchard et à sa Revue de Géographie Alpine fondée en 1920[209]. Toujours sur le site grenoblois on trouve aujourd'hui le Laboratoire d'Excellence Innovation en Territoire de Montagne, fondé en 2011, regroupant chercheurs en sciences humaines et sociales autour de l'objet montagne ainsi que deux unités de recherche de l'Institut National de Recherche en Sciences et Technologies pour l'Environnement et l'Agriculture (I.R.S.T.E.A.) : le Laboratoire Écosystèmes et Sociétés En Montagne (L.E.S.S.E.M.) et l'unité de recherche Érosion Torrentielle, Neige Et Avalanches (E.T.N.A.). Dans le domaine de l'architecture, l'École Nationale Supérieure d'Architecture héberge l'équipe de recherche Architecture, Paysage, Montagne, fondée en 1996 et dirigée par Jean François Lyon-Caen.

La spécificité du cas français dans l'histoire de l'aménagement de la montagne ainsi que la présence à Grenoble de structures de recherche spécialisées sur le sujet,

[209] Jusqu'à 1913 la revue s'intitulait Recueil des travaux de l'Institut de géographie alpine.

expliquent pourquoi, dans le texte qui suit, nous nous appuyons majoritairement sur des contributions provenant d'un seul côté des Alpes[210].

2.2. LA TENTATIVE DE DÉFINIR UNE TYPOLOGIE PAR LA GÉOGRAPHIE

Dans ce chapitre, nous proposons de construire une réflexion sur la base de travaux conduits par divers géographes qui ont étudié les stations de sports d'hiver. Nous avons plus particulièrement sélectionné, entre de nombreux ouvrages, trois textes qui se sont confrontés à la question d'offrir une définition de l'objet étudié, et de tenter d'en déterminer une typologie. Il s'agit de l'article « Les stations de sports d'hiver en France » de Raymond Balseinte (1958)[211], de l'article « Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver dans les Alpes du Nord », de Pierre Préau (1968)[212] et, enfin, de l'ouvrage *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises* (1978), de Rémy Knafou[213]. Les trois ont été publiés à dix ans de distance l'un de l'autre, dans une période qui a vu consécutivement le développement et la crise de la station de sports d'hiver de haute altitude. À travers l'analyse des éléments qui ont été pris en compte pour proposer une classification, il est possible de comprendre l'évolution du regard porté par la recherche académique sur l'aménagement touristique de la haute montagne.

2.2.1. Le tourisme hivernal comme industrie : une classification des stations selon des critères quantitatifs (Balseinte, 1958)

En 1958, le géographe Raymond Balseinte présente une étude sur l'évolution et l'état des stations touristiques hivernales, avec une analyse qui couvre tous les massifs français. Le tourisme hivernal peut être étudié, selon l'auteur, comme une

[210] Entre les ouvrages publiées en Italie qui ont essayé de décrire l'histoire et l'évolution des stations de sports d'hiver, et d'en dresser une catégorisation, nous citons les recherches du géographe Fabrizio Bartaletti : BARTALETTI Fabrizio, *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi italiane*, Bologna, Pàtron, 1994, 276 p. ; ainsi que le livre paru en 1971 de l'architecte Sergio Giovanazzi : GIOVANAZZI Sergio, *La montagna. Uno spazio per il tempo libero*, Marsilio, Padova, 1971, 155 p. Les deux contributions renvoient à des catégorisations élaborées par des chercheurs ou architectes français et n'apportent pas, il nous semble, une lecture originelle sur cet aspect.

[211] BALSEINTE Raymond, « Les stations de sports d'hiver en France », *Revue de géographie alpine*, vol. 46, n° 1, 1958, pp. 129‑180.

[212] PRÉAU Pierre, « Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver dans les Alpes du Nord », *op. cit.*

[213] KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. L'aménagement de la montagne à la française*, Paris, Masson, 1978, 319 p., Publication d'une Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris VII.

« véritable industrie : l'industrie de la neige »[214]. Les gisements de matière première sont alors représentés par les champs de neige. Les établissements sont les stations, où travaillent : chefs d'entreprises (les présidents des Syndicats d'initiative ou les maires), techniciens (le personnel des remontées mécaniques ou les moniteurs de ski) et main d'œuvre (principalement constituée des employés dans les hôtels). Les agglomérations urbaines représentent le marché de consommation. La seule différence consiste, selon l'auteur, dans le fait qu'« il n'y a pas transport de la marchandise » – la neige –, « mais transport de l'acheteur – l'amateur de sports d'hiver »[215]. Les éléments qui structurent l'ensemble de l'activité sont donc les montagnes, les stations et centres de sports d'hiver, les centres urbains et les lignes de chemin de fer, auxquels l'auteur fait référence comme principal système de transport des touristes.

L'analyse qui découle de cette vision est essentiellement quantitative. Balseinte définit comme « station de sports d'hiver » un centre qui est doté de structures pour le séjour et d'un système de remontées mécaniques au minimum. Il compile ainsi une liste pour chaque massif de la France, à l'intérieur de laquelle les stations sont classées selon le nombre de remontées mécaniques et de lits (eux-mêmes calculés en fonction du numéro des chambres hôtelières).

L'auteur écrit dans une période qui voit une forte croissance du marché des sports d'hiver. Entre 1936 et 1957, les années prises comme référence[216], le nombre de centres de sports d'hiver passe de 154 à 225 pour l'ensemble des montagnes françaises[217]. Cette conjoncture émerge de l'analyse proposée qui choisit, par exemple, d'utiliser le nombre de lits, c'est-à-dire le « potentiel hôtelier hivernal »[218], comme indicateur utile pour comprendre le nombre effectif de touristes présents en station durant la saison hivernale (donnée qui devrait aujourd'hui être corrigée par la prise en compte des lits non occupés).

L'article montre aussi que la fin des années 1950 correspond à un moment charnière. Les catégories utilisées par l'auteur pour décrire et classifier les stations se réfèrent encore au modèle touristique des années précédant la Seconde Guerre mondiale. Le train, par exemple, est indiqué comme le moyen privilégié pour le

[214] BALSEINTE Raymond, « Les stations de sports d'hiver en France », *op. cit.*, p. 134.
[215] *Ibid.*, p. 135.
[216] L'auteur propose une comparaison entre les données contenues dans deux guides touristiques : BABELAY et BERTILLOT, *Guide de poche des Centres français de Sports d'hiver*, Office de Propagande touristique, Paris, 1936, 120 p. et AA. VV. *Guide de la Neige et des Stations de Sports d'hiver,* Éditions sportives et touristiques, 1956-57, Paris, 263 p.
[217] BALSEINTE Raymond, « Les stations de sports d'hiver en France », *op. cit.*, p. 132.
[218] *Ibid.*, p. 166.

transport des touristes. En outre, les structures d'accueil considérées sont uniquement les hôtels et le classement des stations proposé est construit en fonction du nombre de chambres (stations « grandes », « importantes », « moyennes », « petites »)[219] ou en fonction du type de chambre (stations « mondaines », « familiales », « sportives »)[220]. Toutefois, dans une analyse plus détaillée qui se concentre sur l'évolution des stations savoyardes, l'auteur met en évidence les changements qui sont en cours. Le destin des grands centres touristiques de montagne se différencie : les stations qui ont des caractéristiques topographiques ou climatiques adaptées à la pratique des sports hivernaux sont favorisées, alors que la proximité de la station à une commune ou une agglomération urbaine n'est plus suffisante pour en déterminer la croissance. En outre, les données montrent une tendance à la diminution du nombre de chambres par structure et une augmentation des entreprises hôtelières dans la même station : c'est le déclin de la typologie « grand hôtel », qui avait caractérisé la fréquentation touristique antérieure à la Seconde Guerre mondiale, et l'essor d'une hôtellerie qui s'adresse à une clientèle plus modeste. L'auteur fait aussi l'hypothèse de la naissance d'un tourisme social, qui, en réalité, aura une diffusion bien plus limitée que prévu.

2.2.2. La définition d'une typologie établie selon les processus de création des stations (Préau, 1968)

Dix ans plus tard, le géographe Pierre Préau se confronte de nouveau à la difficulté de définir des typologies des stations de sports d'hiver, en se concentrant sur les Alpes du Nord, où a eu lieu la majeure partie des réalisations les plus récentes. La période considérée sont les années 1948-68, marquées par une phase de croissance qui, imaginait-on, allait durer sur le long terme : « Sur la base d'une progression annuelle de 10 %, taux de croissance retenu par l'I.N.S.E.E. pour les prochaines années, on imagine aisément l'accroissement global de la capacité d'accueil des stations qu'il faut envisager et combien leur visage est encore appelé à se modifier »[221]. Pour la Savoie seulement, par exemple, la prévision est de réaliser entre 125.000 et 165.000 lits durant la période 1965-1985[222].

---

[219] *Ibid.*, p. 167.
[220] L'auteur se réfère à la classification des chambres d'hôtel, proposée dans : DEFERT, P., *La dispersion sociale dans les stations touristiques*, Revue de Tourisme, juillet-septembre 1956, pp. 93-100.
[221] PRÉAU Pierre, « Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver dans les Alpes du Nord », *op. cit.*, p. 128.
[222] *Ibid.*

La station est décrite comme un « organisme complexe », construit par les relations entre le site, la clientèle, l'équipement et la collectivité locale. La classification proposée prend donc en compte chacune de ces composantes. L'approche strictement quantitative doit être dépassée, selon Préau, par un principe qui considère les dynamiques d'intégration de la station dans la réalité locale. Les nouvelles catégories sont donc :

1. Les grandes stations développées au sein d'importantes collectivités locales.

Il s'agit des rares cas où l'activité touristique s'est développée à côté d'autres activités, grâce à la population locale, en utilisant des infrastructures déjà présentes ou par la progressive réalisation de structures nouvelles. Normalement, les pistes de ski se trouvent à une altitude plus élevée que la zone résidentielle et les hébergements. Megève, Chamonix, Morzine sont citées comme exemple.

2. Les stations d'importance moyenne, ancrées sur de gros villages.

Les caractéristiques sont similaires à celles de la première catégorie : les sports d'hiver complètent une offre touristique qui existe depuis longtemps et qui inclut aussi la saison estivale. Ce modèle est particulièrement diffus en Haute-Savoie.

3. Les stations créées de toute pièce.

Il s'agit des stations créées à partir des années 1950-55, sur un site qui était défini comme étant « vierge ». La caractéristique principale est la coupure entre la station et l'habitat traditionnel, car les promoteurs, concepteurs, mais aussi les capitaux investis proviennent de l'extérieur. Cette typologie occupe, en général, des sites de haute altitude et prévoit la réalisation de résidences au bord des pistes.

4. Les centres secondaires et les stations-villages, dotés de quelques remontées mécaniques, ou les centres de ski pour la fréquentation de weekend.

La classification s'articule autour de ce qui, selon l'auteur, est l'enjeu majeur dans le développement d'une station de sports d'hiver, à savoir la relation avec le tissu social et le système économique du site. Ce critère porte à différencier de manière très nette les stations qui se sont développées à partir de centres habités existants et les stations qui ont été fondées pour la pratique des sports d'hiver. Ce dernier type, qui n'avait pas été défini dans l'analyse de Balseinte, assume un rôle central dans la typologie dressée par Préau. Certains problèmes sont mis en lumière, comme la difficile intégration des hébergements avec l'environnement bâti, ou le hiatus entre le développement touristique et la croissance de la population locale.

À travers le texte de Préau émergent des questions qui sont propres à la fin des années 1960. L'affirmation de la station intégrée comme modèle privilégié et, en même temps, l'apparition des premiers signes de crise, relatifs au rapport entre les opérations nouvelles et le territoire.

2.2.3. Une typologie selon les relations entre station et territoire (Knafou, 1978)

Dis ans après, en 1978, le géographe Remy Knafou publie ses recherches menées dans la cadre d'une thèse de doctorat dans l'ouvrage *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*[223]. Dans l'introduction, l'auteur reprend les différentes classifications qui ont été proposées, comme la lecture « générationnelle » ou celle définie par Préau[224]. D'autres classifications sont possibles selon lui, en se basant sur les caractéristiques topographiques du site (dont l'altitude, la disposition et l'orientation des pentes, l'extension et la continuité spatiale des domaines skiables) ; la clientèle (selon la durée des séjours, l'extraction sociale des clients ou le type d'équipements qui y sont proposés) ou l'équipement lui-même (capacité d'hébergement, infrastructures).

Ensuite, le géographe propose une nouvelle classification, dont les « clés de la typologie »[225] sont le milieu d'implantation de la station et le processus de mis en œuvre. Il est intéressant de remarquer que le terme « milieu » remplace le terme « site ». Non seulement les caractéristiques géomorphologiques sont prises en considération, mais aussi le tissu économique et social du lieu (milieu rural *vs* milieu « vierge »). Le processus de mise en œuvre met l'accent sur le réseau d'acteurs qui a contribué au déclenchement de l'opération : une multiplicité d'acteurs ou, au contraire, l'intervention d'un acteur unique. À partir de ces éléments est définie une classification qui, comme l'explicite l'auteur, veut mettre l'accent sur les stations nouvelles.

Il y aurait donc deux catégories principales : les « stations traditionnelles », et les « stations crées *ex nihilo* ». Les premières se caractérisent par une activité touristique se structurant en connexion avec un milieu habité et grâce à une population locale qui participe à son développement.

---

223 KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. L'aménagement de la montagne à la française*, *op. cit.*

224 Voir le paragraphe « Les station de sports d'hiver : types et typologies » dans *Ibid.*, p. 16‑32.

225 *Ibid.*, p. 33.

Les deuxièmes sont ainsi catégorisées :
- les stations nouvelles « sauvages », au développement désordonné, réalisées par une multiplicité d'acteurs non coordonnés ;
- les stations nouvelles « fonctionnelles », dont le dessin du plan masse et la réalisation des infrastructures techniques sont opérés par un auteur unique (souvent, les Départements) ;
- les stations nouvelles « intégrées », conçues par un seul concepteur et construites par un promoteur unique, souvent financées par capitaux privés, externes à la réalité locale ;
- les stations nouvelles « composites », cas complexes intermédiaires entre plusieurs catégories.

Knafou étudie la station intégrée dans une période de profonde remise en question du modèle. En 1977, le discours de la Vallouise prononcé par le président de la République Valéry Giscard d'Estaing et la promulgation d'une Directive dite « Montagne » le 22 novembre 1977[226] avaient marqué symboliquement la fin de la construction des stations de haute altitude. En outre, les années suivant le choc pétrolier de 1973 avaient été caractérisées par la naissance d'une nouvelle sensibilité environnementale, qui se retrouvait aussi en matière d'aménagement touristique de la montagne. L'analyse suit la perspective définie par Préau, mais l'attention est portée plus spécifiquement sur les relations entre la station et son contexte d'implantation, considéré comme site géographique, système économique et social.

2.3. LES ÉTUDES MENÉES PAR L'ÉCONOMIE TERRITORIALE

Comme le souligne Bernard Debarbieux en 1994, les stations de sports d'hiver, qui avaient fait objet de nombreuses analyses en géographie et sociologie, n'avaient pas été traitées par les économistes, faute, selon le géographe, d'un manque général d'intérêt pour l'étude du tourisme[227]. Nous souhaitons rappeler ici certains travaux qui ont essayé de décrire et de modéliser le développement économique local des stations de sports d'hiver.

[226] Voir Chap. II. 1. 4. 2.
[227] DEBARBIEUX Bernard, « Jacques Perret : Le développement touristique local : les stations de sports d'hiver. [compte-rendu] », *Revue de Géographie Alpine*, vol. 82, n° 1, 1994, pp. 98‑99.

2.3.1. Les « retombées » de la station intégrée sur le territoire (Knafou, 1978)

Dans l'ouvrage *Les Stations Intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. L'aménagement de la montagne à la française*[228], Rémy Knafou analyse les « retombées » provoquées par la construction d'une station *ex nihilo* à l'échelle locale. À travers des cas d'étude, l'auteur s'interroge sur le nombre et le type d'emplois créés, la participation des entreprises locales aux activités de construction de la station, les financements reçus par les communes d'accueil, l'évolution démographique. L'élaboration des nombreuses données recueillies montre que l'implantation d'une station intégrée a des effets sur la commune, le département et la région d'accueil, qui sont substantiellement bénéfiques.

Ensuite, la station est analysée selon des indicateurs qui structurent « notre système économique capitalise »[229] : les caractérisations de la demande et de l'offre, le type de clientèle, les montages financiers et juridiques qui règlent les rapports entre acteurs, les systèmes de promotion, les rythmes et stratégies de croissance.

La station intégrée est définie comme un « produit » et l'architecture de la station comme son « emballage »[230]. Divers aspects critiques sont mis en exergue, comme le cercle vicieux qui s'installe pour le promoteur du fait des fonds importants mobilisés en amont du lancement d'une station : la vente d'appartements constitue une possibilité de profit à court terme, et les investissements immobiliers deviennent nécessaires pour soutenir la construction des remontées mécaniques, rentables seulement sur le long terme. Il s'établit alors un rythme de croissance accéléré par rapport au marché, qui sera à l'origine d'une certaine vulnérabilité des stations intégrées, très dépendantes de la croissance de la fréquentation.

2.3.2. Les « Systèmes touristiques locaux » (Perret, 1992)

Jacques Perret publie en 1992 l'ouvrage *Le Développement touristique local : les stations de sports d'hiver*[231], qui recueille les recherches menées pour une thèse de doctorat et qui se concentre spécifiquement sur la compréhension de la dimension économique des stations de sports d'hiver.

---

[228] KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. L'aménagement de la montagne à la française*, *op. cit.*

[229] *Ibid.*, p. 207.

[230] *Ibid.*, p. 213.

[231] PERRET Jacques, *Le développement touristique local, les stations de sports d'hiver*, Grenoble, CEMAGREF, 1993, 338 p., Publication d'une thèse de doctorat de l'Université Pierre Mendès France, Grenoble II, U.F.R. Développement, Gestion Économique et Sociale et à l'Institut de Recherche sur la production et le Développement, 1992.

Encore une fois, pour mieux comprendre l'apport d'un tel ouvrage, il est nécessaire de rappeler le contexte historique dans lequel il a été écrit. La succession de trois « hivers sans neige » entre 1988 et 1991, outre d'autres facteurs à la fois structurels et conjoncturels, avaient confirmé une crise des stations de ski. Au milieu des années 1980, la fréquentation touristique est pour la première fois inférieure aux prévisions[232]. C'est dans ce cadre que l'auteur s'intéresse à la capacité d'adaptation des stations et recherche des modèles économiques capables de la décrire.

Perret dénonce alors le fait que, dans les précédentes études économiques portant sur les stations, le « développement » ait été jusqu'alors confondu avec « la croissance »[233] et le « local » analysé avec les mêmes outils que ceux utilisés pour la macro-économie [234]. Ensuite, dans l'analyse proposée, les stations nées de manière non planifiée, ou stations-village, assument pour la première fois une importance équivalente aux stations créées *ex nihilo*.

Perret propose de penser les stations comme des « Systèmes économiques locaux », compris comme « un ensemble ordonné d'entreprises en relations entre elles, dont les acteurs concourent à la production de biens et de services »[235]. Le concept permet d'analyser deux types de systèmes économiques : le modèle dominant de type capitaliste, décrit par les pôles de croissance, et le système productif territorialisé ou localisé.

Le chercheur se réfère initialement à la théorie des pôles de croissance comme modèle économique qui a animé la construction des stations de sports d'hiver dans les années 1960 et 1970. Produits du système fordiste, les centres touristiques réalisés dans cette période basaient leur succès sur une fréquentation massive et sur l'exploitation de ressources standardisées : le soleil, la neige, la pente[236]. Selon ce modèle, qui fut lui-même élaboré durant des années de croissance, les stations étaient assimilées aux activités productives et, en effet, les études des aménageurs étaient concentrées sur le rapport quantitatif entre la demande et l'offre. C'est cette clé de lecture qui a inspiré, par exemple, la définition de typologies structurées uniquement autour des fonctions principales de la station, comme celle présentée

[232] *Ibid.*, p. 269.
[233] *Ibid.*, p. 13.
[234] *Ibid.*, p. 17.
[235] *Ibid.*, p. 54.
[236] Voir CUVELIER Pascal, *L'économie des pratiques touristiques*, Thèse de doctorat en Sciences économiques, Lille, Université des sciences et technologies de Lille, 1997, 365 p.

en 1970 par George Pialat et Vincent Cambau[237], ou la construction d'un discours qui confiait aux stations le rôle d'entrainer le développement des zones de montagne à l'économie agricole. Enfin, au-delà des facteurs de proximité des centres urbains et des possibilités de connexions, le lieu où les stations sont implantées reste, selon cette perspective, un espace neutre, comme dans la classification quantitative proposée par Balseinte[238] en 1958.

Les stations-villages, nées progressivement en continuité avec un centre habité, grâce aux entreprises locales et par l'exploitation des ressources locales, sont au contraire associées aux Système productif territorialisée (ou localisée). Ensuite, Perret exprime la nécessité de transporter le concept, élaboré pour le secteur industriel, dans le secteur tertiaire, considérant que les stations sont principalement des producteurs de services, plutôt que de biens. Il propose donc la définition de la station comme « Système touristique localisée ». Selon ce modèle, les caractéristiques de chaque station ne dérivent pas uniquement du marché, mais ils sont spécifiques au système.

À travers une analyse des cas d'étude, l'auteur valide l'hypothèse selon laquelle « les systèmes touristiques territorialisés, inscrits dans la continuité des territoires, seraient les plus aptes à s'adapter et ainsi à assurer la poursuite d'un développement économique local »[239].

L'approche de Perret est donc novatrice comparée aux études de Préau et Knafou. S'il est vrai que les deux géographes intègrent dans leurs réflexions les relations entre station et site d'implantation, ils continuent à privilégier la station réalisée *ex nihilo* comme unique objet d'étude et le moment initial d'implantation comme clé pour comprendre son développement dans le temps. Leurs analyses, auxquelles manquait le recul suffisant pour une prise de distance, s'inscrivent donc « dans l'esprit du temps » et ne se dissocient pas beaucoup des celles proposées par le S.E.A.T.M. [240].

Comme le soutient Hugues François dans sa thèse de doctorat, l'intérêt de se référer aux stations comme à des « Systèmes économiques locaux » réside dans le fait qu'ils « soulignent le rôle indispensable des fondements socioculturels, qui rendent

---

[237] Voir PIALAT Georges, « Urbaniser la montagne ? », *Urbanisme*, nº 116, 1970, pp. 16‑18 ; CAMBAU Vincent, « La réalisation des Stations de Sports d'Hiver », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 32‑36.

[238] BALSEINTE Raymond, « Les stations de sports d'hiver en France », *op. cit.*

[239] PERRET Jacques, *Le développement touristique local, les stations de sports d'hiver*, *op. cit.*, p. 65.

[240] Voir FRANÇOIS Hugues, *De la station ressource pour le territoire au territoire pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace, Grenoble, Université Joseph-Fourier, 2007, p. 104.

possible le jeu économique entre producteurs et qui contribuent fortement à l'efficacité globale du système. Le territoire, plus qu'un simple support, constitue l'espace vécu, interprété socialement et le lien entre les acteurs locaux » [241]. En outre, Perret soutient que, pour comprendre le modèle de développement de la station, l'étude des modalités d'implantation n'est pas suffisante et qu'il faut suivre les transformations qui se sont produites dans le temps et à l'échelle du territoire. Il s'agit donc de la définition d'une nouvelle perspective pour la compréhension des territoires touristiques qui, comme François l'a mis en évidence, étudie la station dans son évolution temporelle et en lien avec les composants sociaux et géographiques spécifiques au lieu en question.

2.3.3. Le rôle de l'« ancrage » de la station au territoire (François, 2007)

La réflexion proposée par Jacques Perret marque le début d'une série de recherches conduites par le laboratoire I.R.S.T.E.A. Celles-ci ont comme objet d'étude privilégié les stations de sports d'hiver et leur développement économique territorial.

En 2007, Hugues François soutient la thèse de doctorat *De la station ressource pour le territoire au territoire pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble* [242]. Dans ce travail, il reprend le concept de Système Touristique Local défini par Perret et il en fait le paradigme approprié pour étudier la trajectoire des stations périurbaines grenobloises de moyenne montagne.

La réflexion met en exergue le rôle de « l'ancrage » de la station au territoire dans le processus de développement économique d'une infrastructure touristique. À la suite des travaux de Perret, la recherche a pour hypothèse principale que l'ancrage au territoire détermine la capacité d'adaptation d'une station[243]. François s'intéresse en particulier aux rapports qui s'établissent entre le territoire et un système touristique conçu selon un modèle fordiste, dans une conjoncture qui invite les stations à chercher de nouvelles ressources localisées. « Si le territoire apparaissait lors du Plan-neige comme une source d'inefficacité, il constitue actuellement la base du renouvellement des stations de sports d'hiver. »[244] C'est ainsi que les stations villages, ou les stations de moyenne montagne deviennent des exemples

[241] *Ibid.*, p. 6.
[242] FRANÇOIS Hugues, *De la station ressource pour le territoire au territoire pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, *op. cit.*
[243] *Ibid.*, p. 6.
[244] *Ibid.*, p. 144.

intéressants. Saint-Pierre-de-Chartreuse, station avec une longue histoire, située à proximité de Grenoble, est le cas d'étude privilégié.

Le chercheur articule le concept de Système Touristique Local de Perret avec le concept de « tourisme durable » et de « ressource territoriale ». Au centre du cadre théorique, il pose le territoire, défini comme une construction à la fois géographique, socioculturelle et politique[245]. Dans le processus de transition de l'exploitation des ressources banalisées aux ressources localisées, inhérente au paradigme des Systèmes Touristiques Locaux, l'environnement assume une importance nouvelle, en tant que détenteur de ressources. Selon François, la question environnementale peut être « motrice » dans les processus de diversification ou d'adaptation. Il souligne aussi comment la « durabilité » d'un système touristique ne se décline pas uniquement en des efforts pour sa préservation, mais qu'elle introduit aussi la possibilité d'être performant dans une période de crise, comme celle qui caractérise aujourd'hui le modèle de production « fordiste ».
L'étude des acteurs protagonistes de l'aménagement touristique de la station constitue l'entrée privilégiée au travers de laquelle l'ancrage au territoire est étudié. L'idée sera reprise ensuite par d'autres travaux et publications de l'I.R.S.T.E.A. qui s'intéresseront plus spécifiquement à l'« ancrage » de la gouvernance et des financements pour la construction des stations[246].

[245] *Ibid.*, p. 13‑14.
[246] Voir GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle (coord.), BILLET Sylvain et FRANÇOIS Hugues, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale*, TerriScope-Cemagref, 2010 ; FRANÇOIS Hugues, MARCELPOIL Emmanuelle et BILLET Sylvain, « L'implantation des stations de sports d'hiver : quel ancrage dans le développement durable? », *in* MARCELPOIL Emmanuelle, BENSAHEL-PERRIN Liliane et FRANÇOIS Hugues (dir.), *Les stations de sports d'hiver face au développement durable. État des lieux et perspectives.*, Paris, L'Harmattan, 2016.

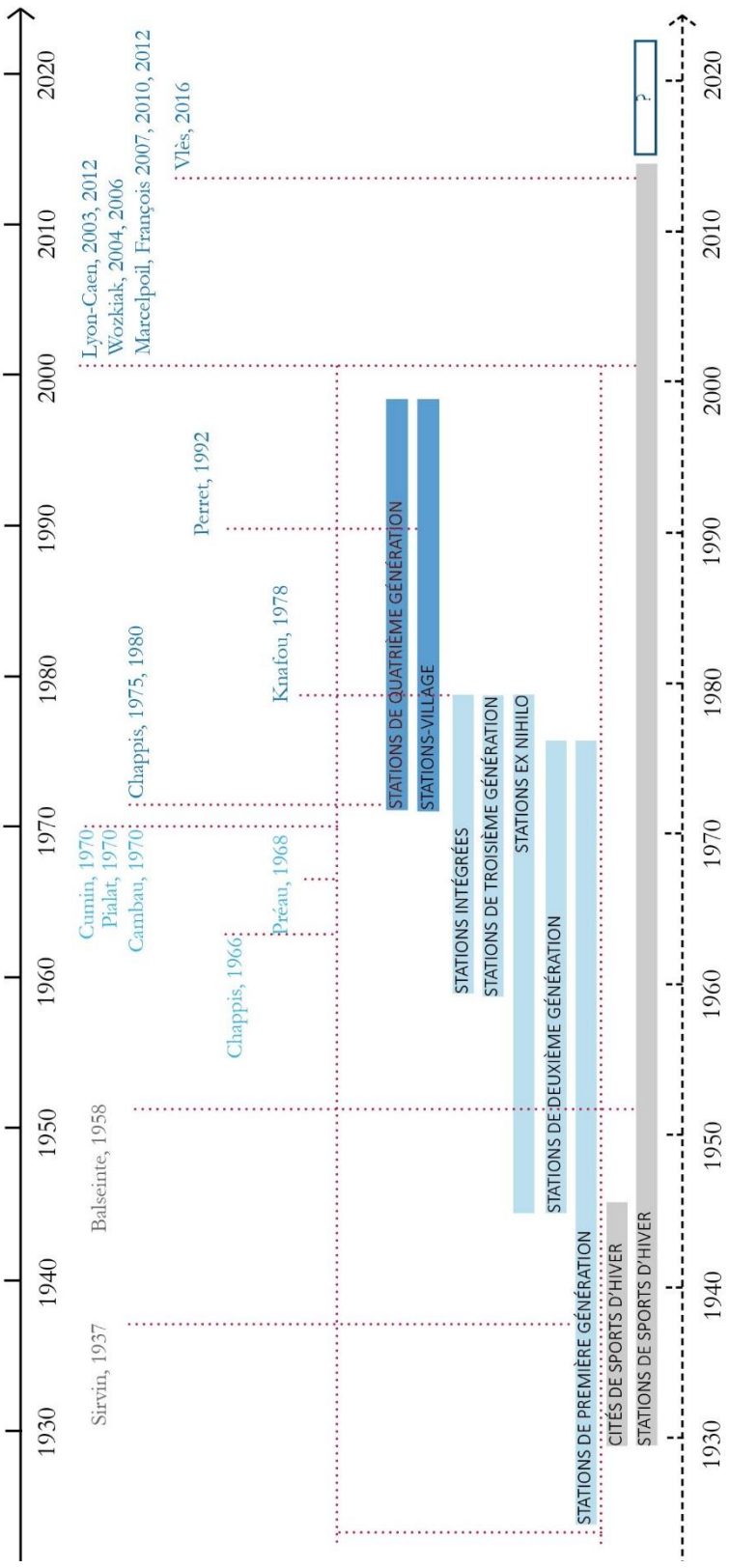


Fig. I. 2. 1. *La frise, réalisée par l'auteure, représente eh haut la collocation temporelle des ouvrages cités dans le chapitre ; en bas la datation des objets étudiés, par le biais de « types » ou « catégories ». Les catégories qui proviennent d'une lecture « générationnelle » des stations, produite dans les années 1960-70 sont encore aujourd'hui utilisées (voir lignes pointillées).*

2.4. UNE LECTURE CULTURELLE OU SOCIOLOGIQUE DE LA STATION DE SPORTS D'HIVER

Nous choisissons ici de prendre en considération trois articles publiés entre 1970 et 1996, par des chercheurs français, qui analysent l'objet « station » à l'aide des outils propres aux analyses sociologiques ou culturelles. Les trois textes, publiés à distance de plusieurs années l'un de l'autre et par des chercheurs provenant de domaines disciplinaires différents, ont en commun la question de départ, explicitée comme suit par Placide Rambaud : « qui conçoit une station ? Pourquoi ? Pour qui ? »[247] .

2.4.1. « Pour une sociologie des stations de sports d'hiver » (Rambaud, 1970)

Dans un article paru en 1970[248], Rambaud choisit de se concentrer sur la station pour les sports d'hiver comme « le principal, sinon le seul produit de l'urbanisme en montage »[249], dans la lignée des articles qui sont publiés dans le numéro 116 de la revue *Urbanisme*, que nous analyserons ensuite dans le présent chapitre.

Si le modèle n'est donc pas encore remis en question, la réflexion ne cache toutefois pas les aspects problématiques propres aux stations créées de toute pièce. L'auteur nous rappelle que les sociologues ont participé au processus de création des stations comme acteurs impliqués dans les études de clientèle, ou en soutenant le discours qui considérait la station comme un moyen permettant de combattre le dépeuplement des terres hautes. Toutefois, rares sont les études qui cherchent à reconstruire des cadres théoriques pour en expliquer la conception.

La station est présentée dans les études comme une création de la ville. En reprenant certaines idées exprimées par le sociologue Joffre Dumazedier[250], Rambaud rappelle que c'est en fait la société urbaine qui a créé un temps de non-travail, qui a opté pour une dissociation spatiale entre les lieux de travail et les lieux du temps libre et, enfin, qui a cherché des lieux nouveaux dotés des matières premières nécessaires à la création des activités pour le temps libre.

Les forces qui contribuent à la création sont ensuite mises en exergue, en ordre d'importance. En premier, il y a donc la société industrielle, dont font partie à la fois les utilisateurs et les promoteurs/réalisateurs de la station ; ensuite, la nature,

[247] RAMBAUD Placide, « Pour une sociologie des stations de sports d'hiver », *Urbanisme*, n° 116, 1970, p. 30.
[248] RAMBAUD Placide, « Pour une sociologie des stations de sports d'hiver », *op. cit.*
[249] *Ibid.*, p. 30.
[250] Voir DUMAZEDIER Joffre, *Vers une civilisation du loisir?*, *op. cit.*

qui est réduite par la société aux éléments bruts qui constituent des ressources à exploiter : la neige, l'ensoleillement, la déclivité, la visibilité ; en troisième lieu, la société agricole, entendue comme le village qui entre en relation avec la nouvelle opération, les habitants étant les propriétaires des terres qui sont exploitées ; enfin, l'État et ses ramifications régionales, qui a un rôle dans la définition des objectifs à atteindre. En fait, tous ces acteurs entretiennent des rapports de force, et c'est le poids différent qu'ils assument pour chacun d'entre eux qui détermine la conformation de la station. Cette dernière peut donc être vouée à la seule rentabilité économique et être construite uniquement selon des critères de fonctionnalité ou, au contraire, d'autres enjeux peuvent être pris en considération, comme la nécessité d'offrir un service aux groupes sociaux moins favorisés.

Finalement, le paradigme qui anime la réflexion de Rambaud est encore l'association du tourisme des sports d'hiver à une « industrie » et la station à un lieu de consommation de produits standardisés. Pourtant, le sociologue reconnait pour une première fois le rôle de la société agricole, considérée comme « acteur » dans le processus de création d'une station.

2.4.2. Une analyse « sémiologique » des stations (Guérin, 1977)

Selon Rambaud, pour devenir un objet d'étude sociologique, la station doit être considérée comme le produit des forces sociales. Sur la même lignée, en 1977, le géographe Jean-Paul Guérin propose d'étudier l'origine de l'organisation spatiale des stations intégrées. Dans un premier temps, la station est décrite comme le résultat de l'évolution des pratiques sportives. C'est en utilisant cet argument que la station intégrée a été définie par ces concepteurs comme étant « rationnelle » et « fonctionnelle ». La construction à haute altitude, les bâtiments réalisés au pied des pistes, le centre de la station aménagée sur un replat tournent autour de la pratique du ski, conçue comme activité principale capable de garantir la viabilité économique de la station sur plusieurs mois.

À l'explication purement technique, l'auteur fait suivre un deuxième raisonnement qui enquête sur le comportement de la clientèle pour comprendre la composition spatiale de la station. À son tour, le comportement est influencé par les imaginaires et les mythes qui animent les touristes. C'est donc à l'aide d'une analyse qualifiée de « sémiologique », conduite sur les images et les messages mobilisés par publicité des stations intégrées, que l'auteur essaye d'aller aux origines des comportements.

Un des caractères les plus évidents est la centralité de la figure du touriste. Dans la publicité, lui sont assurés le bronzage, par un soleil qui est toujours présent, et la neige. La montagne reste un décor « en toile de fond ». L'accès à la station est rarement mentionné ou représenté, car toute référence à une connexion avec le monde urbain devait être effacée.

Par ailleurs, la division des espaces dans la station est également une image des pratiques sociales. La grenouillère, lieu de convergence des pistes et des remontées mécaniques et cœur de la station, constitue à la fois un espace conçu pour la communauté des touristes et un théâtre depuis lequel il est possible de regarder le spectacle offert par les skieurs. Les rôles dans la station sont temporaires, car le spectateur devient skieur et vice versa. De la même manière, les logements sont conçus autour d'un rapport nouveau entre vie privée et publique : de grands espaces communs couverts au rez-de-chaussée, et des logements-cellule aux étages. L'élément essentiel du logement devient la terrasse, véritable garantie de l'accès au soleil « pour tous ».

Finalement, Guérin et Gumuchian décrivent la station comme « la transcription dans l'espace d'une mythologie »[251]. L'espace est analysé uniquement dans sa portée symbolique et jamais pour ses caractéristiques géomorphologiques : « Le touriste ne consomme pas un espace particulier, mais des signes, chargés de valeur sociale »[252].

2.4.3. Une lecture « culturelle » des stations (Chevallier, 1992)

Dans un article publié en 1996, Marc Chevallier, auteur d'une thèse de doctorat intitulée *Les sports d'hiver espaces et culture généalogie culturelle des représentations et usages touristiques hivernaux en montagne*, soutenue en 1995, propose une « relecture culturelle de la station de sports d'hiver »[253]. Alors que l'architecture des stations de haute altitude est méprisée par les touristes, la presse, tout comme par la politique, l'auteur essaye de mettre en lumière les enjeux culturels qui ont animé les concepteurs des stations, en se concentrant encore une fois sur la station de haute altitude.

L'architecture des stations est mise en parallèle avec des projets, utopiques ou réalisés, élaborés par « l'avant-garde intellectuelle et artistique de l'entre-deux

[251] GUÉRIN Jean Paul et GUMUCHIAN Hervé, « Mythes, tourisme hivernal et aménagement de l'espace. L'exemple de la station intégrée », *Revue de géographie alpine*, vol. 65, n° 2, 1977, pp. 169‑179.
[252] Ibid.
[253] CHEVALLIER Marc, « Paroles de modernité. Pour une relecture culturelle de la station de sports d'hiver », *Revue de géographie alpine*, vol. 84, n° 3, 1996, pp. 29‑39.

guerres »[254]. Le mythe qui a animé ces réalisations est celui de la modernité, que l'auteur décline en différents concepts.

En premier, le fonctionnalisme, qui réclame « l'adaptation de la forme à la fonction » comme seule esthétique. Cela se manifeste à l'échelle du plan masse comme à l'échelle architecturale. En deuxième lieu, l'idéal démocratique qui se concrétise, en architecture, par la tentative de répondre aux besoins d'un homme qui se veut universel, ou « un homme de série »[255], pour Le Corbusier. Dans la réalisation des stations, l'économie fordiste créera les conditions pour garantir le « droit à la neige » au plus grand nombre. L'ensemble est conçu pour une fréquentation de masse de touristes, séjournant en lits banalisés. Ensuite, selon l'auteur, les stations furent façonnées par un imaginaire de liberté : affranchissement par rapport au sol et à la terre, qui se concrétise en une architecture sur pilotis ; affranchissement par rapport au passé, dans la lignée des rêves animés par la conquête spatiale ; affranchissement par rapport à l'ordre divin, en conquérant des terres hautes qui n'étaient pas habitées auparavant. Enfin, c'est le mythe hygiéniste qui se concrétise dans les stations, où la neige, symbole de pureté, concoure avec une architecture qui se tourne vers le soleil et l'air.

L'auteur met donc en évidence comment cette architecture rejetée dans les années 1990 est en réalité une construction culturelle, à travers laquelle il est possible de comprendre les imaginaires qui animaient la société dans les années de l'après-Seconde Guerre mondiale.

2.5. LE RÉCIT PROPOSÉ PAR LES REVUES D'ARCHITECTURE FRANÇAISES (1930-80)

À partir des premières décennies du XX^{e} siècle, et encore plus durant la seconde moitié du XX^{e} siècle, la montagne devient un terrain d'expérimentation pour les architectes et les urbanistes. Le besoin de réaliser de nouvelles infrastructures pour le tourisme est le moteur principal d'un processus de profonde transformation des territoires alpins. Les revues d'architecture témoignent de ce phénomène en diffusant de nombreuses publications de projets réalisés dans les terres hautes :

254 *Ibid.*, p. 29.

255 LE CORBUSIER, *Œuvre complète 1946-1952*, Zurich, Éd. d'architecture Erlenbach, 1953, vol. 5/, 248 p. cité dans: CHEVALLIER Marc, « Paroles de modernité. Pour une relecture culturelle de la station de sports d'hiver », *op. cit.*, p. 30.

refuges, stations touristiques, maisons de villégiature, colonies de vacance, téléphériques, souvent réalisés par des architectes provenant du milieu urbain.

Ici, nous analysons la « station de sports d'hiver » en tant qu'objet enquêté par les revues d'architecture et d'urbanisme[256]. À partir des années 1930, la « construction en montagne » donne lieu à divers numéros spéciaux dans les revues françaises. Ce n'est pas le cas pour les revues italiennes où, à notre connaissance, une réflexion spécifique sur le territoire alpin n'a jamais été proposée, bien que des nombreux projets réalisés en montagne aient été publiés dans des revues comme *Architetture, Cronache e Storia* (durant les années 1950), *Domus* ou *Abitare*[257]. C'est un signe de la place différente qu'occupe l'aménagement de la montagne dans la politique des deux pays[258].

Nous avons donc analysé le contenu des revues suivantes :

- « Constructions en montagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 1, 1937
- « Constructions en montagne », *L'Architecture d'aujourd'hui,* n° 4, 1939
- « Constructions en montagne », *L'Architecture d'aujourd'hui,* n° 126, 1966
- « Architecture de Montagne », *Architecture française,* n° 285 – 286, mai- juin 1966
- « Stations touristiques », *Techniques et Architecture,* n° 4, 1969
- « Montagne », *Urbanisme* n° 116, 1970,
- « Équipement touristique », *Techniques et Architecture,* vol. 34, n° 1, 1971
- « Montagne », *Architecture Française,* n° 389, 1975
- « Espaces sensibles », *Urbanisme,* n° 145, 1974
- « L'architecture des loisirs. Pour une nouvelle relation avec l'environnement », *Techniques et Architecture,* n° 333, 1980.

256 Le même corpus a été enquêté dans l'article WOZNIAK Marie, « Wozniak Marie. Les stations de ski : quelles représentations des clientèles pour quel cadre bâti ? », *Revue de géographie alpine*, vol. 90, nº 4, 2002, pp. 17‑31.

257 Voir, entre autres, « In montagna con discrezione », *Abitare*, nº 131, 1974, pp. 74‑91 ; « Stazione di sport invernali, concorso di idee. », *Domus*, nº 498, mai 1971, p. [12]-16 ; « Sciare in Piemonte », *Domus*, nº 571, 1977, pp. 31‑33 ; MOLLINO Carlo, « Una costruzione di oggi a Cervinia, che deve entusiasmare tutti gli sciatori : villaggio in verticale a Cervinia », *Domus*, nº 226, 1948, pp. 9‑16 ; ALBINI Franco, « Albergo per ragazzi a Cervinia », *Edilizia moderna*, nº 47, 1951, pp. 67‑74 ; RAINERI Giorgio, « Stazione ski-total « Cieloalto » a Cervinia », *Architettura, cronache e storia*, vol. 23, nº 8, décembre 1977, pp. 422‑433.

258 Nous nous occuperons d'analyser les deux contextes dans le chapitre II. 1.

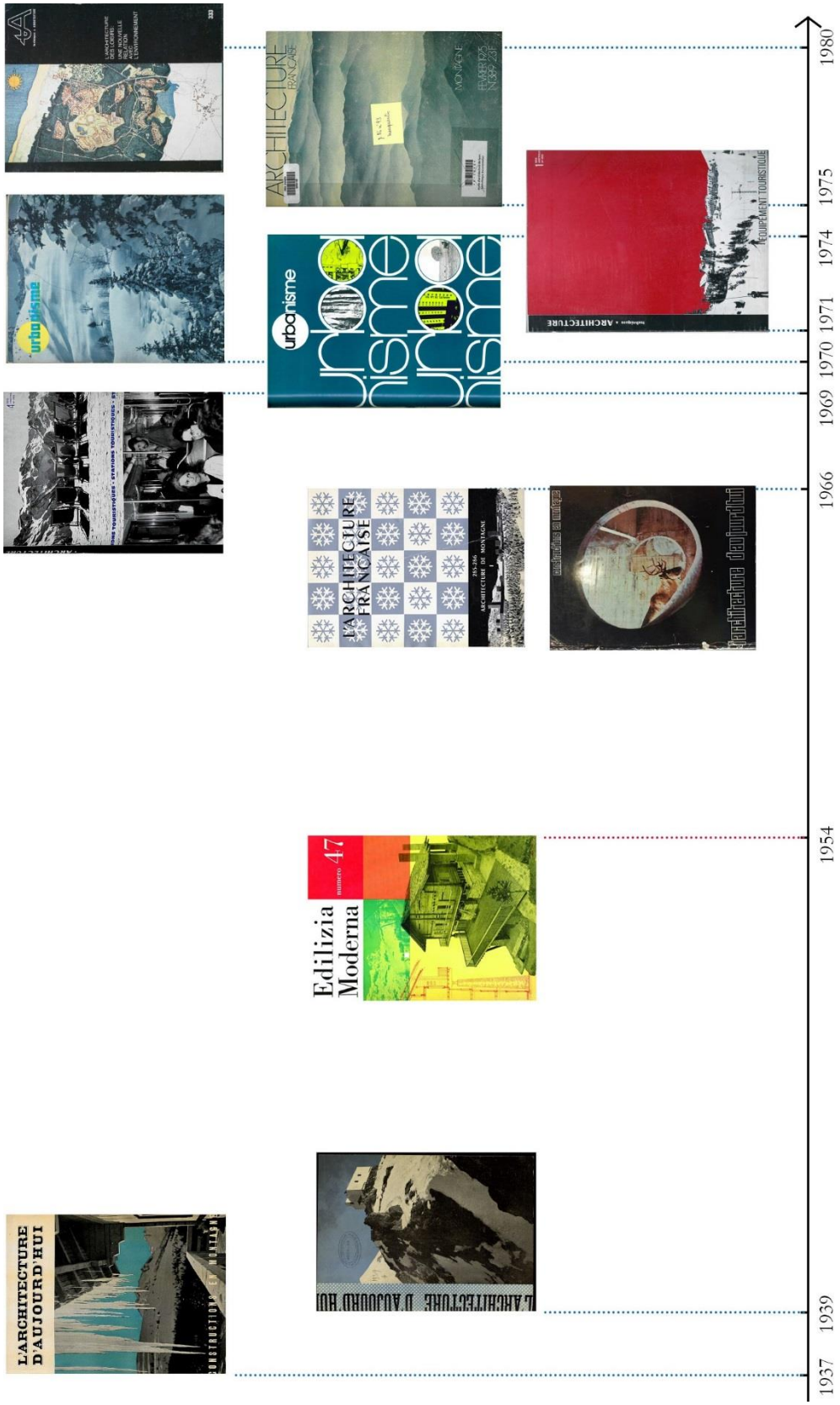


Fig. I. 2. 2. *Frise réalisée par l'auteure, représentant les numéros thématiques sur la « Montagne », parmi les revues d'architecture françaises 1930-1980.*

2.5.1. Un nouveau modèle d'aménagement pour la montagne : « les cités de sports d'hiver »

Dans le numéro de *L'Architecture d'aujourd'hui* de 1937, dédié aux constructions en montagne, l'architecte Paul Sirvin expose les caractéristiques de ce qu'il appelle « les cités de sports d'hiver » (Fig. I. 2. 3). En France, à différence de l'Italie, de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Autriche, « tout est à faire »[259]. L'auteur donne alors une sorte de liste de points à suivre pour un correct aménagement de nouvelles stations. La nouvelle cité doit donc être réalisée là où la neige est abondante pour un temps prolongé, avec les pentes orientées nord ; le soleil et la vue doivent aussi être garantis. L'altitude la meilleure est entre 1400 et 1800 mètres, car une hauteur supérieure est considérée comme étant peu adaptée pour un établissement humain, et peu rentable pour la saison estivale. Quant à l'aménagement de la station, l'auteur propose un système doté d'un point de départ unique pour les remontées mécaniques (téléphériques et funiculaires), en correspondance avec les restaurants et les autres services, et des pistes divergentes. Il faut donc prévoir un service d'autocar pour ramener les touristes à l'arrivée des pistes, vers la station. En outre, une station doit avoir au minimum 1.000 lits et l'hôtel est la seule typologie d'accueil imaginée, à côté des équipements sportifs et commerciaux. La référence principale est Sestrières, premier exemple de station réalisée *ex nihilo*.

En 1939, l'*Architecture d'Aujourd'hui* publie un deuxième numéro spécial sur les « Constructions en montagne ». Une partie du dossier, rédigé par Jean Paul Sabatou, architecte et membre du comité de rédaction, est dédiée à l'urbanisme en montagne[260]. Face à la croissance des flux de touristes qui accèdent à la montagne pour des temps limités l'hiver ou l'été, l'urbanisme doit se doter des outils et moyens pour aménager l'espace et maîtriser la propriété privée. La création des stations est entendue non seulement comme la construction d'une « cité », mais aussi comme un des modèles possibles pour aménager une « région »[261] de montagne. Dans l'analyse sont pris en compte les habitants locaux, dont l'existence n'avait pas été considérée par Sirvin. Toutefois, selon une vision qui sera adoptée par les aménageurs jusqu'aux années 1970, il ne leur est aucunement assigné un rôle actif de décideurs. Seul le développement du tourisme hivernal, réalisé par des forces

[259] SIRVIN Paul, « Les Cités de Sports d'Hiver », *L'Architecture d'aujourd'hui*, vol. 1, 1937, p. 29.
[260] « Constructions en montagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 4, 1939.
[261] *Ibid.*, p. 70.

extérieures au site, semble pouvoir garantir une « source immédiate de profit »[262] pour améliorer les conditions des populations locales.

L'auteur propose ensuite la classification suivante : de l'ensemble des stations « populaires », ou des « centres de vacances d'hiver », développés en continuité avec les villages existants, se distinguent les « grandes stations », dont le succès découle principalement de conditions géomorphologiques. Un emplacement à l'extrémité d'une vallée, avec une orientation axiale nord-sud par exemple, peut garantir un enneigement stable pour divers mois durant l'année. À la différence de ce qui avait été proposé par Paul Sirvin, les pistes doivent, selon Sabatou, converger dans le centre de la station, là où se situent les remontées mécaniques, selon le modèle de Sestrières.

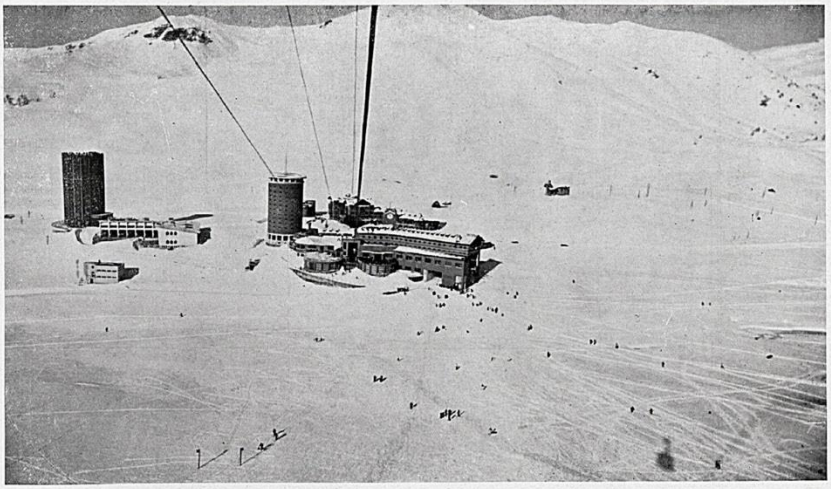
Comme Sirvin, Sabatou met enfin en évidence le problème du contrôle de la propriété foncière. La question avait aussi été évoquée dans un rapport sur les zones de loisir en haute montagne[263] présenté au sein du V^e C.I.A.M. à Paris. Les auteurs avaient alors imaginé la création des « zones d'utilité publique », idée qui deviendra, dans l'après-guerre, la condition nécessaire à la création des stations intégrées.

Les articles des années 1930 témoignent de la tentative, de la part d'architectes et d'urbanistes comme Sirvin et Sabatou, de définir les caractéristiques optimales pour des stations touristiques dédiées au ski dont aucun exemple, mis à part la station de Méribel, existait en ce moment en France. Les références sont alors des exemples réalisés à l'étranger (Sestrières, Davos). En outre, le discours des architectes est influencé par le débat développé dans les mêmes années au sein des C.I.A.M.[264] C'est à partir de ce contexte que nous pouvons comprendre l'origine de la vision de la station comme une « cité » pour les sports d'hiver, ou comme « région ».

[262] *Ibid.*, p. 71.

[263] SERT, POLIGNY et FIGINI, « Les zones de loisirs en haute montagne », rapport présenté au VII C.I.A.M., en 1937, à Paris.

[264] En 1937, lors du V^e C.I.A.M. « Logis et Loisir » en 1937, à Paris, il avait été présenté le rapport « Les zones de loisirs en haute montagne » par les architectes Sert, Figini et Pollini.



SESTRIÈRES

Photo Paul Chevalier

LES CITÉS DE SPORTS D'HIVER

PAR PAUL SIRVIN

La pratique des sports d'hiver a pris ces dernières années une telle extension qu'une foule considérable se dirige tous les ans vers la montagne et y séjourne plusieurs mois. Nombreuses sont les petites agglomérations qui, perdues dans les neiges, connaissent actuellement la faveur d'un public de plus en plus nombreux.

En Allemagne, en Suisse, en Italie et en Autriche notamment, des efforts considérables ont été faits par différents organismes officiels pour attirer et retenir les pratiquants des sports d'hiver. C'est ainsi que sont nées certaines stations célèbres qui présentent toutes des inconvénients qu'un urbaniste averti doit dorénavant éviter.

En France malheureusement, tout est à faire dans ce domaine si nous voulons conserver notre place, aussi bien dans le tourisme que dans le sport. Il semble pourtant qu'un mouvement se dessine actuellement dans ce sens et il n'est pas une bourgade des Alpes ou des Pyrénées qui ne croit devoir être un jour désignée pour devenir une station modèle.

DU CHOIX DE L'EMPLACEMENT

Le choix d'un emplacement pour une station est extrêmement délicat.

En effet, celles qui existent aujourd'hui sont généralement des stations thermales ou estivales plus ou moins bien aménagées pour supporter un climat rude.

Plus fréquemment, ce sont des villages de montagne auprès desquels se sont construits des hôtels. Or, l'emplacement de ces villages a été en général commandé par certaines conditions locales telles que les facilités de culture ou d'élevage, la proximité de l'eau, l'abri des vents et souvent l'enneigement le plus faible.

Tout au contraire, la cité des sports d'hiver demande un enneigement aussi important et prolongé que possible, du soleil et de la vue, de beaux vallonnements, en évitant autant qu'il se peut les barres rocheuses.

ALTITUDE

L'altitude la plus favorable est de 1.400 à 1. t plus bas, le dégels intermittents sont à craindre plus courtes et la neige est souvent de mauvaise qualité. Plus haut, le pays est souvent rocheux, d'où dangers d'avalanches, de nombreux médecins interdisent les stations de grande altitude et de plus, l'absence de végétation empêche d'envisager une saison d'été.

ENNEIGEMENT

Il est nécessaire que le ski puisse se pratiquer normalement du 15 Novembre au 15 Avril avec des possibilités d'arrière-saison à une altitude supérieure.

La plus grande partie des pentes doit être orientée au Nord.

La station doit être protégée des vents de Sud et de Sud-Ouest qui rendent la neige impraticable.

L'ensoleillement doit y être maximum et durer, même aux jours les plus courts, six heures pour le moins.

AMÉNAGEMENT DE LA CITÉ

L'emplacement une fois choisi l'urbaniste devra, non seulement tenir compte des différentes lois sur l'aménagement, l'extension des villes, la protection des sites, mais encore prévoir tout ce qui doit concourir à faire de la Cité nouvelle une station moderne et bien équipée aussi bien au point de vue pratique qu'esthétique.

La première nécessité est de préserver les pistes de toutes construction pouvant en interrompre le passage, notamment aux abords même de la station. L'établissement de ces zones de non œdificandi que traverseront les pistes doit attirer principalement l'attention de l'urbaniste car de leur choix doit dépendre l'extension de la Cité.

L'orientation de ces pistes est d'abord à étudier. Les versants Nord sont particulièrement à rechercher car la neige y est toujours de meilleure qualité. Les parcours doivent être variés et présenter un grand choix de pentes différentes.

Près de la station, de faibles pentes seront réservées aux cours de ski.

Du point d'arrivée des remontées mécaniques, plusieurs pistes de différentes inclinaisons, ayant des parcours divergents, doi-ent être soigneusement tracées. Du choix et du tracé de ces dépendra le succès de la Cité.

29

Fig. I. 2. 3. *SIRVIN Paul, « Les Cités de Sports d'Hiver », L'Architecture d'aujourd'hui, n° 1, 1937, p. 29.*

2.5.2. L'affirmation d'un modèle sur les autres : la station de séjour de haute altitude

Presque 30 ans après, un nouveau numéro de l'*Architecture d'Aujourd'hui* est publié portant le tire « Constructions en montagne ». Le dossier, dirigé par Charlotte Perriand avec la collaboration de Laurent Chappis, marque la primauté des stations de haute altitude dans les réflexions menées par la critique architecturale. Il est important de souligner qu'en 1966, les deux architectes-auteurs sont en même temps impliqués comme concepteurs dans des projets de stations, qui sont d'ailleurs présentés dans la revue. Charlotte Perriand est en effet en train de collaborer au projet de la station des Arcs, alors que Laurent Chappis, après avoir travaillé comme urbaniste dans de nombreuses études sur les massifs français, et il est à l'époque impliqué dans les projets des stations de Chamrousse, Pila, Sestrières.

Dans l'article « Méthode générale d'étude »[265], l'architecte Laurent Chappis explique les caractéristiques nécessaires à la création des stations et la méthodologie d'étude préalable au dessin du projet. Nous constatons l'augmentation du nombre minimum de lits (qui doit atteindre les 2.000) et de l'altitude. Ensuite, est évoquée la nécessité d'établir une corrélation entre surface du domaine skiable et quantité de lits. Pour la première fois est aussi donnée une description de l'articulation spatiale des fonctions (accès en voiture, parking, habitat concentré et disposé autour d'une grenouillère). Le modèle qui émerge est celui d'une station où l'activité principale est le ski et la ressource exploitée la neige.
La revue contient aussi un article écrit par George Cumin. Ingénieur en chef des Ponts et chaussés, proche des architectes Perriand et Chappis : il avait été impliqué dans les projets pour Chamrousse et les Sept Laux. Il avait ensuite participé au lancement de la station des Menuires et de la Plagne comme promoteur, pour devenir, en 1977, le chef du S.E.A.T.M [266]. Cumin propose une réflexion sur des aspects qu'il considère fondamentaux pour la création d'une station nouvelle : la maîtrise du foncier de manière à éviter un manque d'homogénéité dans les constructions, et la présence d'un promoteur unique qui suit le processus dans son entier, de l'acquisition des terrains à la définition du plan masse, jusqu'à l'animation de la station.

---

[265] CHAPPIS Laurent, « Méthode générale d'étude », *L'Architecture d'aujourd'hui*, vol. Constructions en montagne, n° 126, 1966, p. 9. Nous reviendrons sur l'article dans le chapitre II. 2. 3. 1.
[266] CUMIN Georges, « Le rôle du promoteur dans la création d'une station », *L'Architecture d'aujourd'hui*, vol. Constructions en montagne, n° 126, 1966, p. 13.

C'est le triomphe de la station intégrée érigée comme unique modèle possible, même si une définition n'est pas explicitement donnée. La majeure partie des cas et des projets présentés appartiennent d'ailleurs à cette même catégorie : La Plagne, Les Belleville, Méribel, Avoriaz, Flaine, Les Arcs. De façon générale, il est intéressant de voir comment ce groupe restreint de projets, tous localisés dans les Alpes de la Savoie et de la Haute-Savoie, fut presque l'unique référence mobilisée jusqu'aux années 1980 pour décrire la production architecturale de la montagne française dans les revues d'architecture (Fig. I. 2. 4).

Dans *Techniques et architecture,* n° 4, 1969, intitulé « Stations touristiques », les projets sélectionnés sont Courchevel, La Plagne, Flaine, Avoriaz, Saint Martin de Belleville.

Dans *Techniques et architecture,* n° 1, 1971, intitulé « Équipement touristique », les premiers cas analysés pour présenter les « stations nouvelles en France » sont, encore une fois, La Plagne et Les Arcs.

L'unique exception est représentée par *L'Architecture française*, n° 285 – 286, intitulée « Architecture de Montagne » et publiée en 1966 (la même année que le numéro de l'*Architecture d'Aujourd'hui* dédié à la montagne). Dans le volume, les stations nouvelles trouvent peu d'espace, à leur place sont publiés des projets pour des villages de vacances ou des colonies de montagne[267].

2.5.3. Un discours porté par les architectes, techniciens et aménageurs : apogée et crise de la station intégrée comme l'unique modèle possible

En 1970, est publié le numéro 116 de la revue *Urbanisme*, intitulée « Montagne ». Le dossier, exceptionnellement riche de contributions présente quelques ambiguïtés. Une série d'articles écrits par des urbanistes et techniciens du S.E.A.T.M et ayant comme objet les nouvelles stations d'altitude, est suivie par d'autres contributions, qui proposent des regards différents sur la montagne.

Dans le premier genre de textes, nous trouvons « Urbaniser la montagne ? » de Georges Pialat, Urbaniste de l'État et membre du S.E.A.T.M. L'auteur propose une typologie des centres touristiques hivernaux dressée en fonction des caractéristiques du site et de la distance aux centres habités. Il distingue donc : le stade de neige, la station de séjour et le ski de village. La station de séjour est présentée comme l'exemple plus rationnel, rentable et capable d'« assurer une prospérité dans sa

[267] Il serait intéressant, pour un approfondissement de la recherche, de comprendre les diverses approches tenues par les revues françaises, considérant le positionnement culturel des rédacteurs ou des architectes chargés de numéro.

vallée »[268]. Le point d'interrogation présent dans le titre suggère une mise en question du processus de construction des stations en montagne. De fait, l'article se structure autour d'une « apologie » de la station. L'auteur exprime la primauté des Alpes françaises et d'une législation qui permet d'obtenir la maitrise du foncier. Le succès économique et de fréquentation que rencontrent les stations sont l'argument en faveur de la réussite du modèle. Les principes à la base de la station sont encore une fois rappelés : le maître d'œuvre unique, une concertation entre collectivités publiques et maître d'œuvre, la maîtrise du foncier, les conventions d'aménagement et les financements spécifiques.

La classification des stations utilisée par Pialat est reprise dans l'article « La réalisation des stations de sports d'hiver » écrit par Vincent Cambau, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et Directeur Adjoint du S.E.A.T.M. De la même manière, l'auteur se concentre sur les stations de séjour réalisées « là où il n'y a rien ou presque »[269], car considérées comme le type l'aménagement le plus complet.

Les grands principes à la base de leur réalisation sont énumérés :

1. Le maître d'œuvre unique, car « les intérêts divergents s'opposent au progrès »[270].
2. La concertation entre l'État, le concessionnaire et les collectivités locales, qui accompagnent le processus aux différents moments. D'un côté, l'État et les collectivités locales sont responsables du choix du concessionnaire, de la définition des objectifs de la station et du contrôle des résultats, de l'exécution des accès, de la maîtrise du foncier et du soutien économique au projet. De l'autre, le concessionnaire, souvent constitué en société privée ou d'économie mixte, est responsable du projet, de la réalisation et de l'animation de la station.
3. La maîtrise foncière, qui concerne les terrains constructibles comme le domaine skiable, et qui est nécessaire pour obtenir une station fonctionnelle. L'Ordonnance du 23/10/1958, qui avait admis la possibilité de déclaration d'utilité publique et d'expropriation, est citée comme décisive.

Une troisième classification est présentée dans une contribution de Georges Cumin, intitulée « Les stations intégrées ». L'ingénieur explicite une classification diffusée par le S.E.A.T.M., assimilée par les architectes de l'époque, et qui constituera un cadre de référence pour une grande partie de la production écrite sur le sujet jusqu'à aujourd'hui. Il s'agit d'une lecture générationnelle des stations où, encore une fois,

[268] PIALAT Georges, « Urbaniser la montagne ? », *op. cit.*, p. 17.
[269] CAMBAU Vincent, « La réalisation des stations de sports d'hiver », *op. cit.*, p. 32.
[270] *Ibid.*

la station intégrée est considérée comme le point d'arrivée d'une trajectoire d'amélioration progressive.

Selon cette catégorisation, une étape initiale est représentée par la première génération de stations, développées progressivement à partir de villages existants, dès premières décennies du XX^{e} siècle.

La seconde génération, qui naît dans l'immédiat après-guerre, se concrétise grâce au travail d'une autorité (souvent le Département), qui crée les conditions pour la réalisation d'un centre touristique loin des villages habités, par l'acquisition du foncier. L'autorité prend en charge la construction d'un réseau technique et d'un plan de lotissement. Ensuite, la construction est déléguée au privé, avec le risque d'un résultat final manquant d'homogénéité du fait des différents choix architecturaux adoptés.

Enfin, la troisième génération est présentée comme un modèle résolvant les problèmes posés par les générations précédentes de stations. Une des nouveautés est la présence d'un promoteur unique qui, suite à l'acquisition du terrain, gère les opérations de conception et de construction des édifices et des infrastructures ; le projet est assigné à un seul architecte ou urbaniste, en garantissant ainsi l'homogénéité et la rationalité de l'ensemble.

Cumin détaille ensuite les caractéristiques de la station intégrée avec une attention particulière à l'aménagement de l'espace. Sans se détacher particulièrement de la vision donnée par Chappis en 1966, il rappelle les principes qui fondent le plan masse : la grenouillère comme centre de la vie sportive et mondaine ; les édifices développés « en ruban », longeant la grenouillère pour garantir l'accès direct aux pistes et pour héberger au rez-de-chaussée des galeries commerciales couvertes ; la séparation des circulations avec les parkings situés au nord, au point d'accès de la station ; la nécessité de réaliser un aménagement à l'échelle du piéton, avec un nombre de lits non supérieur à 5000, distribués sur une distance maximale de 800 mètres.

Ensuite, l'article explique le processus de montage de l'opération, les coûts et le temps d'amortissement des investissements. L'« intégration » est présentée comme un atout indispensable pour la réalisation économique et rationnelle des installations techniques (chauffage, eau, électricité) et comme condition pour la réussite financière de la station : l'immobilier permet, à travers des gains immédiats, de couvrir les dépenses pour les remontées mécaniques, rentables sur un temps plus long.

Avec les écrits des ingénieurs-aménageurs Pialat, Cambau et Cumin, se dessine ce que certains chercheurs ont défini comme étant la « doctrine »[271] du Plan Neige. Il existe un seul modèle d'aménagement efficace, celui de la station intégrée. Et pourtant, aucun texte officiel n'explique les critères auxquels les architectes ou aménageurs doivent se conformer. En effet, les caractéristiques spatiales indiquées par Cumin s'inspirent d'un exemple précis : la station de la Plagne réalisée à partir de 1963 par l'architecte Michel Bezançon. Les autres stations intégrées construites dans les années 1960 et 1970 partageront les mêmes principes (maîtrise foncière, promoteur unique et concession), mais les concrétisations en termes spatiaux seront très diversifiées et finalement dépendantes des caractéristiques propres aux contextes géomorphologiques (Fig. I. 2. 5).

En parallèle au discours qui soutient le modèle de la station intégrée, sont présents dans la revue *Urbanisme,* n° 116 des articles qui dévoilent un autre visage de la réflexion autour du territoire de montagne. Par exemple, des chercheurs du monde scientifique apportent des contributions sur le rôle de la sociologie ou de la géologie dans les projets de station[272], en allant dans la direction d'une attention plus importante portée aux caractéristiques propres au site d'implantation de la station. D'autres s'intéressent aux valeurs environnementales de la montagne[273], dont la sauvegarde est ressentie comme nécessaire. D'autres articles encore se concentrent sur le statut des parcs nationaux et régionaux[274] et sur la présentation du Parc National de la Vanoise[275].

À partir des années 1970, une nouvelle considération des valeurs environnementales invitera à la publication d'articles très critiques envers la construction des nouvelles stations, et à la définition de paradigmes nouveaux.

---

[271] Voir KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. L'aménagement de la montagne à la française*, *op. cit.* ; LYON-CAEN Jean-François et CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, *op. cit.*

[272] Voir RAMBAUD Placide, « Pour une sociologie des stations de sports d'hiver », *op. cit.* ; BARBIER Reynold, « Le rôle de la géologie dans l'urbanisme en montagne », *Urbanisme*, n° 116, 1970, pp. 26-29.

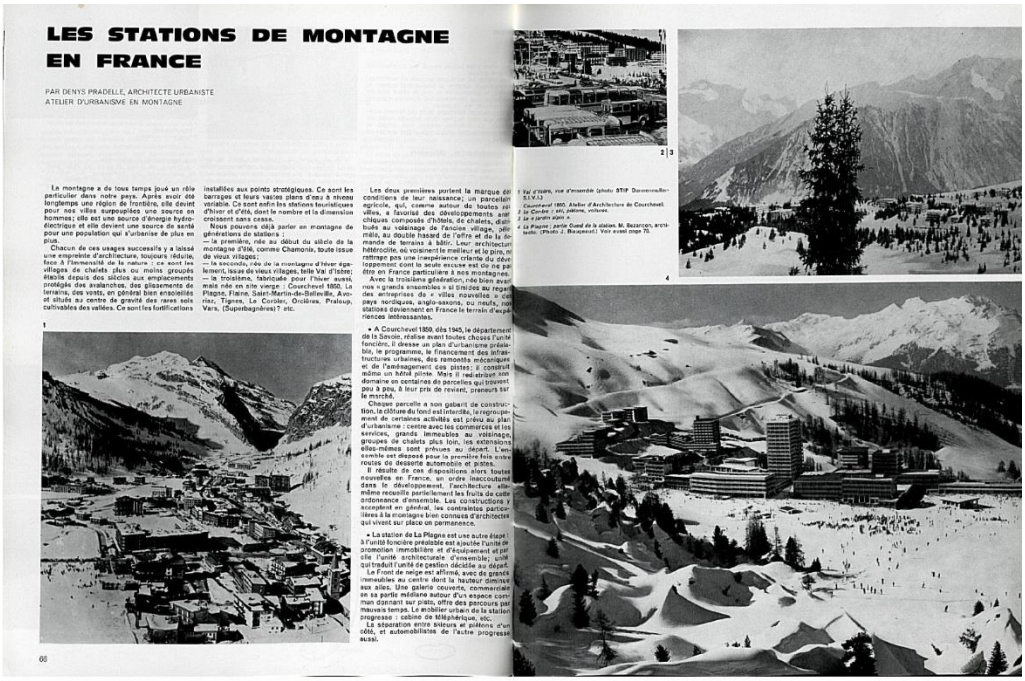
[273] TRAYNARD Philippe, « Respecter la montagne », *Urbanisme*, n° 116, 1970, p. 116.

[274] CAILLOT Robert, « Stations, parcs nationaux et régionaux ? Oui, mais lesquels? », *Urbanisme*, vol. Montagne, n° 116, 1970, pp. 19-20.

[275] PRADELLE Denys, « Parc naturel de la Vanoise », *Urbanisme*, n° 116, 1970, pp. 62-65.

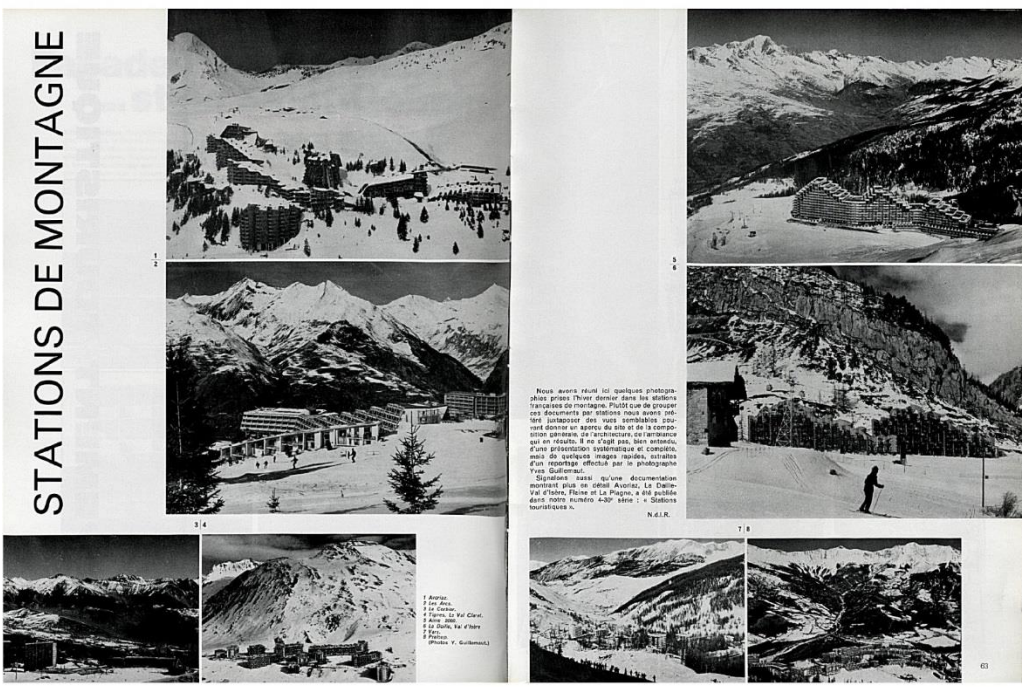
	TITRE DE LA REVUE	NUMERO	STATIONS
1937	*L'architecture d'aujourd'hui*	N° 1, "Constructions en montagne"	Sestrières Davos Saint Moritz Garmish (autres architectures et infrastructures touristiques de montagne)
1939	*L'architecture d'aujourd'hui*	N° 4, "Constructions en montagne"	Pila (projet 1936, Olivetti, Plan Régional Val d'Aoste) Sestrières Val d'Isère Vallée de l'Arve (Plan Régional) (autres architectures et infrastructures touristiques de montagne)
1966	*L'architecture d'aujourd'hui*	N° 126, "Constructions en montagne"	La Plagne Les Arcs Avoriaz Flaine Courchevel Méribel Les Allues Les Belleville Le Bettex, Mont d'Arbois Vars Aminona-sur-Serre (Suisse) Village dans le Trentin (autres architectures touristiques de montagne)
1966	*L'Architecture française*	N° 285 – 286, " Architecture de Montagne"	(autres architectures de montagne...)
1969	*Techniques et Architecture*	Série 30, n° 4, "Stations Touristiques"	La Plagne Avoriaz 1800 Flaine Val d'Isère (projet de station dans les alpes Suisses)
1970	*Urbanisme*	N° 116, "Montagne"	La Plagne Flaine (divers articles sur la "station intégrée" en général) (Parc de la Vanoise)
1971	*Techniques et Architecture*	Série 34, n° 1, "Equipement Touristique", dossier : "Stations de montagne"	Les Arcs Aménagement de la commune de Nevache La Mongie-Tourmalet Le Lioran
1974	*Urbanisme*	N° 145, dossier: "Devenir de la montagne et du littoral"	La Plagne (autres articles sur le devenir de la montagne touristique)
1975	*Architecture Française*	N° 389, "Montagne "	Les Arcs Chamonix Courchevel 1850 Les Sept-Laux Le Ruitor-Sassière Pila (projet Chappis 1970) San Sicario Bielmonte
1980	*Techniques et Architecture*	N° 333, "Architecture des Loisirs: une nouvelle rélations avec l'environnement"	La Plagne Les Arcs Piau-Englay La Grave-La Meije Sansicario Pila
2018	*Urbanisme*	N° 333, "Réinventer les stations de montagne"	(divers articles sur l'actualité et le futur des stations)

Fig. I. 2. 4. *Tableau avec les projets des stations publiées dans des revues d'architecture françaises, entre 1930 et 1980.*



LES STATIONS DE MONTAGNE EN FRANCE

PAR DENYS PRADELLE, ARCHITECTE URBANISTE
ATELIER D'URBANISME EN MONTAGNE



STATIONS DE MONTAGNE

Fig. I. 2. 5. a. PRADELLE Denys, « Les stations de montagne en France », Techniques et Architecture, *n° 4, 1969, pp. 66, 67. b. « Stations de montagne »,* Techniques et Architecture, *n° 1, 1971, pp. 62, 63.*

2.5.4. La « redécouverte » de l'environnement par les architectes : la station de quatrième génération

Dans le numéro 145 d'*Urbanisme*, publié en 1974, le terme « station » a presque disparu. Le principal objet d'intérêt semble être le territoire de montagne « en soi »[276], défini par Daniel Maquart comme un « espace sensible »[277].

D'autres revues publient encore les projets des stations intégrées, mais les auteurs n'épargnent pas les concepteurs de leurs critiques. Dans *L'Architecture Française,* n° 389 de 1975, par exemple, les projets pour les stations des Arcs sont présentés. La station est désormais composée de différents satellites : Les Arcs 1650, 1800 et 2000. À la suite d'une description approfondie de chaque intervention, l'auteur admet le succès à la fois architectural et financier de l'opération. Toutefois, il conclut : « quelles que soient les qualités de Roger Godino[278] et de son équipe, leur réalisation ne sera jamais que le témoin achevé de l'erreur que constituent pour l'aménagement d'un territoire, les stations de la troisième génération »[279].

En outre, sans mettre en discussion la vision générationnelle des stations, dans le même numéro est introduit, pour une première fois, un nouveau paradigme : la « station de quatrième génération ». La paternité du terme semble revenir à Laurent Chappis car c'est à lui qu'est confié le rôle d'expliquer les caractères du nouveau modèle d'aménagement. Les seuls exemples cités sont les projets pour les stations de Pila et de Sansicario en Italie, où l'architecte et urbaniste essaye de concrétiser les idées qui n'avaient pas trouvé un terrain fertile en France. Chappis écrit, en se référant aux stations de première, deuxième et troisième génération que « l'expérience des dix dernières années montre que ces trois types de stations ne satisfont qu'en partie la clientèle touristique montagnarde »[280]. La station de quatrième génération s'adresse donc aux « contemplatifs », aux randonneurs, enfants, jeunes, qui recherchent d'autres manières de séjourner en montagne. Le « paysage » devient une ressource, comme l'était la neige.

Le changement radical qui s'achève à la fin des années 1970 en matière d'aménagement de la montagne est explicité dans un dernier numéro de la revue

---

276 Voir, entre autres, CHAPPIS Laurent, « La montagne, où en est-on? », *Urbanisme*, n° 145, 1975, p. 145.

277 MACQUART Daniel, « La montagne, espace sensible », *Urbanisme*, n° 145, 1974, pp. 52‑53.

278 Né en 1930, ingénieur polytechnicien et ancien élève de l'université de Harvard et du Massachusetts Institute of Technology, il est promoteur et aménageur de de la station des Arcs jusqu'à la fin des années 1970.

279 RAMBERT Charles, « Construire en montagne », *Architecture française*, n° 289, 1975, p. 59.

280 « Aménagement de la montagne », *Architecture française*, n° 389, 1975, p. 74.

Techniques et Architecture (n° 333) de 1980, qui s'intitule : « L'architecture des loisirs : une nouvelle relation avec l'environnement ». En introduction, Pierre Denizet rappelle les récents changements au niveau juridique en matière d'aménagement de la montagne (le discours de la Vallouise et la Directive Montagne du 1977, La procédure des Unités Touristiques Nouvelles)[281]. Ensuite, c'est encore Laurent Chappis qui propose, avec l'explication des projets italiens, comment « Concevoir autrement… »[282](Fig. I. 2. 6).

2.5.5. « Réinventer les stations » par le territoire

En décembre 2018, la revue *Urbanisme* publie un long dossier intitulé « Réinventer les stations de montagne ». Dans l'éditorial, Jean-Michel Mestres inscrit le numéro thématique dans la lignée des réflexions sur la montagne ouverte par *Urbanisme* n° 116, paru en 1970. Si l'objet d'intérêt est le même, la « station de montagne », le point de départ a radicalement changé :

> « Cinquante ans plus tard, *Urbanisme* revient donc sur le sujet. À l'heure du changement climatique, de la fonte de neiges et des glaciers, ainsi que des nécessités de la transition écologique, les stations de montagne ont des virages à prendre »[283].

Tous les articles qui suivent assument la nécessité pour les stations d'opérer des transformations radicales, à la fois dans la gouvernance, l'offre touristique, les logiques du marché immobilier, les moyens d'adaptation au changement climatique, l'utilisation des ressources hydrauliques et énergétiques, l'émission de carbone[284]. Il est toutefois intéressant de remarquer que les contributions sont signées par des chercheurs et non pas par des acteurs directement concernés par la gestion des infrastructures touristiques, selon un choix qui est explicité dans l'éditorial :

---

[281] DENIZET Pierre, « L'architecture des loisirs : une nouvelle relation avec l'environnement », *Techniques et Architecture*, n° 333, 1980. Les évènements ici seulement cités seront traités dans le chapitre II. 1. 4. 2.

[282] CHAPPIS Laurent, « Concevoir autrement… », *Techniques et Architecture*, n° 333, 1980, pp. 43‑45.

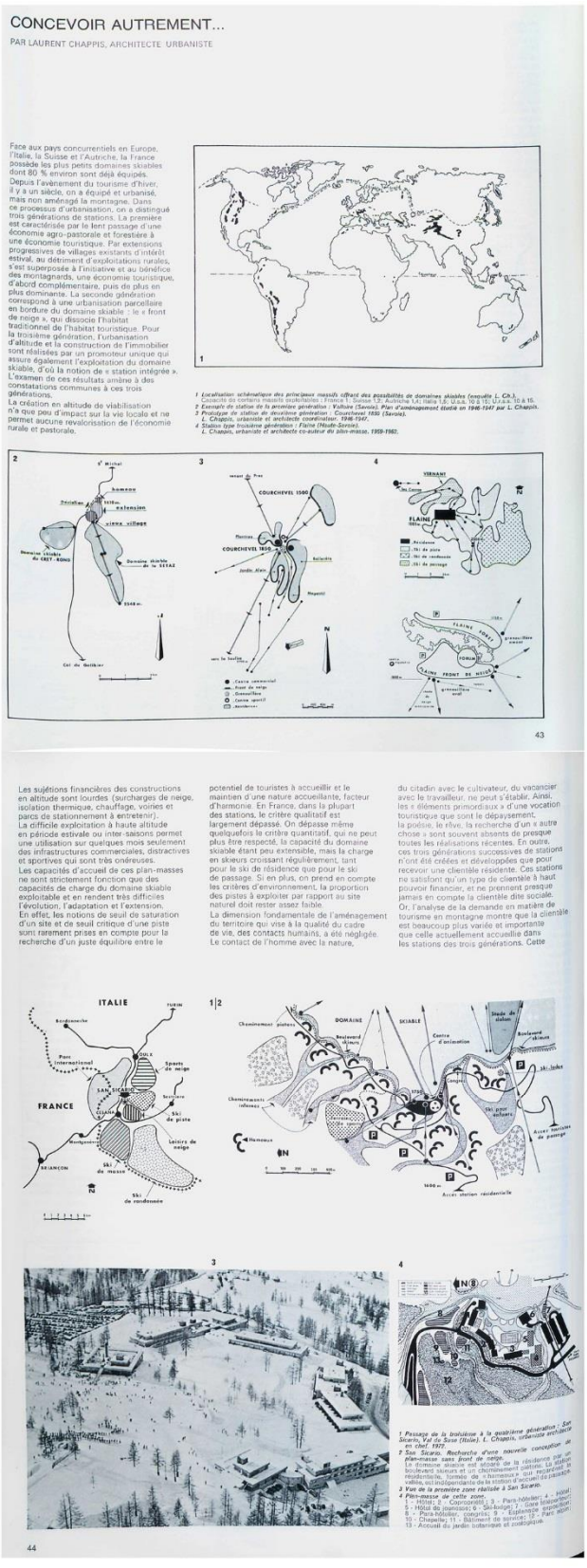
[283] MESTRES Jean-Michel, « Réinventer les stations de montagne », *Urbanisme*, n° 411, décembre 2018, p. 21.

[284] Voir entre autres VLÈS Vincent, « Une transition touristique, énergétique et écologique », *Urbanisme*, n° 411, décembre 2018, pp. 27‑30 ; GEORGE Emmanuelle, ACHIN Coralie et FRANÇOIS Hugues, « De la gouvernance des stations à celle de leur diversification », *Urbanisme*, n° 411, décembre 2018, pp. 34‑37 ; HATT Emeline, « Refaire la station sur la station », *Urbanisme*, n° 411, décembre 2018, pp. 38‑41 ; ROUX Pascal, « De la station de ski à la station de montagne », *Urbanisme*, n° 411, décembre 2018, pp. 51‑52.

> « Pour nous éclairer sur ces questions, ce ne sont pas des acteurs qui ont été conviés cette fois à décrypter le devenir des stations de montagne, mais des chercheurs, pour la plupart géographes, architectes, urbanistes, économistes, sociologues »[285].

Parmi les articles, nous nous arrêtons sur la contribution de Jean François Lyon Caen[286]. Après avoir retracé le développement historique des diverses typologies de stations, il dégage des pistes pour une « réinvention » de la station : il réclame notamment la nécessité d'« habiter tous les étages de la montagne », par une réflexion sur les usages qui pourraient être implémentés non seulement sur les sommets, mais aussi à des altitudes intermédiaires (du bas vers le haut : activité agricole pour des cultures biologiques, habitat permanent, habitat saisonnier, forêt, alpages). Il souligne en outre le besoin de « faciliter la mobilité » comme clé pour créer des connexions entre la station et la ville ou la vallée. La réflexion s'inscrit dans un panorama, dressé par les diverses contributions, qui voit l'ancrage de la station au territoire comme moyen privilégié pour s'adapter aux multiples changements en cours dans les conditions climatiques, économiques, culturelles.

[285] MESTRES Jean-Michel, « Réinventer les stations de montagne », *op. cit.*
[286] LYON-CAEN Jean-François, « Un territoire d'inventions architecturales et urbanistiques », *Urbanisme*, n° 411, décembre 2018, pp. 22‑26.



CONCEVOIR AUTREMENT...

PAR LAURENT CHAPPIS, ARCHITECTE URBANISTE

Face aux pays concurrentiels en Europe, l'Italie, la Suisse et l'Autriche, la France possède les plus petits domaines skiables dont 80 % environ sont déjà équipés.
Depuis l'avènement du tourisme d'hiver, il y a un siècle, on a équipé et urbanisé, mais non aménagé la montagne. Dans ce processus d'urbanisation, on a distingué trois générations de stations. La première est caractérisée par le lent passage d'une économie agro-pastorale et forestière à une économie touristique. Par extensions progressives de villages existants d'intérêt estival, au détriment d'exploitations rurales, s'est superposée à l'initiative et au bénéfice des montagnards, une économie touristique, d'abord complémentaire, puis de plus en plus dominante. La seconde génération correspond à une urbanisation parcellaire en bordure du domaine skiable : le « front de neige », qui dissocie l'habitat traditionnel de l'habitat touristique. Pour la troisième génération, l'urbanisation d'altitude et la construction de l'immobilier sont réalisées par un promoteur unique qui assure également l'exploitation du domaine skiable, d'où la notion de « station intégrée ».
L'examen de ces résultats amène à des constatations communes à ces trois générations.
La création en altitude de viabilisation n'a que peu d'impact sur la vie locale et ne permet aucune revalorisation de l'économie rurale et pastorale.

1 Localisation schématique des principaux massifs offrant des possibilités de domaines skiables (enquête L. Ch.).
Capacité de certains massifs (outre-Alpes) : France 1,5 ; Suisse 1,5 ; Autriche 1,4 ; Italie 1,6 ; U.s.a. 10 à 15 ; U.r.s.s. 10 à 15.
2 Exemple de station de la première génération : Valloire (Savoie). Plan d'aménagement étudié en 1946-1947 par L. Chappis.
3 Prototype de station de deuxième génération : Courchevel 1550 (Savoie).
L. Chappis, urbaniste et architecte coordinateur. 1946-1947.
4 Station type troisième génération : Flaine (Haute-Savoie).
L. Chappis, urbaniste et architecte co-auteur du plan-masse, 1959-1962.

43

Les sujétions financières des constructions en altitude sont lourdes (surcharges de neige, isolation thermique, chauffage, voiries et parcs de stationnement à entretenir).
La difficile exploitation à haute altitude en période estivale ou inter-saisons permet une utilisation sur quelques mois seulement des infrastructures commerciales, distractives et sportives qui sont très onéreuses.
Les capacités d'accueil de ces plan-masses ne sont strictement fonction que des capacités de charge du domaine skiable exploitable et en rendent très difficiles l'évolution, l'adaptation et l'extension.
En effet, les notions de seuil de saturation d'un site et de seuil critique d'une piste sont rarement prises en compte pour la recherche d'un juste équilibre entre le potentiel de touristes à accueillir et le maintien d'une nature accueillante, facteur d'harmonie. En France, dans la plupart des stations, le critère qualitatif est largement dépassé. On dépasse même quelquefois le critère quantitatif, qui ne peut plus être respecté, la capacité du domaine skiable étant peu extensible, mais la charge en skieurs croissant régulièrement, tant pour le ski de résidence que pour le ski de passage. Si en plus, on prend en compte les critères d'environnement, la proportion des pistes à exploiter par rapport au site naturel doit rester assez faible.
La dimension fondamentale de l'aménagement du territoire qui vise à la qualité du cadre de vie, des contacts humains, a été négligée. Le contact de l'homme avec la nature, du citadin avec le cultivateur, du vacancier avec le travailleur, ne peut s'établir. Ainsi, les « éléments primordiaux » d'une vocation touristique que sont le dépaysement, la poésie, le rêve, la recherche d'un « autre chose » sont souvent absents de presque toutes les réalisations récentes. En outre, ces trois générations successives de stations n'ont été créées et développées que pour recevoir une clientèle résidente. Ces stations ne satisfont qu'un type de clientèle à haut pouvoir financier, et ne prennent presque jamais en compte la clientèle dite sociale. Or, l'analyse de la demande en matière de tourisme en montagne montre que la clientèle est beaucoup plus variée et importante que celle actuellement accueillie dans les stations des trois générations. Cette

1 Passage de la troisième à la quatrième génération : San Sicario, Val de Suse (Italie). L. Chappis, urbaniste architecte en chef. 1972.
2 San Sicario. Recherche d'une nouvelle conception de plan-masse sans front de neige.
3 Vue de la première zone réalisée à San Sicario.
4 Plan-masse de cette zone.

44

Fig. I. 2. 6. CHAPPIS Laurent, « Concevoir autrement », Techniques et Architecture, n° 333, 1980, pp. 43 - 44.

2.6. CONCLUSION : DE LA STATION AU TERRITOIRE

Dans le chapitre, nous avons reparcouru le regard porté par différentes disciplines sur les stations de sports d'hiver. Par la lecture des articles des géographes, nous avons suivi le passage des études strictement quantitatives des années 1950 aux recherches qui interrogent les relations entre la station et le territoire, à partir de la fin des années 1960. Un changement de paradigme similaire est identifiable dans les études des économistes. À une station conçue comme « pôle de croissance » se substitue une perspective qui regarde la station à l'intérieur d'un milieu économique et social, grâce principalement au travail de Perret, en 1992 et des chercheurs de l'I.R.S.T.E.A., à partir des années 2000. Enfin, avec les revues d'architecture, nous avons suivi le regard porté par (une partie de) la critique architecturale française. La réflexion autour de la construction des stations est inaugurée dans les années 1930, bien avant que, à notre connaissance, les stations constituent un objet d'étude pour d'autres disciplines. Dans l'après-guerre, la construction des stations devient un terrain d'étude privilégié. Dans les années 1960, la critique architecturale semble s'aligner avec le discours porté par les politiciens et les techniciens et se concentre sur la « station intégrée » en tant que « modèle » privilégié pour l'implantation des centres touristiques en haute montagne. C'est à partir des années 1970 que la posture de l'architecte se transforme, en parallèle aux changements culturels, de la conjoncture économique, mais aussi juridique : élan, dans un premier temps, vers la conquête de nouveaux territoires par une architecture dite moderne (1950-1960), elle évolue vers un intérêt renouvelé pour une architecture respectueuse du paysage (1970-1980). Les architectes se tournent à nouveau vers l'environnement. Ils « découvrent » d'autres aspects de la montagne que celui du tourisme hivernal ; les criticités d'une exploitation massive de la montagne sont admises et des modèles alternatifs pour l'aménagement touristique sont recherchés.

À partir de cette réflexion, conduite à cheval entre diverses disciplines, nous souhaitons remettre en question les paradigmes adoptés par les chercheurs pour étudier l'histoire de la construction des stations de haute altitude.

Depuis les années 2000, plusieurs géographes travaillant au sein des laboratoires de recherche grenoblois comme l'I.R.S.T.E.A., le LabEx I.T.E.M., ou au sein de l'Institut de Géographie Alpine, ont entrepris une réflexion autour des « stations de sports d'hiver ». L'effort qui avait marqué les précédentes recherches pour donner une définition ou dresser des typologies n'est plus au centre des intérêts des chercheurs. En 2016, dans un ouvrage qui recueille diverses contributions,

l'urbaniste Vincent Vlès[287] se réfère à la station en termes d'« aire touristique » ou de « territoire touristique ». La définition devient donc souple et relative aux intérêts du chercheur. Se multiplient ainsi les perspectives d'étude : la question de la gouvernance, du foncier, des dynamiques immobilières, du développement durable, du changement climatique, des risques naturels. À partir des années 2010, les concepts de vulnérabilité et d'adaptation des stations face aux multiples changements extérieurs sont de plus en plus traités et la station est étudiée en prenant en compte son évolution dans le temps.

L'aspect qui nous intéresse le plus et qui a animé la recherche est le déplacement qui semble avoir caractérisé chaque discipline, entre l'étude de la station de sports d'hiver comme objet « isolée » vers une attention portée aux relations entre la station et le territoire, ce dernier compris dans ses composantes géographiques, économiques, sociales ou environnementales.

[287] VLÈS Vincent et BOUNEAU Christophe (dir.), *Stations en tension*, *op. cit.*

Partie II

PARTIE II. POUR UNE RELECTURE DE L'HISTOIRE DE L'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DES ALPES FRANCO-ITALIENNES

Les chapitres qui suivent ont un double objectif. En premier lieu, nous avons ressenti l'exigence de construire une connaissance du contexte historique dans lequel les transformations étudiées s'opèrent. Nous avons donc cherché à comprendre l'évolution des enjeux politiques, culturels, économiques qui ont influencé l'aménagement touristique des territoires de montagne en France et en Italie et nous avons réfléchi au rôle des urbanistes et architectes dans les processus de conception et construction d'une station nouvelle.

En deuxième lieu, nous avons essayé de mettre en place une méthode, par laquelle aborder ensuite l'analyse des cas d'étude. Nous avons ainsi testé le potentiel d'une lecture parallèle des deux contextes nationaux pour en faire émerger les respectives spécificités, ainsi que d'une histoire étalée sur une temporalité longue, pour saisir les continuités et discontinuités entre les années qui précèdent et qui suivent la Seconde Guerre mondiale. Enfin, l'analyse des jeux d'acteurs nous a rapprochée à une lecture systémique, capable de voir la construction d'une infrastructure touristique comme le produit de l'interaction entre diverses composantes, en évolution dans le temps.

Chapitre II. 1. Inscrire l'histoire de l'aménagement touristique de la montagne dans l'évolution des contextes politiques, sociaux, culturels (1930-1980)

1.1. PRÉMISSE MÉTHODOLOGIQUE : ESSAYER UNE LECTURE PARALLÈLE DE DEUX CONTEXTES NATIONAUX

Dans le présent chapitre, nous nous intéressons à comprendre les croisements entre les aspects du contexte politique, économique, sociologique et culturel et les idées et projets pour l'équipement touristique de la montagne, en France et en Italie.

Au lieu de nous concentrer uniquement sur les années de l'après-guerre, nous proposons de comprendre l'évolution des deux contextes à partir des années 1920-1930, lorsque la pratique du ski se diffuse dans les Alpes françaises et italiennes. C'est en fait à cette période que sont posées les bases pour les grandes transformations des années 1945-1975[288]. Nous proposons aussi d'aller au-delà d'une histoire qui a principalement été construite par des études menées à l'intérieur des limites nationales. La mise en parallèle des deux trajectoires, qui présentent des histoires politiques et normatives profondément différentes, permet à notre sens de mieux saisir les spécificités de chaque contexte.

Les sources qui ont alimenté les analyses sont principalement des ouvrages de chercheurs en histoire, architecture et géographie. En conséquence, l'intérêt ne réside pas tant dans l'originalité du corpus que dans la tentative d'élargir les limites spatiales et temporelles des contextes étudiés, par le croisement de différentes sources.

---

[288] Un regard sur l'histoire longue de l'aménagement touristique a été récemment proposé pour les Pyrénées par Steve Hagimont dans sa thèse de doctorat : HAGIMONT Steve, *Commercialiser la nature et les façons d'être : une histoire sociale et environnementale de l'économie et de l'aménagement touristiques (Pyrénées françaises et espagnoles XIXe-XXe siécle)*, Thèse de doctorat en Histoire, Toulouse 2, 2017. Ainsi que dans l'article, portant sur la montagne française: HAGIMONT Steve, « Gouverner l'aménagement touristique dans la montagne française. Retour sur deux siècles d'histoire », *Urbanisme*, n° 411, décembre 2018, pp. 31‑33. En Italie, une histoire longue de la transformations des territoires alpins a été proposée par Antonio De Rossi dans ses deux dernières ouvrages : DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Immagini e scenari del pittoresco alpino (1773-1914)*, Donizelli, Roma, 2014, 424 p. ; DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli, Roma, 2016, 658 p.

Enfin, durant la progression des recherches nécessaires à la rédaction du chapitre, nous nous sommes confrontée à l'impossibilité de récupérer l'ensemble des informations nécessaires pour pouvoir comprendre et ensuite décrire de manière exhaustive les deux contextes en question, s'agissant d'une période qui couvre plusieurs décennies et d'un champ d'étude qui intéresse deux pays. Pour sortir de cette difficulté, nous avons été obligée de sélectionner certaines informations et d'en négliger d'autres. Nous avons fait le choix de nous concentrer sur les évènements clés du domaine économique, politique et législatif que, plus que d'autres, éclairent l'évolution de la réflexion sur l'aménagement du territoire de montagne.
En **Annexe 1** se trouve la frise chronologique qui a servi comme base pour construire le récit.

1.2. LE RÔLE DU RÉGIME DE VICHY ET DU RÉGIME FASCISTE DANS LE DÉVELOPPEMENT DES SPORTS D'HIVER ET L'AMÉNAGEMENT DE LA MONTAGNE

Un colloque récent, qui a eu lieu en mai 2016 à Grenoble[289], s'est concentré sur la compréhension du rôle des sports et des loisirs de montagne en France, durant les années comprises entre les deux Guerres, avec une attention particulière portée aux années du régime de Vichy (1940-1944). Les contributions ont proposé des analyses du contexte politique, historique et législatif, avec des ouvertures sur les autres pays européens qui ont connu des gouvernements autoritaires dans les années précédentes ou contemporaines au Second Conflit mondial. Les contributions ont exprimé la volonté de questionner les éléments de continuité entre les années d'avant et d'après-guerre, comme l'écrit Philippe Yolka, qui a dirigé la publication des actes :

> « Les écrits sur la genèse de la politique et du droit de la montagne témoignent d'une amnésie troublante, le début de cette histoire idéalisée (voir blanchie) se situant en général, selon les auteurs, entre les années 1960 (politique agricole, « plan Neige ») et les années 1980 (loi Montagne du 9 janvier 1985 et décrets d'application). Tout se passe comme si la littérature spécialisée oubliait certaines origines sulfureuses, à l'instar d'une sorte de 'maladie honteuse' »[290].

[289] Colloque « Les loisirs de montagne sous Vichy : droit et politique », Université Grenoble Alpes, 20/05/2016, Grenoble.
[290] YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy*, Presses Universitaires de Grenoble, 2017, p. 16.

1.2.1. Le contexte italien (1922-1945)

Comme le démontre, entre autres, l'historienne Anne-Sophie Nardelli-Malgrand[291], un lien fort existe entre l'établissement des régimes totalitaires ou autoritaires en Europe et la mise en valeur du sport, et notamment du sport de montagne, mais il est impossible de comprendre les raisons de ce rapport sans remonter jusqu'au XIX^{e} siècle. C'est en effet durant la deuxième moitié du XIX^{e} siècle qu'ont été fondés les Clubs Alpins dans divers pays européens. Selon l'autrice, une des portées culturelles de ces institutions fut celle de contribuer à la construction d'un sentiment national. En Italie, où l'unité nationale date de 1861, le rôle du C.A.I. (Club Alpin Italien) fondé en 1867[292] ou d'autres institutions comme le Touring Club Italien[293] ne se limite pas à la promotion d'une pratique touristique ou sportive de la montagne. Leur importance réside aussi dans la mise en place de pratiques visant la connaissance et « l'appropriation » de nouveaux territoires, proches de la frontière ou qui venaient d'être annexés au territoire national[294]. Il s'agit d'une « nationalisation de la montagne »[295] qui s'opère dans différents pays européens entre l800 et 1900, ainsi que, dans certains contextes comme en Allemagne ou en Suisse, de l'identification de la montagne comme symbole de l'identité nationale. L'historienne montre également comment le Premier Conflit mondial a contribué à l'intégration du ski dans la culture des pays de l'Europe centrale et méridionale. Les corps militaires des nations engagées dans la défense du territoire de montagne (par exemple l'Italie, l'Autriche, l'Allemagne) furent dotés du ski. Après la fin du conflit, plusieurs écoles militaires furent établies dans les territoires de haute altitude. En Allemagne, le Club de ski alpin demanda que les skis des troupes soient donnés pour l'éducation au sport des jeunes[296].

Plus tard, dans les pays qui voient l'affirmation des régimes autoritaires et totalitaires entre les années 1920 et 1930, le sport, y compris les sports de montagne, deviendra un moyen utilisé pour « éduquer » le peuple. De nombreux ouvrages ont étudié ce rapport dans le contexte italien, qui voit l'instauration du régime fasciste en 1922.

---

[291] NARDELLI- MALGRAND Anne-Sophie, « Les loisirs de montagne dans les régimes autoritaires et totalitaires européens de l'entre-deux-guerres », *in* YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2017, p. 71‑92.
[292] Le Club Alpin Italien a été fondé en 1867, à partir du Club Alpin de Turin, fondé en 1863.
[293] Le Touring Club Italien a été fondé en 1894.
[294] Par exemple, la région du Trentino-Alto Adige, qui est annexée à l'Italie à la fin de la Première Guerre mondiale.
[295] NARDELLI- MALGRAND Anne-Sophie, « Les loisirs de montagne dans les régimes autoritaires et totalitaires européens de l'entre-deux-guerres », *op. cit.*, p. 76.
[296] *Ibid.*, p. 77.

Le soin du corps et la santé physique sont exaltés, car ils permettent, selon l'idéologie, le renforcement de la volonté morale[297]. Le sport est aussi considéré comme un moyen de faire vivre, dans une période de paix, un « des instincts les plus sains et nécessaires : l'instinct combatif »[298]. Anne-Sophie Nardelli-Malgrand constate aussi que les sports de montagne furent l'objet de la plus grande attention de la part du régime fasciste[299]. Cela se concrétisa, en premier lieu, par la mise sous tutelle des établissements nationaux qui s'occupaient de l'alpinisme et du ski. Ainsi, le C.A.I passait, en 1927, sous le contrôle du C.O.N.I. (Comitato Olimpico della Nazione Italiana), dont les directeurs étaient des fascistes de premier rang[300]. Le président du C.A.I. était nommé par le président du C.O.N.I., selon les indications du parti[301]. De même, les présidents de la Fédération Italienne du Ski, fondée en 1908, étaient des figures impliquées directement dans le gouvernement fasciste[302].
Il faut également rappeler que le régime favorisait le développement du tourisme. En 1926, une loi définit les *Stazioni di cura, di soggiorno o di turismo*[303], en introduisant une taxe de séjour et la tutelle des ressources naturelles. Dans cette perspective, la montagne fut objet d'une attention particulière. L'objectif était à la fois le développement économique des terres hautes, la mise en valeur de la montagne italienne au regard des visiteurs étrangers, et l'aménagement de structures permettant aux Italiens, et spécialement aux jeunes, de profiter du soleil et de l'air pur, selon l'idéal hygiéniste qui caractérisait la culture et l'éducation fasciste. Dans un premier temps, divers territoires de montagne furent objet d'une amélioration du réseau routier et électrique et de programmes pour le reboisement et l'assainissement. Le cas de Cervinia est connu : la construction de la route permit le développement de la station. *Ferrovie dello Stato*, la compagnie nationale des lignes de chemin de fer, organisait des *treni della neve*, pensés pour faciliter l'accès aux pistes

297 FABRIZIO Felice, *Sport e fascismo. La politica sportiva del regime 1924-1936*, Rimini-Firenze, Guaraldi, 1976, p. 13.
298 CORRA B., « Fascismo e sport », *Il Popolo d'Italia*, 2 avril 1924. Cité dans: FABRIZIO Felice, *Sport e fascismo. La politica sportiva del regime 1924-1936*, *op. cit.*, p. 16.
299 Voir NARDELLI- MALGRAND Anne-Sophie, « Les loisirs de montagne dans les régimes autoritaires et totalitaires européens de l'entre-deux-guerres », *op. cit.*, p. 80.
300 Lando Ferretti en 1925, puis Augusto Turati et Achille Starace, secrétaires du Parti National Fasciste.
301 En 1927-28, le président du C.A.I. fut Giuseppe Bottai, rédacteur de la revue *Critica Fascista,* sous-secrétaire d'État au Ministère des Corporations.
302 Le président de la Fédération Italienne du Ski fut Augusto Turati, ensuite, Renato Ricci, en même temps ministre des Corporations. Voir NARDELLI- MALGRAND Anne-Sophie, « Les loisirs de montagne dans les régimes autoritaires et totalitaires européens de l'entre-deux-guerres », *op. cit.*, p. 80.
303 Regio Decreto n° 765, 15/04/1926, Provvedimenti per la tutela e lo sviluppo dei luoghi di cura, di soggiorno o di turismo.

de ski. En outre, le régime s'impliquait directement dans la création de deux stations *ex nihilo* dans les Apennins : Terminillo et Gran Sasso d'Italia, dans les montagnes les plus proches de la Capitale. Il soutenait aussi les projets des entrepreneurs des villes industrielles du nord pour la création de stations nouvelles, dont Sestrières, voulue par Giovanni Agnelli, patron de la F.I.A.T.. Les villages et les stations de montagne virent la construction de structures en faveur d'un tourisme social ou destiné à la jeunesse, comme des colonies pour les jeunes de l'*Opera Nazionale Balilla* ou des structures d'accueil pour les travailleurs réunis dans *l'Opera Nazionale Dopolavoro*. L'action culturelle du régime s'exprimait aussi par le processus d'*italianisation* des toponymes des localités situées dans des zones de frontière ou caractérisées par une prévalence de groupes linguistiques étrangers. C'est le cas des nombreuses destinations touristiques des Alpes piémontaises ou valdôtaines. « Oulx » et « Sauze d'Oulx », parmi les premières destinations du tourisme de sports d'hiver dans les Alpes occidentales, furent transformées en « Ulzio » et « Salice d'Ulzio ». Après la création de la station, le col de Sestrières fut appelé « Sestriere » ; encore, Breuil devint Cervinia « *nome squillante e italianissimo, nome fascista* »[304] s'appropriant l'image du mont Cervin, traversé par la frontière italo-suisse.

Pour conclure, à travers une lecture des ouvrages d'historiens et d'architectes, nous avons pu comprendre que le régime fasciste n'a pas établi des programmes spécifiques pour le développement du tourisme de sports d'hiver, sauf pour le cas de la station de Terminillo, voulue directement par Mussolini (Fig. II.1.1). Pour autant, le travail d'équipement infrastructurel du territoire et l'effort pour la diffusion des pratiques sportives, spécialement pour la jeunesse, ont créé les bases à la fois culturelles et géographiques qui ont facilité le développement rapide de la fréquentation touristique de la montagne dans les années d'après-Seconde Guerre mondiale. La propagande fasciste qui encourage la pratique du sport contribuera en outre au processus de développement de la haute montagne au détriment des sites de moyenne montagne où des hôtels accueillaient une villégiature en prévalence estivale.

Il faut rappeler que l'action du gouvernement fasciste visant à développer les infrastructures et l'assainissement des territoires alpins fait suite à une période qui avait déjà vu la promulgation de lois en faveur de la montagne et des opérations

[304] Marziano Bernardi dans la préface de LORA TOTINO Dino, *Cervinia*, Milan, Hoepli, 1937, 5-6 p.cité dans DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*, p. 244.

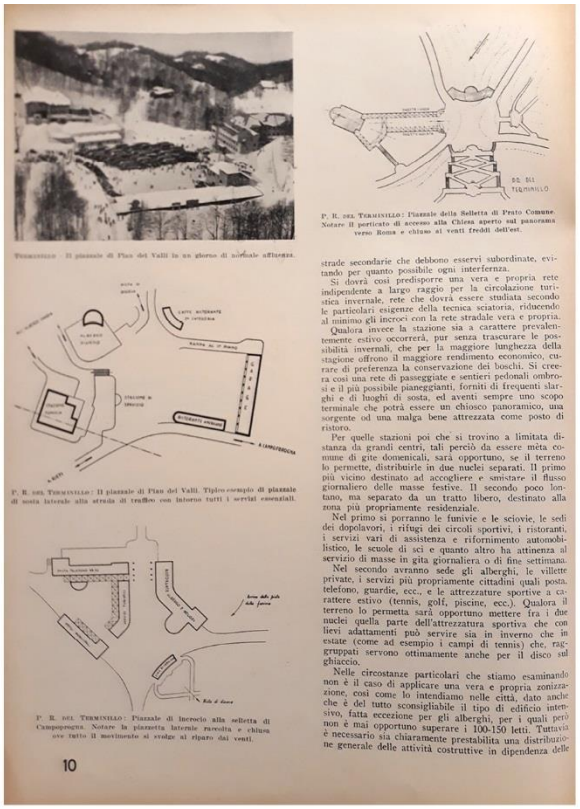
destinées à l'amélioration de son cadre hydrogéologique et forestier, pour réparer les dégâts d'une déforestation qui avait eu lieu dans diverses régions de l'arc alpin au cours du XIX[e] siècle. La spécificité de la montagne est reconnue une première fois dans le Regio Decreto n° 442 (21/03/1912) et dans le décret *Approvazione delle norme per la preparazione dei progetti dei lavori di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani* (20/08/1912)[305]. Les *bassins de montagne*[306] , qui deviennent sujet juridique, sont définis spatialement par des caractéristiques substantiellement géomorphologiques. Il s'agit en fait de circonscrire les zones les plus hautes des bassins hydrographiques, là où les phénomènes de dégradation hydrogéologique se produisent. En 1923, est promulguée la loi n° 3267, *Riordinamento e riforma della legislazione in materia di boschi e territori montani*. Depuis lors, comme le rappelle De Rossi dans l'ouvrage *La Costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino*[307], les Alpes sont objet d'importantes interventions sur les forêts, le réseau hydraulique, les pâturages et les infrastructures pour prévenir les risques hydrologiques[308] et améliorer la productivité. Les opérateurs sont alors des techniciens travaillant dans des établissements étatiques (ingénieurs du *genio civile*, gardes forestiers). Dans son ouvrage, De Rossi parle d'une continuité entre l'histoire des premières années du XX[e] siècle et les politiques pour le territoire alpin menées dans les années 1930-40, durant le fascisme[309]. En témoigne une série de rencontres organisées par des économistes, ingénieurs ou techniciens, qui ont comme objet d'étude la montagne. En 1930, par exemple, est organisé le I Congresso piemontese di economia montana, qui prépare le I Congresso nazionale della montagna a Sondrio, en 1931. La rencontre traite des problèmes démographiques, financiers, industriels de la montagne, pour la première fois à l'échelle nationale. En 1939 est organisé le premier *Convegno di ingegneria montana*. Les nombreuses interventions, conservées

[305] Voir Regio Decreto per l'approvazione delle norme per la preparazione dei progetti dei lavori di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani, 20/08/1912; Regio Decreto con il quale viene approvato il Testo Unico delle disposizioni di legge per la sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani, n° 442, 21/03/1912.
[306] *Testo Unico* n° 442, 1/3/1912.
[307] DE ROSSI Antonio, « La montagna all'inverso: ricerche e progetti per il territorio rurale », *in La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli editore, Roma, 2017, p. 365-429.
[308] En 1915, la Loi n° 589, 6/5/1915 porte sur l'amélioration des pâturages de montagne ; la Loi n° 3267, 30/12/1923 vise à coordonner et ordonner la législation en matière de bois et agriculture de montagne. Ensuite, la montagne est inscrite comme territoire objet de « *Bonifica Integrale* » par la Loi n° 215, 13/2/2018.
[309] Les plans régulateurs pour Bardonecchia et Foppolo sont présentés dans le colloque.

dans un volume qui recueille les actes du colloque[310], portent principalement sur les problèmes de manque d'infrastructure en montagne (réseaux hydrauliques et routiers) et sur le nécessaire développement de l'agriculture et de l'industrie. Quelques contributions sont aussi dédiées au développement touristique, vu comme un moyen d'amélioration des conditions économiques des territoires de montagne[311]. Le cadre dans lequel se situe la réflexion est celui d'une *valorizzazione autarchica della montagna*, en cohérence avec la politique économique fasciste de la seconde moitié des années 1930, selon laquelle la nation (et la montagne, dans le cas spécifique) devait s'équiper pour produire les biens de consommation nécessaires au territoire, dans l'objectif de limiter les échanges et, pour cela, la dépendance extérieure.

Il s'agit, selon De Rossi[312], d'une histoire caractérisée par une attention de la politique vers le territoire de montagne, compris dans ses multiples dimensions (géographique, démographique, environnementale). Cela se concrétise par une série d'interventions diffuses et par la constitution de savoirs techniques relatifs aux secteurs hydrogéologiques, forestiers, rural, qui traversent les premières décennies du XX^{e} siècle pour s'interrompre seulement dans le deuxième après-guerre.

310 *Atti del primo Convegno di ingegneria montana*, Torino, Sindacato provinciale fascista ingegneri, 1939, 719 p.
311 *Ibid.*
312 DE ROSSI Antonio, « La montagna all'inverso: ricerche e progetti per il territorio rurale », *op. cit.*



P. R. DEL TERMINILLO: Il piazzale di Pian dei Valli. Tipico esempio di piazzale di sosta laterale alla strada di traffico con intorno tutti i servizi essenziali.

P. R. DEL TERMINILLO: Piazzale di incrocio alla selletta di Campoprogna. Notare la piazzetta laterale raccolta e chiusa ove tutto il movimento si svolge al riparo dai venti.

P. R. DEL TERMINILLO: Piazzale della Selletta di Prato Comune. Notare il porticato di accesso alla Chiesa aperto sul panorama verso Roma e chiuso ai venti freddi dell'est.

strade secondarie che debbono esservi subordinate, evitando per quanto possibile ogni interferenza.

Si dovrà così predisporre una vera e propria rete indipendente a largo raggio per la circolazione turistica invernale, rete che dovrà essere studiata secondo le particolari esigenze della tecnica sciatoria, riducendo al minimo gli incroci con la rete stradale vera e propria.

Qualora invece la stazione sia a carattere prevalentemente estivo occorrerà, pur senza trascurare le possibilità invernali, che per la maggiore lunghezza della stagione offrono il maggiore rendimento economico, curare di preferenza la conservazione dei boschi. Si creerà così una rete di passeggiate e sentieri pedonali ombrosi e il più possibile pianeggianti, forniti di frequenti slarghi e di luoghi di sosta, ed aventi sempre uno scopo terminale che potrà essere un chiosco panoramico, una sorgente od una malga bene attrezzata come posto di ristoro.

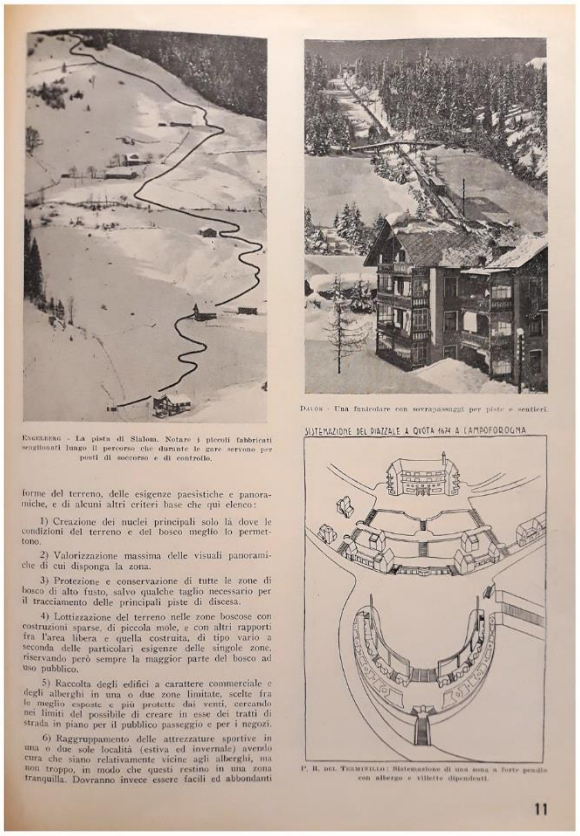
Per quelle stazioni poi che si trovino a limitata distanza da grandi centri, tali perciò da essere méta comune di gite domenicali, sarà opportuno, se il terreno lo permette, distribuirle in due nuclei separati. Il primo più vicino destinato ad accogliere e smistare il flusso giornaliero delle masse festive. Il secondo poco lontano, ma separato da un tratto libero, destinato alla zona più propriamente residenziale.

Nel primo si porranno le funivie e le sciovie, le sedi dei dopolavori, i rifugi dei circoli sportivi, i ristoranti, i servizi vari di assistenza e rifornimento automobilistico, le scuole di sci e quanto altro ha attinenza al servizio di masse in gita giornaliera o di fine settimana.

Nel secondo avranno sede gli alberghi, le villette private, i servizi più propriamente cittadini quali posta, telefono, guardie, ecc., e le attrezzature sportive a carattere estivo (tennis, golf, piscine, ecc.). Qualora il terreno lo permetta sarà opportuno mettere fra i due nuclei quella parte dell'attrezzatura sportiva che con lievi adattamenti può servire sia in inverno che in estate (come ad esempio i campi di tennis) che, raggruppati servono ottimamente anche per il disco sul ghiaccio.

Nelle circostanze particolari che stiamo esaminando non è il caso di applicare una vera e propria zonizzazione, così come lo intendiamo nelle città, dato anche che è del tutto sconsigliabile il tipo di edificio intensivo, fatta eccezione per gli alberghi, per i quali però non è mai opportuno superare i 100-150 letti. Tuttavia è necessario sia chiaramente prestabilita una distribuzione generale delle attività costruttive in dipendenza delle

10



ENGELBERG - La pista di Slalom. Notare i piccoli fabbricati semiinterrati lungo il percorso che durante le gare servono per posti di soccorso e di controllo.

DAVOS - Una funicolare con sovrapassaggi per piste e sentieri.

SISTEMAZIONE DEL PIAZZALE A QUOTA 1624 A CAMPOFORDOGNA

P. R. DEL TERMINILLO: Sistemazione di una zona a forte pendio con albergo e villette dipendenti.

forme del terreno, delle esigenze paesistiche e panoramiche, e di alcuni altri criteri base che qui elenco:

1) Creazione dei nuclei principali solo là dove le condizioni del terreno e del bosco meglio lo permettono.

2) Valorizzazione massima delle visuali panoramiche di cui disponga la zona.

3) Protezione e conservazione di tutte le zone di bosco di alto fusto, salvo qualche taglio necessario per il tracciamento delle principali piste di discesa.

4) Lottizzazione del terreno nelle zone boscose con costruzioni sparse, di piccola mole, e con altri rapporti fra l'area libera e quella costruita, di tipo vario a seconda delle particolari esigenze delle singole zone, riservando però sempre la maggior parte del bosco ad uso pubblico.

5) Raccolta degli edifici a carattere commerciale e degli alberghi in una o due zone limitate, scelte fra le meglio esposte e più protette dai venti, cercando nei limiti del possibile di creare in esse dei tratti di strada in piano per il pubblico passeggio e per i negozi.

6) Raggruppamento delle attrezzature sportive in una o due sole località (estiva ed invernale) avendo cura che siano relativamente vicine agli alberghi, ma non troppo, in modo che questi restino in una zona tranquilla. Dovranno invece essere facili ed abbondanti

11

Fig. II. 1. 1. *Projet de Scipione Tadolini pour une station di ski à Terminillo, dans « Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna »,* Urbanistica, *n° 3, 1942, pp. 10,11.*

1.2.2. Le contexte français (1930-1945)

En France, la pratique du ski se répand depuis le milieu des années 1930. Les historiens se réfèrent souvent à deux évènements principaux et pratiquement contemporains, qui permettent de comprendre l'augmentation rapide de la fréquentation de la montagne hivernale.

D'un côté, et comme nous l'avons déjà rappelé, en 1936 le gouvernement du Front Populaire de Léon Blum promulgue une loi qui introduit les « Congés payés »[313], et qui prévoit un congé annuel rémunéré d'au moins 15 jours pour tous les travailleurs français. Marc Boyer, comme d'autres, fait remonter à cette date le début du tourisme de masse en France. Dès lors, la montagne et la mer doivent s'équiper pour permettre l'accès aux vacances pour les classes populaires[314].

De l'autre, le milieu des années 1930 voit aussi la construction des premières remontées mécaniques conçues pour la pratique du ski. Le premier téléski fait son apparition en 1934, à Davos. Depuis cette date, téléskis et ensuite télésièges se diffusent rapidement[315]. En France, les entreprises de construction fondées par Jean Pomagalski et Pierre Montaz-Mautino permettront une innovation continue des équipements, qui sera exportée à l'étranger.

Dans les années 1930, le gouvernement français est animé par le désir de « rattraper le retard » par rapport à d'autres pays alpins qui pouvaient déjà compter sur des centres de haute montagne complètement voués à la pratique du ski, comme la station de Sestrières, en Italie. Les Services de l'État s'engagent alors dans la recherche d'un site à équiper pour réaliser une station internationale de sports d'hiver dans les Alpes. Un recensement des lieux adaptés à la création d'une « super station à la française »[316] avait été lancé par le Commissariat au Tourisme du gouvernement de Pierre Laval, en 1935. Les sites repérés sont Chamrousse, La Toussuire, Val-d'Isère et Les Trois Vallées. Les initiatives sont poursuivies par Léo

[313] Loi instituant un congé annuel payé dans l'industrie, le commerce, les professions libérales, les services domestiques et l'agriculture, 20/06/1936.

[314] En Italie, le droit à un « *periodo annuo feriale di riposo retribuito* » est établi pour une première fois par la Charte du Travail du Régime Fasciste en 1927 et intégré définitivement dans la Charte Constitutionnelle en 1948.

[315] Dans les Alpes françaises, les premières téléskis conçus pour le ski alpin font leur apparition au Col de la Porte, sur le massif de la Chartreuse et à l'Alpe d'Huez, en 1936. En Italie, les téléskis et télésièges substituent les *slittovie.* En 1936, étaient déjà en fonction des téléskis à Clavière, Bardonecchia, Sauze d'Oulx et les télécabines Banchetta et Monte Sises à Sestrières.

[316] Voir LYON-CAEN Jean-François, « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation », *in* YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, PUG, 2017, p. 196.

Lagrange, sous-secrétaire aux sports et aux loisirs du gouvernement du Front populaire, qui s'installe en 1936. Différents projets sont alors produits pour Tignes, Chamrousse, La Toussuire[317].

Le gouvernement de Pétain agit dans une direction similaire durant les années du Régime de Vichy (1940-1944). Jean- François Joye, professeur de droit, documente comment, durant la mise en place des établissements de l'État pour aménager le territoire français, la question de la montagne devient une compétence des administrations dédiées au sport et au tourisme et non, par exemple, du service de l'urbanisme[318]. En fait, en 1940 est créé le Service Technique de la Montagne, sous la dépendance de la Direction de l'équipement sportif, cette dernière sous la direction du Commissariat Général à l'Éducation Générale et aux Sports (C.G.E.G.S.) est chargée de travailler avec le Service du tourisme. En 1941, il devient Service de l'Équipement sportif de la Montagne et, en 1942, il est sous la direction de Gerard Blachère, ingénieur en chef des Ponts et chaussée à Briançon, qui s'était déjà impliqué dans le développement touristique du département des Hautes Alpes sous les gouvernements précédents [319].

Le Service de l'Équipement sportif de la Montagne fait sien l'objectif, poursuivi depuis le milieu des années 1930, de créer une station nouvelle, d'envergure internationale, et capable d'héberger des compétitions olympiques. L'action de l'État se concentre donc sur des sites en particulier, réputés comme étant adaptés pour la création de stations nouvelles. En 1942, diverses missions sont lancées : la mission d'étude des Hautes- Alpes, la mission « Station de Chamonix. Avant-projet d'équipement de la Vallée de l'Arve », la mission d'étude de la région de Belleville, des Allues et de Saint-Bon[320].

317 *Ibid.*, p. 196‑197.

318 JOYE Jean-François, « Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne. », *in Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit et politique*, PUG, 2017, p. 153‑188.

319 Blachère s'était notamment intéressé à l'élaboration d'un projet pour la création d'une station au Col de Vars, pour lequel Le Corbusier, avec Charlotte Perriand, avait fait une proposition en 1939. Voir LYON-CAEN Jean-François, « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation. », *op. cit.*

320 JOYE Jean-François, « Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne. », *op. cit.*, p. 162.

La « Mission '42 »

Cette dernière mission, qui se concentre sur territoire des Trois Vallées (Savoie), connue comme Mission 42, est particulièrement intéressante ; elle représente, à notre avis, un moment charnière entre les expériences des années 1930 et 1940 et les opérations de l'après-guerre.

Le rapport qui suit la mission[321] fait référence aux catégories d'analyses utilisées dans une mission précédente, dans les Hautes Alpes (conditions naturelles du site, caractéristiques des aménagements et des installations)[322]. Toutefois, de nouvelles idées sont introduites. Le schéma d'équipement du site ne doit pas forcement répliquer celui de Davos (avec les pistes divergentes d'un seul point de départ, en altitude) ou de Sestrières (en entonnoir, avec les pistes convergentes en correspondance de la station)[323]. D'autres schémas d'implantation sont possibles et peuvent être imaginés en partant des conditions géomorphologiques et climatiques du site. Dans le cas en question, il est envisagé la création de trois centres (Les Tovets, Les Allues, Saint Marcel), avec une chaîne de téléphériques capable de connecter les trois vallées[324]. En outre, il est pour une première fois mis en avant le besoin de dimensionner les hébergements en fonction des surfaces skiables. Par ailleurs le chapitre « Politique de réalisation », préconise la nécessité d'une aide financière de l'État « comme coordinateur et partiellement comme financier »[325]. La conclusion du rapport remet définitivement en question la nécessité, ressentie dans les années précédentes, de réaliser une station qui, par ses caractéristiques, aurait dû primer sur les autres et s'ouvrir, seule, à une fréquentation internationale. Les

[321] Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat General à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, « Réalisation éventuelle d'une station internationale. Mission d'études de la Région de Belleville, des Allues et de Saint Bon. Rapport », 1942, 83 p., Dossier : Stations de sports d'hiver. Études. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 78.

[322] Extrait du rapport « Mission d'Étude des Hautes Alpes sur les conditions naturelles et artificielles de la Station Idéale » dans *Ibid.*, p. 1. Le Rapport de la Mission d'études des Hautes-Alpes est conservé aux archives départementales de la Savoie, cote 1210 W 123.

[323] *Ibid.*, p. 4.

[324] L'idée d'une connexion par câble entre les diverses stations des Trois Vallées sera reprise à la sortie de la Guerre par Laurent Chappis, qui étudie le domaine skiable avant de se concentrer sur la création de la station de Courchevel. La connexion aurait dû être mise en place par un système dit « catérail », mais l'idée est abandonnée rapidement, pour privilégier des connexions routières. Voir : Boîtes 78, 82, fonds Laurent Chappis (30 J), Archives départementales de la Savoie.

[325] Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat General à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, « Réalisation éventuelle d'une station internationale. Mission d'études de la Région de Belleville, des Allues et de Saint Bon. Rapport », *op. cit.*, p. 65.

ingénieurs préconisent plutôt la réalisation de plusieurs stations nouvelles, avec des vocations différentes selon leur positionnement géographique[326](Fig. II. 1. 2).
C'est à partir de ces réflexions que seront effectués les premiers projets après la fin de la Seconde Guerre mondiale.
Les contributions de Lyon Caen et de Joye, entre autres, établissent une continuité entre les expériences des années 1930, les politiques de Vichy (1940-44) et les évènements qui suivent la Libération. Jean François Lyon Caen insiste sur la continuité dans le travail des techniciens impliqués, des sites concernés et des structures gouvernementales chargées de promouvoir le développement touristique de la montagne. Joye se réfère à un « tissage normatif »[327] entre les textes relatifs à la planification urbaine produits par les successifs gouvernements. En effet, les actions produites sous Vichy se réfèrent initialement au cadre normatif défini par les lois de 1919 et de 1924, qui envisageaient et réglementaient la création de stations classées[328] et les décrets-lois de 1935[329], qui prévoiraient la possibilité de créer des Groupements d'Urbanisme et des Plans Régionaux d'Urbanisme. Pour la Quatrième république, les textes de référence proviennent du régime de Vichy. Il s'agit de la loi de 1942[330], qui érige les stations de sports d'hiver au rang de stations classées, et la loi de 1943[331], qui étend la nécessité de contrôler et de planifier l'usage des sols, par la mise en place d'outils de planifications où l'État assume un rôle de contrôleur[332].
Ce qui semble émerger dans le cas français est l'importance de la période en question pour la formation des structures administratives et pour l'affirmation d'une réflexion sur le développement du tourisme de montagne. En outre, avec les études des années 1930, la mise en place des Services techniques, des servitudes

[326] Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat General à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, « Résumé et Conclusions Générales », 1942, p. 9, Dossier : Stations de sports d'hiver. Études (Mission de la Région de Belleville des Allues et de St-Bon). Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 78.
[327] JOYE Jean-François, « Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne. », *op. cit.*, p. 155.
[328] Loi dite « Cornudet » du 24/09/1919 portant sur la création de stations hydrominérales, climatiques et de tourisme, établissant des taxes spéciales dans lesdites stations et réglementant l'office national du tourisme. Loi du 22/03/1924 introduisant le Plan de lotissement pour certaines villes et pour les stations classées.
[329] Décret-loi du 25/07/1935, Création de projets régionaux d'urbanisme.
[330] Loi du 3/04/1942. Les stations classées ont l'obligation de rédiger des plans. Leur développement devient donc plus directement contrôlé par l'État.
[331] Loi du 15/06/1943, dite « d'Urbanisme ».
[332] La loi envisage la possibilité d'appliquer des servitudes sur la propriété privée. En outre, elle étale la possibilité de créer des Groupements d'urbanisme par la main d'un Inspecteur d'Urbanisme (I.G.U.), représentant de l'État. Voir : JOYE Jean-François, « Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne. », *op. cit.*, p. 171.

territoriales et des textes normatifs[333] sous Vichy, se prépare l'appareil étatique qui contrôlera de plus en plus l'aménagement touristique de la montagne dans l'après-1945 et qui, en citant Joye, fera de l'urbanisme un « pouvoir des bureaux »[334].

[333] Pour comprendre le rôle des servitudes administrative dans le contrôle des territoires de montagne par l'autorité publique nous renvoyons à : JOYE Jean-François, « Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne. », *op. cit.*
[334] *Ibid.*, p. 156.

Fig. II. 1. 2. *Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat Général à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, Plan directeur pour Les Trois Vallées, 1 :20.000, 1942. Dossier : Stations de sports d'hiver. Études (Mission de la Région de Belleville des Allues et de St-Bon). Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 78.*

1.3. LE TOURISME DE MONTAGNE DANS LES PROGRAMMES DE RECONSTRUCTION DANS L'IMMÉDIAT APRÈS- GUERRE

Nous nous donnons ici à analyser les politiques qui furent entreprises par les deux Pays à la sortie de la Guerre, pour comprendre la place qu'occupait la montagne dans la phase qui fut définie, dans les deux contextes, de « reconstruction ».

1.3.1. La place de la montagne dans la reconstruction en France (1945 – 1950)

Plusieurs historiens ont récemment mis en lumière une continuité entre l'appareil administratif des années du régime de Vichy avec les structures qui sont mises en place après la Guerre[335]. Cette continuité est effective du fait d'un maintien de certaines instances qui avaient été établies entre les années 1940-1944, mais aussi de personnes et de programmes[336]. En 1944 est créé un ministère chargé à la fois de la Reconstruction et de l'Urbanisme, dans lequel fusionnent les administrations qui étaient présentes sous Vichy.[337]

Pour ce qui concerne l'aménagement de la montagne, à la sortie de la Guerre est créée la « Direction de l'équipement de la montagne » (D.E.M.), qui est sous la « Direction des sports », liée à la fois au ministère de l'Éducation nationale (pour ce qui concerne la préparation de plans d'équipement) et aux services du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (pour ce qui concerne la rédaction de plans d'urbanisme)[338]. La nouvelle Direction prend la place du Service de l'Équipement sportif de la Montagne. Elle s'occupera de continuer les études déjà commencées sur les sites de montagne à aménager pour le tourisme et interviendra comme

335 Voir, entre autres : PAXTON Robert, *La France de Vichy. Old Guard and New Order, 1940-1944*, New York, Alfred A. Knopf, 1972, 399 p. Traduction française par Claude BERTRAND : PAXTON Robert, *La France de Vichy, 1940-1944*, Paris, Points, 1999, 475 p.; VOLDMAN Danièle, « Reconstruire pour construire ou de la nécessité de naître en l'an 40 », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. La technique et le reste, 1984, pp. 67‑84.

336 POUVREAU Benoît, « La politique d'aménagement du territoire d'Eugène Claudius-Petit. », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, nº 79, 2003, pp. 43‑52 ; VAYSSIÈRE BRUNO, *Reconstruction, déconstruction : le hard french ou l'architecture française des trente glorieuses*, Paris, Picard, 1988, 327 p.

337 Voir POUVREAU Benoît, « La politique d'aménagement du territoire d'Eugène Claudius-Petit. », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, nº 79, 2003, pp. 43‑52 ; VOLDMAN Danièle, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954. Histoire d'une politique*, L'Harmattan, Paris, 1997, pp. 123‑129.

338 Nous rappelons que la loi du 30/04/1942 (ensuite intégrée par la Loi dite « d'Urbanisme » du 15 juin 1943) avait rendu obligatoire la rédaction d'un plan d'urbanisme et d'un plan de développement sportif pour les stations classées de tourisme.

instance de contrôle dans les processus mis en place pour la création de nouvelles stations touristiques[339].

Toutefois, dans les années de l'après-guerre et jusqu'aux années 1950, les projets pour la création de stations nouvelles semblent avoir été portés, pour ce qui concerne les Alpes du Nord, principalement par les Départements. Jean Paul Guérin, dans *L'aménagement de la montagne : politiques, discours et productions d'espaces dans les Alpes du Nord*[340], souligne le rôle des Conseils Généraux, dont l'initiative se superpose aux projets envisagés par des collectivités locales et aux politiques à une échelle nationale.

L'exemple le plus connu est le rôle que le Conseil Général de la Savoie a eu dans le lancement de la station de Courchevel. Dans une première réunion après la Libération, le 29 octobre 1945, le président Pierre de la Gontrie annonce un programme pour l'aménagement de stations pour le tourisme hivernal. L'élan idéal et l'enthousiasme qui animent les membres du Conseil Général sont évidents dans les actes des réunions, aujourd'hui conservés aux les Archives départementales de la Savoie.

> « Jusqu'ici, en ce qui concerne ces stations, le Département intervenait pour prendre le plus souvent à son compte des dépenses parfois considérables pour les travaux routiers ou d'électrification. Ces travaux, non rentables en eux-mêmes, permettaient à des particuliers ou à des sociétés, de réaliser des profits, soit par l'exploitation, rentable, celle-là, des hôtels, téléphériques, remonte-pente des stations. La seule plus-value des terrains causée par les travaux financés par le Département a permis souvent l'édification de grosses fortunes, tout en gênant le développement normal de la station. Le but que nous nous proposons, c'est de faire cesser une telle situation et de couper court à toute spéculation. Pour cela, nous vous proposons la mise en valeur complète, par le Département, d'une région entière, en exécutant non seulement les travaux de voirie, mais en prenant possession des terrains susceptibles de constituer les zones d'habitation, de construire des remonte-pentes ou des téléphériques, d'établir les pistes ; en un mot, d'aménager une station de sports

[339] Voir LYON-CAEN Jean-François, « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation. », *op. cit.*, p. 203‑206.

[340] GUÉRIN Jean Paul, *L'aménagement de la montagne : politiques, discours et productions d'espaces dans les Alpes du Nord*, Gap, Ophrys, 1984, 467 p. L'ouvrage recueillit les recherches menées pour une thèse de doctorat.

> d'hiver qui apportera des possibilités de revenus à notre collectivité et augmentera son patrimoine »[341].

L'action du Conseil Général de la Savoie illustre la volonté – inchangée après la fin du régime de Vichy - des établissements de l'État de devenir des acteurs dans le processus de création des stations. Selon le rapport de 1945, non seulement le Département doit contrôler et faciliter le processus de création d'une station, mais il doit « prendre en possession les terrains » (cela deviendra une pratique courante, surtout après l'Ordonnance de 1958[342] qui facilite le recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique). Le Département doit aussi, selon le document, planifier la station et construire les infrastructures nécessaires[343].

Enfin, la création d'une station de ski est considérée à la fois comme moteur pour le développement de la région et des Alpes françaises en général, et comme projet social visant la création d'un centre de loisirs pour la jeunesse sortie de la Guerre, selon une vision qui était, en réalité, déjà présente dans les années de Vichy.

Concernant spécifiquement l'action du Département de la Savoie, elle s'appuie en partie sur les résultats qui étaient ressortis des études menées par la Mission 42, sous Vichy. C'est en fait depuis cette série de reconnaissance que le domaine des Trois Vallées avait été choisi pour la création d'une première station de haute altitude et que le site des Tovets (où sera construite la station de Courchevel) avait été identifié comme lieu d'implantation de résidences.

Par ailleurs, il est intéressant de comprendre le réseau des acteurs auxquels il fut demandé d'élaborer et de suivre le projet. Les ingénieurs de l'École Nationale des Ponts et chaussées, qui avaient joué un rôle important dans la direction de projets pour l'équipement de la montagne sous Vichy, se confirment être des acteurs majeurs dans les opérations de l'après-guerre. Leur pouvoir s'accroit encore dans les années 1960 avec l'établissement de commissions et de services d'état pour

---

[341] Rapport de M. SIBUE au nom de la 3ème commission, 26/11/1945. Dossier : Comptabilité départementale, rapports du Préfet au Conseil Général, Conseil Général de la Savoie, Fonds de la Préfecture de Savoie, Archives Départementales de la Savoie, 1 N 132. Cité dans : KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. L'aménagement de la montagne à la française*, Masson, Paris, 1978, 319 p., Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris VII.

[342] Ordonnance n° 58-997 du 23 octobre 1958 portant réforme de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) et d'expropriation.

[343] Ce sera le cas pour Courchevel, pour Chamrousse (à travers la création d'une société d'aménagement contrôlée par le département), avant que, à partir des années 1960, le C.I.A.M. et le S.E.A.T.M. furent crées (voir paragraphe suivant).

l'aménagement de la montagne, lorsque les « polytechniciens » occuperont à la fois le rôle de techniciens-exécuteurs et de fonctionnaires[344].

Dans le cas de Courchevel, Maurice Michaud, ingénieur d'arrondissement, est chargé de diriger l'opération. Il fera ensuite appel à l'architecte et urbaniste Laurent Chappis, qu'il avait connu dans un Oflag[345] durant la Guerre, et avec lequel il partage une connaissance passionnée de la montagne. C'est donc sur la base des études de la Mission 42, et des résultats d'une thèse qu'il avait rédigé en captivité, que Chappis choisit le site de Les Tovets, et qu'il prépare le projet pour la création de Courchevel 1850.

Plusieurs chercheurs ont pointé les liens entre le démarrage de la station et la Guerre, en soulignant que le projet fut financé par l'utilisation des dommages de guerre et fut réalisé grâce à la main d'œuvre des prisonniers allemands. Une étude récente conduite au sein du laboratoire I.R.S.T.E.A.[346] a redimensionné cette analyse, tout en démontrant, par une lecture des archives départementales, que de nombreux propriétaires utilisaient les indemnités des dommages de guerre, qui étaient « transposables »[347], pour acheter une parcelle.

Le financement est, en tout cas, de nature publique. Le Conseil général concède de manière directe un prêt pour le démarrage de l'opération en 1945[348] et approuve une utilisation *de facto* de l'expropriation afin de maitriser le foncier nécessaire au lotissement et au domaine skiable[349].

Dans les mêmes années, le Département de l'Isère s'intéresse au développement d'une station touristique à Chamrousse, en prenant le relai des initiatives communales des années 1930. Il exproprie les terrains en 1946 pour les donner en concession à une société privée (Société d'Aménagement de Chamrousse), en 1950.

---

344 Sur le rôle des ingénieurs et des techniciens dans la Reconstruction en France voir, entre autres, JEANNOT Gilles, « Les ingénieurs dans la Reconstruction : images et stratégies », *in* VOLDMAN Danièle (dir.), *Les Cahiers de l'IHTP*, n°5, « Images, discours et enjeux de la reconstruction des villes françaises après 1945 », 1987, p. 69‑82 ; KOPP Anatole, BOUCHER Frédérique et PAULY Danièle, *L'Architecture de la Reconstruction en France, 1945-1953*, Paris, Le Moniteur, 1982, 188 p. ; VAYSSIÈRE BRUNO, *Reconstruction, déconstruction : le hard french ou l'architecture française des trente glorieuses*, *op. cit.*

345 Centre de détention autrichien.

346 GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle (coord.), BILLET Sylvain et FRANÇOIS Hugues, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale*, TerriScope-Cemagref, 2010, p. 32.

347 Voir *Ibid.*

348 *Ibid.*, p. 29‑30.

349 Avant même l'ordonnance n° 58-997 du 23 octobre 1958 portant réforme de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) et d'expropriation.

En 1959, l'opération fait faillite et la S.A.C. deviendra à société à économie mixte, à laquelle le Département participe à 51%[350] .

Qui plus est, l'histoire de la création de la station des Menuires, comme mis en évidence par l'étude de l'I.R.S.T.E.A. à laquelle nous faisons référence[351], témoigne d'une transition qui s'opère au début des années 1960, et qui voit le déclin du pouvoir des départements et l'essor d'un système d'acteurs où les rôles majeurs sont occupés par les Services d'État et les promoteurs privés. L'opération pour la création d'une station sur le plateau des Belleville est initialement dirigée par le Département, par le biais de la création de la SO.D.E.VA.B., société à économie mixte en 1960, pour ensuite passer dans les mains des Services de l'État qui, par exemple, choisissent le projet d'urbanisme à la suite d'un concours lancé en 1963. Le cas des Menuires montre aussi l'importance de la Caisse des Dépôts et Consignations, définie par Bruno Vayssière comme « le premier maitre d'ouvrage de France », à partir de la deuxième moitié des années 1950[352].

Dans les premières années de l'après-guerre, les initiatives pour l'aménagement de la montagne sont alimentées par des études et des opérations individuelles et, jusqu'à la fin des années 1950, il ne semble pas exister une vision de planification de la montagne à l'échelle nationale. Les programmes lancés pour la reconstruction en territoire de montagne ne semblent pas s'appuyer de manière spécifique sur le levier du développement touristique ; ils développent plutôt des politiques rurales en continuité avec les travaux de Restauration des Terrains de Montagne[353], lancées à la fin du XIX[e] siècle[354].

---

350 Pour l'histoire de la station de Chamrousse, voir Chap. IV. 2.

351 GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle (coord.), BILLET Sylvain et FRANÇOIS Hugues, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale*, *op. cit.*

352 VAYSSIÈRE BRUNO, *Reconstruction, déconstruction : le hard french ou l'architecture française des trente glorieuses*, *op. cit.*, p. 72.

353 Les programmes pour la Restauration des Terrains de Montagne constituent depuis la fin du XIX[e] siècle un service à l'intérieur de l'administration Eaux et Forêts. Les travaux consistent en opérations d'assainissement du sol, de reboisement, de naturalisation des terrains.

354 Nous faisons ici référence à une série de textes et articles cités dans : DE ROSSI Antonio, « La montagna all'inverso: ricerche e progetti per il territorio rurale », *op. cit.*, p. 424. « Instruction relative à la restauration des constructions en montagne (Alpes) », Imprimerie Nationale, Paris, 1945 ; « Directives en matière d'habitation urbaine et rurale », diffuses par le Ministère pour la reconstruction et l'Urbanisme et ministère pour l'Agriculture ; CHAUVET P. et LANGUIN G., « La reconstruction dans les Hautes- Alpes, villages et fermes de montagne », *Techniques et Architecture*, n[o] 1-2, 1948, pp. 105-119 ; CHAUVET P., « Notes sur la reconstruction des hautes vallées alpestres », *Cahier des ingégneurs agronomes*, n[o] 12, 1946 ; SABATOU Jean Paul, « La reconstruction du Vercors », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n[o] 9, 1946. La recherche autour des politiques pour les territoires de montagne durant la Reconstruction mériterait d'être plus développée. Pour approfondir l'histoire de la législation pour la montagne en France : La Documentation Française, *La montagne,* (Trois tomes : « Aménagement », « Développement durable », « Protection »), Journaux officiels.

La station de Courchevel seule est citée dans le Plan d'Équipement National, en 1950, grâce à l'initiative de Pierre Cot, président de la commission des finances du Conseil Général de la Savoie. La station put bénéficier des subventions pour l'assainissement, l'adduction de l'eau et la possibilité de demander des prêts auprès des établissements de crédit publics pour la construction des remontées mécaniques.[355]

Pourtant, l'exigence d'intégrer la programmation économique nationale avec une réflexion sur l'aménagement du territoire est soulevée en France à partir des premières années de l'après-guerre. En 1947, les déséquilibres qui caractérisent le territoire français sont objet de l'ouvrage *Paris et le désert français* par le géographe Jean-François Gravier[356]. En 1950, Eugène Claudius-Petit, ministre de la Reconstruction et urbanisme depuis 1948, présente le texte *Pour un plan national d'aménagement du territoire* au conseil des ministres. Si la France a besoin d'un programme pour la construction de nouvelles infrastructures pour le transport et la production d'énergie, la construction de 240.000 logements par an étant par ailleurs envisagée, il est nécessaire, selon le nouveau ministre, de réfléchir à la localisation des nouveaux équipements et à leur relation réciproque[357].

> « Il ne suffit pas, en effet, de multiplier le nombre des logements et d'améliorer leur qualité ; il faut encore que ces logements soient édifiés aux emplacements les plus favorables, tant pour le bon rendement des activités productrices que pour le bien-être et l'épanouissement des individus. Ils doivent être disposés en relation avec les lieux de travail et les centres culturels, les espaces libres et les voies de circulation, de telle sorte que les fonctions qui caractérisent tout établissement humain, habitations, travail, échanges, éducation et loisirs, s'exercent en parfaite harmonie »[358].

Le document préconise, en outre, un renforcement des pouvoirs administratifs ainsi que des politiques d'expropriation dans l'objectif d'un rééquilibrage et d'une décentralisation[359] territoriale. Les outils imaginés pour atteindre les résultats sont la création d'un Fond National pour l'Aménagement du Territoire (F.N.A.T.) qui

---

[355] Ministère de l'Intérieur. Plan d'équipement national (série départementale), 1945-1952 ; calamités publiques (1950-1957), (1945-1957), Archives nationales, F 2 3907. Cité dans : GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle (coord.), BILLET Sylvain et FRANÇOIS Hugues, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale*, *op. cit.*, p. 31.

[356] GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français*, Flammarion, 1947.

[357] CLAUDIUS-PETIT Eugène, *Pour un plan national d'aménagement du territoire*, La documentation française, 1950.

[358] *Ibid.*

[359] POUVREAU Benoît, « La politique d'aménagement du territoire d'Eugène Claudius-Petit. », *op. cit.*, p. 47.

sera effectivement établi en 1950 ; la création de commissions pour la préparation d'un plan d'aménagement national et une révision des normes pour l'expropriation[360].

Après son départ du ministère, la question sera en grande partie oubliée et il faudra attendre les années 1960 pour la concrétisation d'une politique de l'état pour l'aménagement du territoire national.

1.3.2. La place de la montagne dans la reconstruction en Italie (1945 – 1952)

D'un point de vue administratif, comme l'écrit Antonio De Rossi, le processus de redéfinition des compétences fait à l'occasion de la préparation de la Constitution italienne promulguée en 1948 produit un renforcement de l'autonomie des collectivités locales, comme réaction à la concentration des pouvoirs par l'État opéré par le Fascisme. Ce processus crée un vide dans la planification à l'échelle nationale. Bien que la loi dite *Urbanistica*, votée en 1942, avait prévu la création de Plans territoriaux, à côté des Plans régulateurs communaux, une planification de grande échelle fut uniquement pratiquée dans des cas particuliers, notamment pour les Plans intercommunaux de grandes villes comme pour les régions du sud de l'Italie[361]. Comme l'explique, entre autres, Cristina Renzoni, « À différence d'autres Pays occidentaux, l'Italie de l'après-Seconde Guerre mondiale ne se dote pas d'un outil de planification spatiale à une échelle nationale »[362].

Dans la deuxième partie des années 1940 et durant les années 1950, le concept de planification territoriale émerge uniquement dans les plans sectoriels élaborés dans le cadre de l'urgence de l'après-guerre, notamment par les recherches et les programmes liés à U.N.R.R.A.-C.A.S.A.S.[363], ou dans des plans élaborés par certaines Régions à une échelle locale.

Quelle place a eu l'aménagement touristique de la montagne dans cette conjoncture ? D'abord, il est nécessaire de rappeler que le 25 juillet 1952, l'État promulgue une

---

[360] *Ibid.*, p. 48.

[361] Voir SCIMENI Gabriele, « Pianificazione », *in Treccani. Enciclopedia Italiana. Enciclopedia Italiana - IV Appendice*, 1979, URL : http://www.treccani.it/enciclopedia/pianificazione_%28Enciclopedia-Italiana%29/. Consulté le 5/12/2018.

[362] RENZONI Cristina, *Il Progetto '80. Un'idea di Paese nell'Italia degli anni Sessanta.*, Alinea, Firenze, 2012, p. 47.

[363] United Nations Relief and Rehabilitation Administration. L'organisation internationale fut créée en 1943 à Washington par 44 Nations, pour établir des programmes d'aide économique, sanitaire, alimentaire aux populations des états qui avaient subi les dommages de la Guerre. En Italie, l'U.N.R.R.A.-C.A.S.A.S..produit des plans pour les infrastructures, pour l'agriculture, pour l'énergie, pour les résidences sociales ou la programmation économique nationale.

loi contenant des mesures pour l'amélioration de l'économie des territoires de montagne. La définition de *territori montani* perd l'acception aux caractères géomorphologiques qui avait été à la base de l'établissement des *bacini montani* en 1912. Les zones de montagne sont définies sur la base de l'altitude ainsi que par des critères qui concernent les revenus des habitants[364]. Une vision de la montagne comme zone dégradée émerge et des mesures sont envisagées pour l'amélioration des conditions productives et économiques. La loi facilite, par exemple, l'accès au crédit pour les agriculteurs et éleveurs, concède des subventions pour l'amélioration des pâturages et des forêts ; prévoit la possibilité d'exproprier des forêts. La question du tourisme de montagne est secondaire et traitée de manière fragmentée selon différentes orientations : des financements peuvent être demandés pour améliorer la capacité d'accueil des maisons privées (mais les hôtels sont exclus) et des subventions sont prévues pour les travaux de réalisation de remontées mécaniques. Pourtant, dans les années 1950, le phénomène de croissance massive et non contrôlée des structures touristiques dans certaines localités de montagne (principalement maisons de vacances, hôtels, *condomini*) avait déjà commencé, comme en atteste le premier des cinq colloques sur l'architecture de montagne organisés dans la même année 1952, à Bardonecchia[365].

En 1952, quelques mois avant la promulgation de la loi sur la montagne, l'architecte Francesco Gnecchi-Ruscone, secrétaire technique à l'U.N.R.R.A.-C.A.S.A.S., publie un document qui s'intitule *La sistemazione dei bacini motani, un piano organico per la montagna*. La note, présentée lors d'une rencontre organisée par le Centro Nazionale di Ricerca italien (C.N.R.) nous permet de saisir une autre vision qui était propre aux techniciens en train de travailler sur les programmes U.N.R.R.A. en Italie. Mettant en avant l'exemple, cité dans le document, de la Tenessee Valley aux Etats Unis, ou du plan régional élaboré en 1930 sous la direction d'Adriano Olivetti[366], et en gardant comme catégorie géographique et administrative de référence les *bacini montani,* l'architecte exprime la nécessité d'une approche aux problèmes de la montagne non sectorielle, mais capable de traiter de tous les enjeux

[364] « Sono considerati territori montani i Comuni censuari situati per almeno l'80 per cento della loro superficie al disopra dei 600 metri di altitudine sul livello del mare e quelli nei quali il dislivello tra la quota altimetrica inferiore e la superiore del territorio comunale non è minore di 600 metri, sempre che il reddito imponibile medio per ettaro, censito, risultante dalla somma del reddito dominicale e del reddito agrario[…] non superi le lire 2400 ». Loi du 25/07/1952, n° 991, Provvedimenti in favore dei territori montani, Art. 1.

[365] Voir Chap. II. 2. 3. 3.

[366] Voir Chap. II. 2. 2. 2. et Chap. IV. 1. 3. 2.

dans une programmation pour le territoire, dans les aspects à la fois économiques, environnementaux, écologiques.

Cette approche, qui épouse une planification que l'architecte définit comme étant « organique », c'est-à-dire compréhensive des multiples aspects du territoire de montagne, ne sera jamais intégrée par la politique nationale et la montagne sera toujours objet de planification soit à une échelle locale, soit à travers des visions sectorielles.

Fig. 1. — Les sports d'hiver en France.

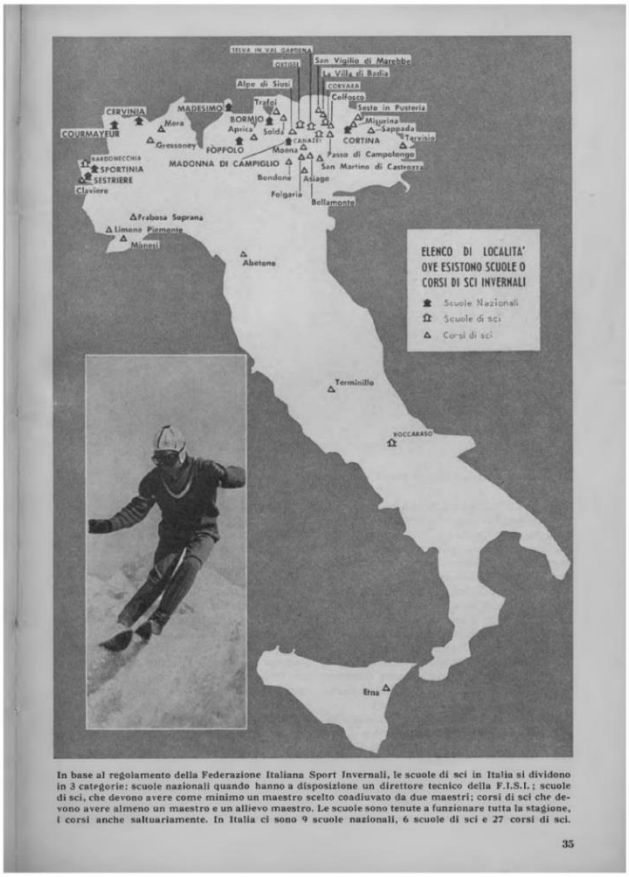
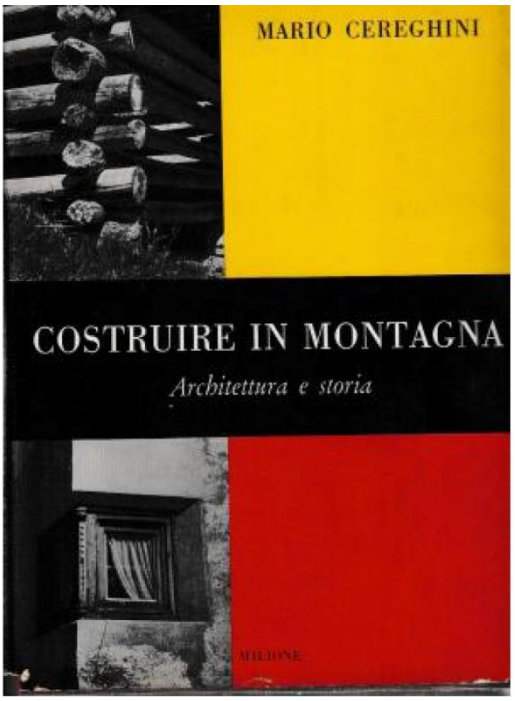


Fig. II. 1. 3. a. *Schéma représentant les trajets des trains qui connectaient les grandes villes françaises aux stations de sports d'hiver, dans :* BALSEINTE Raymond, *« Les stations de sports d'hiver en France »,* Revue de géographie alpine, *vol. 46, n° 1, 1958, p. 135.* ***b.*** *Carte représentant les écoles de ski en Italie, en 1948. Dans :* Le Vie d'Italia, *n° 40, 1958. Archives en ligne du Touring Club Italien. https://www.digitouring.it, consulté le 20/07/2017.*



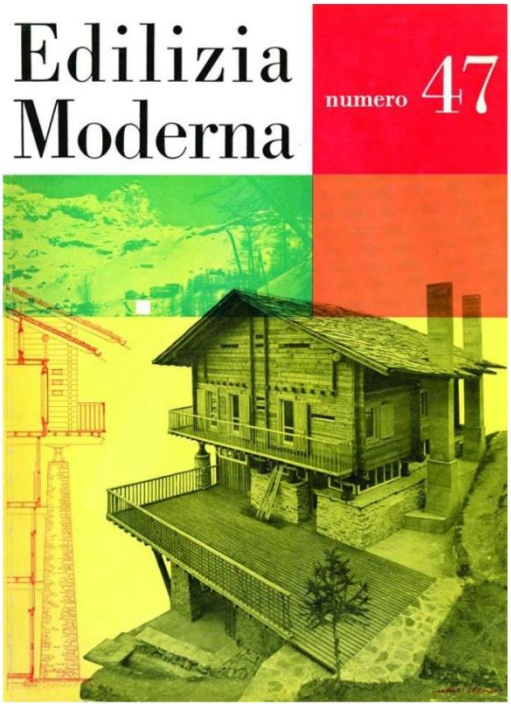


Fig. II. 1. 4. *Les années 1945-1960 correspondent à un fleurissement de la production architecturale dans les Alpes italiennes. Les architectes les plus connus de l'époque s'essayent à réaliser des résidences et colonies de vacance,* condomini *et hôtels.* ***a.*** *Cereghini Mario,* Costruire in montagna*, Milione, Milano, 410 p., couverture. L'ouvrage recueillit la production architecturale récente dans les Alpes italiennes et raisonne autour de la « modernité » en montagne.* ***b.*** *Projet pour Albergo rifugio Pirovano à Cervinia, par Franco Albini, dans la couverture de* Edilizia Moderna*, n° 47, 1951.*

1.4. DE LA CROISSANCE À LA CRISE : L'AMÉNAGEMENT DE LA MONTAGNE DANS LES ANNÉES 1965 – 1975

1.4.1. Les années du boom économique et l'émergence d'une politique territoriale en Italie (1959 – 1970)

Les historiens s'accordent autour d'une périodisation qui définit les années allant de 1959 jusqu'à 1963 comme le « *Miracolo economico* » ou le « *boom economico* ». Les années en question sont caractérisées par un taux de croissance des revenus annuels qui se stabilise autour de 6%[367]. Dans cette période, la production industrielle s'accroît d'environ 30% chaque année et le nombre des employés dans le secteur industriel devient supérieur à celui des travailleurs du secteur agricole. La population augmente rapidement et elle est de plus en plus urbaine ; l'écart entre le Nord et le Sud se renforce, également.

Dans cette conjoncture s'enracine le phénomène à la fois social et culturel qui a été défini comme une *démocratisation des loisirs*, c'est-à-dire : l'accès pour tous aux biens de consommation secondaires. Le tourisme occupe une partie importante dans cette transformation. Des voitures économiques produites par la F.I.A.T. (la F.I.A.T. 500 est commercialisé en 1955, la F.I.A.T. 600 en 1957) permettent au plus grand nombre d'expérimenter une plus grande liberté dans le choix des lieux de vacances, comparativement à celle accordée par le chemin de fer ; le réseau d'autoroutes, dont la construction commence dans ces années, facilite l'accès à la mer et à la montagne, surtout dans le nord de l'Italie.

Les années 1963-1964 semblent être celles d'un changement de situation à l'échelle nationale. L'année 1963, outre le fait qu'elle marque la fin d'une période de forte croissance du taux de revenu, est caractérisée par des contestations ouvrières[368] (presque inexistantes dans la seconde moitié des années 1950) et par des mesures pour limiter l'augmentation des salaires et la dépense publique.

Le moment charnière est détecté notamment par la XIII exposition internationale à la Triennale di Milano en 1964, intitulé *Il tempo libero, Loisir, Leisure,* avec la contribution internationale de 13 nations[369] et de la province de Trento, et dont la

[367] Voir, entre autres, BARUCCI Piero, *Ricostruzione, pianificazione, Mezzogiorno: la politica economica in Italia dal 1943 al 1955*, Bologna, Il mulino, 1978, 456 p. ; CRAINZ Guido, *Storia del miracolo italiano. Culture, identità, trasaformazioni fra anni Cinquanta e Sessanta*, Roma, Donizzelli, 2005, 273 p.

[368] Voir, entre autres, CRAINZ Guido, *Storia del miracolo italiano. Culture, identità, trasaformazioni fra anni Cinquanta e Sessanta*, *op. cit.*, p. 190.

[369] France, États-Unis, Mexique, Belgique, Finlande, Brasil, Jugoslavie, Allemagne, Autriche, Grande Bretagne, Hollande, Suisse, Canada.

section internationale introductive est dirigée par l'architecte Vittorio Gregotti et par Umberto Eco[370]. L'exposition, qui eut une forte influence à l'échelle nationale et internationale, ne fut pas une simple exaltation du temps libre et des vacances. Au contraire, les artistes et les architectes qui interviennent dans les différentes sections se focalisent plutôt sur la dénonciation des effets aliénants, désormais devenus évidents, dans une société qui s'était rapidement vouée à la consommation de masse[371]. (Fig. II. 1. 5).

Dans l'histoire politique du pays, la première moitié des années 1960 correspond en outre à une prise de conscience quant à la nécessité d'établir une programmation nationale du développement économique. En 1962 Ugo La Malfa, ministre du Bilan dans un gouvernement à majorité de centre-gauche, publie la *Nota aggiuntiva sui problemi e le prospettive dello sviluppo economico e della programmazione.* Dans le document y est explicitée la nécessité d'inaugurer une politique de planification économique nationale, pour remédier aux déséquilibres que la croissance des années 1950 avait générés. La nécessité d'un engagement de l'État pour une attention aux enjeux non seulement quantitatifs, mais aussi qualitatifs du développement économique et d'une politique qui vise à offrir des services sociaux est ensuite exprimée par le *Rapporto Saraceno*, publié en 1963[372].

Il faudra pourtant attendre l'année 1969 pour que la programmation économique soit accompagnée par une réflexion sur une planification territoriale.

Progetto 80 est le nom donné au *Rapporto preliminare al secondo programma economico nazionale* 1971-75, rédigé entre 1968 et 1969 par une commission dirigée par l'économiste Giorgio Ruffolo au sein du *Ministero del bilancio e della programmazione economica*[373]. Il s'agit d'un document stratégique pour le développement économique du Pays, pensé pour informer les deux plans quinquennaux (1971-1975, 1976-1980) qui auraient dû guider le Pays vers les années 1980.

---

[370] L'exposition ne sera pas épargnée des critiques par des intellectuels Italiens, dont l'architecte Ernesto Nathan Rogers et Gillo Dorfles, qui, tout en louant le niveau des installations artistiques, la jugeront, sur les pages de *Casabella,* une occasion manquée, à cause de l'absence de propositions pour la conception des espaces pour le loisir et un manque de contribution pour la réhabilitation de la fracture entre temps libre et travail. Voir ROGERS Ernesto Nathan, « La Triennale uscita dal coma », *Casabella*, n° 290, 1964, p. 1 ; DORFLES Gillo, « La XIII Triennale », *Casabella*, n° 290, 1964, p. 1.

[371] Voir DORFLES Gillo, « La XIII Triennale », *op. cit.*, p. 5.

[372] Le rapport recueillit les résultats des travaux de la *Commissione nazionale per la programmazione economica* (C.N.P.E.) crée en 1962 et signés par Pasquale Saraceno, Vice-président de la Commission.

[373] Le Ministère est guidé en 1969 par Luigi Preti, socialiste.

Comme l'écrit l'architecte Cristina Renzoni, qui a travaillé sur le sujet pour la préparation d'une thèse de doctorat[374], Progetto 80 se propose de rattraper un retard que l'Italie avait accumulé au regard d'autres pays européens concernant l'élaboration d'une planification à la fois économique et territoriale, à une échelle nationale. Le document s'ouvre avec la définition de l'Italie comme d'une *société industrielle* et travaille autour de trois questions : les *sistemi insediativi*[375], les transports et les zones pour le temps libre. Le plan est donc structuré par l'identification de grands centres urbains, inscrits dans un réseau d'infrastructure qui permet l'accès aux zones de loisir. Des instances nouvelles émergent, comme l'importance de l'environnement et du patrimoine naturel et culturel comme ressource pour valoriser les *aree libere*, destinations potentielles des flux touristiques. L'image qui émerge, grâce aussi aux cartes produites qui permettent de superposer les visions qui résultent de l'analyse de chaque catégorie, est celle d'un pays qui se veut complètement différent de celui des années 1950. Peu d'attention est réservée à l'agriculture. Les zones non urbanisées sont pensées comme des réserves de services pour les habitants des villes industrielles ou destinations potentielles d'un tourisme désormais reconnu comme étant l'activité économique d'importance majeure pour le pays.

Cette vision ne fut jamais réalisée. L'un des facteurs principaux, agissant comme un frein à la planification nationale, fut l'institution des Régions ordinaires en 1970[376] avec le transfert à ces dernières des compétences en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Plusieurs chercheurs s'étant intéressés aux transformations de la montagne italienne durant ces années ont mis en évidence comment, en l'absence d'une planification nationale, la construction de structures d'accueil s'achève de manière désordonnée[377], les commues étant rarement capables de mener des politiques de contrôle et de direction des transformations à travers les plans régulateurs. Antonio De Rossi observe une divergence entre le discours porté par les urbanistes et les

374 Les résultats de la thèse de doctorat préparé à l'Université IUAV de Venise, sous la direction de Bernardo Secchi, ont été publiés dans : RENZONI Cristina, *Il Progetto '80. Un'idea di Paese nell'Italia degli anni Sessanta.*, *op. cit.*

375 Nous pouvons ici traduire avec « systèmes urbains ».

376 Les *Regioni a statuto ordinario*, déjà prévues par la Constitution de 1958, entrent en fonction par la Loi n° 281 du 16/05/1970, *Provvedimenti finanziari per l'attuazione delle Regioni a statuto ordinario*.

377 Voir entre autres: BOLZONI Luciano, *Architettura moderna nelle Alpi italiane dagli anni Sessanta alla fine del XX secolo*, Torino, Priuli & Verlucca, 2001, 144 p.

architectes autour du territoire et l'effective transformation de la montagne dans les années en question[378].

C'est au début des années 1960 que semble émerger le sentiment diffus d'une nécessaire action de planification territoriale. Comme le rappelle Antonio de Rossi, les *Convegni sui problemi della montagna*, organisés par la Provence de Turin et par l'U.N.C.E.M. (Unione Nazionale Comuni Comunità Enti di Montagna) à partir de 1963, mettent en relief une attention renouvelée de la part des administrateurs pour les problèmes posés par le tourisme de masse. Les conséquences négatives de la massive fréquentation hivernale de la montagne sont notamment présentées par de nombreux articles dans le journal *La Stampa* dans les années 1960[379]. Par ailleurs, le Congrès de l'Institut National des Architectes qui se tient en 1965 est dédié aux « Équipements touristiques »[380]. Les architectes insistent sur la nécessité que le tourisme soit intégré dans la programmation économique nationale, étant un facteur majeur de transformation du territoire.

Dans les Alpes occidentales italiennes, à la fin des années 1960, diverses communes se dotent finalement d'un Plan Régulateur Général[381], pour coordonner le développement de structures touristiques. La planification territoriale de la montagne reste pourtant une question traitée localement, à l'échelle communale ou régionale.

Du point de vue du cadre législatif, la prise de conscience d'une nécessaire politique de planification territoriale et, en même temps, d'une protection des environnements fragiles, est attestée par la promulgation, en 1971, d'une loi spécifique pour la montagne. Il s'agit de la loi [382] portant sur l'institution des Comunità Montane, par regroupement des Communes de montagne, et sur les règlements pour la gestion de la forêt et des pratiques de reboisement, la valorisation du patrimoine bâti, la protection de l'environnement.

---

[378] Voir DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli, Roma, 2016 dans le chapitre «Turismo e spopolamento, un paradigma totalizzante», pp. 487-529.

[379] *Ibid.*

[380] Voir Chap. II. 2. 2. 2.

[381] Sauze d'Oulx approuve un Plan Régulateur, préparé par Carlo Mollino en 1969 ; Sestrières en 1967, à la suite d'une étude de l'architecte Laurent Chappis dans les années 1962-64.

382 Loi n° 324 du 3/12/1971, Nuove norme per lo sviluppo della montagna.

Fig. II. 1. 5. *Images de l'Exposition Internationale Tempo libero à la XIII Triennale, Milan, 1964.* Casabella *n° 290, 1964, couverture et p.6.*

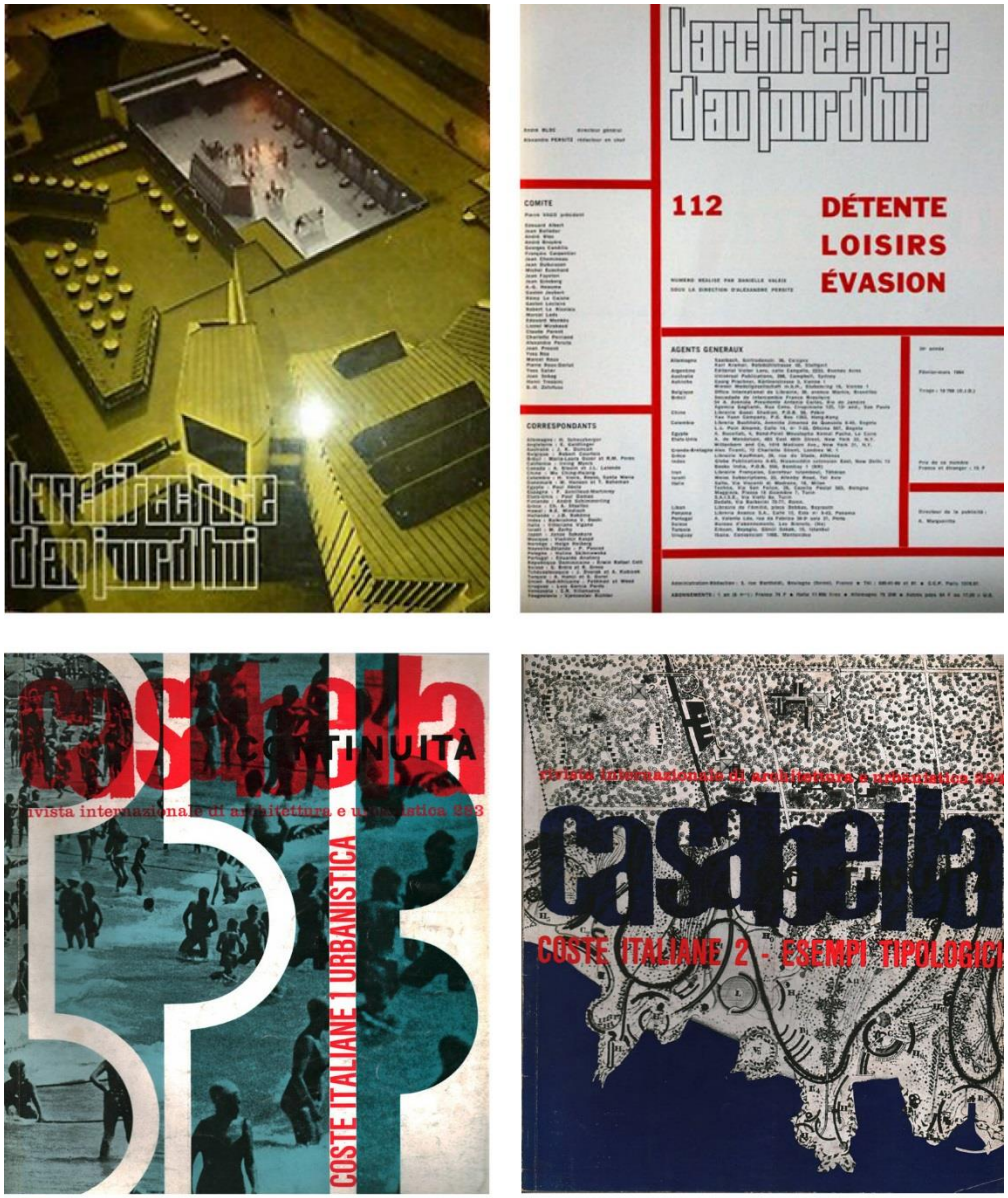


Fig. II. 1. 6. *Couverture de revues d'architecture parues en 1964, en France et en Italie. En haut :* L'Architecture d'ajourd'hui, *n° 112, « Loisir, détente, évasion ». En bas :* Casabella *n° 283 « Coste Italiane 1. Urbanistica » ;* Casabella *n° 284 «Coste Italiane 2. Esempi tipologici ».*

1.4.2. Programmes pour l'aménagement de la montagne en France : naissance et crise (1963 – 1980)

Comme l'écrit Joffre Dumazedier en 1962, dès le milieu des années 1950, le besoin de loisir croît plus vite que les moyens de le satisfaire. En 1967, le sociologue remarque que :

> « Depuis une dizaine d'années, la société française se trouve engagée dans un processus d'évolution économique, sociale et culturelle accéléré. Alors qu'il avait fallu plus de 70 ans pour que l'indice de productivité double (de 1880 à 1953), dix ans suffiront pour obtenir un second doublement entre 1954 et 1963 »[383].

Ainsi, la presse, le milieu politique, économique, culturel et sociologique des pays impliqués, assume le « tourisme de masse » comme enjeux de société.

Il s'agit d'une période qui a été définie comme étant celle des *Trente Glorieuses*, qui démarre avec la fin de la Seconde Guerre mondiale et qui se termine en 1975, après le premier choc pétrolier de 1973. Le terme est créé rétrospectivement par Jean Fourastié qui publie, en 1979, l'ouvrage éponyme. Pour décrire les traits les plus significatifs de cette phase de croissance pour la France, Fourastié fait appel à une série de données statistiques, s'intéressant principalement à la démographie. Durant ces années la population croît sensiblement ainsi que son niveau de vie. Les employés dans le secteur industriel augmentent, mais encore plus sensiblement ceux du secteur tertiaire ; ceux du secteur agricole diminuent. Les heures de travail à la fois annuelles, hebdomadaires et journalières se réduisent, avec une conséquente augmentation du temps libre, et dédié au loisir[384].

C'est dans cette conjoncture qui se configurent en France, les outils pour associer à la programmation économique une action de planification territoriale conduite à l'échelle nationale. En 1960, le Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire (C.I.A.T.) est créé. En 1963, nait la D.A.T.A.R. (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale), qui prépare et exécute les décisions du (C.I.A.T.), gère le F.I.A.T. (Fonds Interministériel à l'Aménagement du Territoire, qui succède au F.N.A.T. institué en 1952) et le F.A.D. (Fonds d'Aide à la Décentralisation).

En 1964, sous le gouvernement de Georges Pompidou et la présidence de De Gaulle, est créée la Commission Nationale pour l'aménagement du Territoire

[383] JOFFRE DUMAZEDIER et IMBERT Maurice, *Espace et loisir*, Paris, C.R.U., 1967,p.1.
[384] FOURASTIÉ Jean, *Les Trente Glorieuses: Ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, 306 p.

(C.N.A.T.) qui définit l'aménagement du territoire comme la possibilité d'« assurer de meilleures répartitions des activités et des hommes [...] en corrigeant les disparités qui résultent de la croissance et qui la compromettent à long terme »[385], rebondissant sur une idée qui avait déjà été exprimée de manière similaire en 1950 par le ministre Claudius Petit.

Quelle place occupent les politiques nationales pour la montagne et son développement touristique après la création des structures pour une planification spatiale à l'échelle nationale ?

Durant ces années, des établissements liés officiellement au gouvernement sont créés pour guider l'aménagement du territoire de montagne. En 1964 nait la Commission Interministérielle pour l'Aménagement de la Montagne (C.I.A.M)[386], qui deviendra, en 1971, le Service d'Étude et d'Aménagement Touristique de la Montagne (S.E.A.T.M). S'il y a une continuité au niveau des administrateurs impliqués, car les ingénieurs des Ponts et Chaussées occupent encore les rôles les plus importants, non seulement de techniciens, mais aussi en tant que véritables décideurs des politiques d'aménagement, les mécanismes de collaboration entre l'État, les collectivités et les entreprises privées deviennent progressivement autres par rapport aux premières opérations départementales des années 1945- 1958.

De fait, à partir des années 1960, le rôle de promoteur est de plus en plus assumé par des entreprises privées, concessionnaires de la commune qui concède des terres expropriées ou publiques. Le S.E.A.T.M. joue un rôle majeur dans le développement des opérations, allant au-delà de la simple possibilité de procurer des financements. Le Service d'État devient en fait une sorte de médiateur entre les collectivités locales et les sociétés promotrices et il est présent tout au long du processus, du choix du site, à la phase de planification, jusqu'à la construction et au lancement de la station. Dans un article paru en 1979, le géographe Remy Knafou souligne comment la C.I.A.M., ensuite S.E.A.T.M., s'est très souvent soumise à des intérêts privés, soit du fait d'une méconnaissance des équilibres financiers des opérations et de l'état réel du marché touristique, ou bien d'une proximité entre promoteurs et fonctionnaires, qui appartenaient souvent aux mêmes groupes

[385] BARRUET Josette, « Spécificité montagne : aménagement du territoire et politique de la montagne. Points de repères dans l'itinéraire d'un concept. », *Revue de géographie alpine*, vol. 77, n° 1‑3, 1989, p. 326.

[386] Dans certaines ouvrages et documents, la Commission est aussi nommée : Commission Interministérielle pour l'Aménagement des Territoires de Montagne (C.I.A.M.). Dans ce travail, nous utilisons l'acronyme : C.I.A.M.

sociaux[387]. Établissement d'État, mais délocalisé à Chambéry, le C.I.A.M./S.E.A.T.M était géographiquement plus proche des stations savoyardes que de Paris, et, dans les faits, « souvent plus proche des promoteurs que du reste de l'appareil administratif (de la préfecture aux ministères) »[388]. En résultent des opérations massives, où la réussite se base sur la possibilité de vendre un nombre de lits banalisés suffisant pour financer la réalisation des infrastructures, mais proportionné à l'extension du domaine skiable. Knafou fait aussi remarquer comment les prestataires de crédit se comportent de la même manière, qu'il s'agisse de banques privées ou d'État (comme la Caisse de dépôts et consignations), privilégiant les opérations laissant espérer les meilleurs gains[389]. C'est donc dans ce cadre politique, avec ces rapports entre acteurs publics et privés, que se construit la majeure partie des stations de sports d'hiver nouvelles entre les années 1960 et 1970, selon un modèle d'aménagement privilégié, qui est celui de la *station intégrée*[390]. Nous pouvons donc parler d'une rupture entre les premières opérations conduites par l'état dans les années 1930-1940, et les expériences des années 1960-1970.

Créés dans l'objectif de diriger l'aménagement de la montagne, la C.I.A.M. et le S.E.A.T.M. (officialisé en 1971) opèrent finalement par le biais de projets individuels, en secondant des initiatives qui naissent localement, par des collectivités locales ou des promoteurs privés. Toute stratégie de planification pensée pour équilibrer à une échelle nationale, ou tout au moins à celle des Alpes, la transformation des territoires de montagne, semble être absente.

L'outil utilisé par la C.I.A.M. et le S.E.A.T.M. est le Plan Neige, dont le lancement est annoncé en 1967 par Jean Ravanel, Commissaire général au tourisme. Intégré dans le cinquième Plan quinquennal (1966-1970) et construit sur des études statistiques produites par la commission au tourisme, le Plan Neige se propose de répondre à une croissance annuelle du nombre de skieurs que l'on imaginait, entre la fin des années 1950 et le début des années 1960, être de l'ordre de 20%[391]. L'objectif est la création de 65.000 nouveaux lits touristiques en 1970, 150.000 lits

387 KNAFOU Rémy, « L'aménagement du territoire en économie libérale : l'exemple des stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises », *Espace géographique*, vol. 8, n° 3, 1979, pp. 173‑180.
388 *Ibid.*, p. 176.
389 *Ibid.*, p. 176‑177.
390 Voir Chap. I. 2. 5.
391 Les archives du S.E.A.T.M. documentent le lancement d'études sociologiques autour de l'année 1964 qui portent à une révision du taux de croissance qui est baissé au 10%. Boîte : « Vallée des Belleville - Les Menuires. 1963-64 » Fond su S.E.A.T.M, Archives départementales de la Savoie, 1919 W 200.

entre 1971 et 1975, pour atteindre les 365.000 lits en total, en 1980[392]. Comme plusieurs chercheurs l'ont mis en évidence, les objectifs sont essentiellement quantitatifs et l'action principale du Plan semble être celle de garantir des financements aux stations répondant à certains critères en termes de localisation et de taille des investissements. Le Plan ne constitue donc pas un outil de planification, mais plutôt une « doctrine » qui privilégie, à l'aide de financements, le modèle de la station intégrée avec un nombre de lits suffisamment important pour garantir la réussite de l'opération[393].

Finalement, et comme l'a mis en évidence Knafou, la C.I.A.M. et le S.E.A.T.M., pensés pour diriger l'aménagement touristique de la montagne, finissent par avoir des objectifs très différents de ceux menés par la D.A.T.A.R.[394].

Absente, comme nous l'avons vu, des politiques d'aménagement du territoire, la spécificité de la montagne émerge, selon Josette Barruet, dans les politiques de rénovation rurale établies en 1967[395]. Pour la première fois, les zones de montagne sont reconnues comme des secteurs du territoire méritant une réflexion en soi. Cette prise de conscience sera aussi soulignée par l'établissement, après la loi sur la décentralisation[396], des contrats États-Régions, où trouvent place des « contrats particuliers » sur la montagne.

Le premier texte normatif qui traite de l'aménagement touristique de la montagne à une échelle nationale date de 1977. Il s'agit de la Directive Montagne qui fait suite au discours de la Vallouise prononcé par le président français Valéry Giscard d'Estaing aux portes du Parc des Ecrins, prônant l'établissement de mesures en faveur de la protection du sol et de l'environnement de montagne[397]. La Directive, qui empêche toute création nouvelle de stations de sports d'hiver à l'exception des agrandissements des centres existants, marque officiellement une prise de distance

---

[392] WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace* ? Thèse de doctorat en géographie, Grenoble, Université Joseph Fourier, 2004, p. 73.

[393] Voir KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. L'aménagement de la montagne à la française*, Masson, Paris, 1978, 319 p., Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris VII ; LYON-CAEN Jean-François et CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lieux dits, Lyon, 2012, 272 p.

[394] KNAFOU Rémy, « L'aménagement du territoire en économie libérale : l'exemple des stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises », *op. cit.*, p. 174.

[395] BARRUET Josette, « Spécificité montagne : aménagement du territoire et politique de la montagne. Points de repères dans l'itinéraire d'un concept. », *op. cit.*

[396] BARRUET Josette, « Spécificité montagne : aménagement du territoire et politique de la montagne. Points de repères dans l'itinéraire d'un concept. », *op. cit.* Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions.

[397] Discours prononcé par le président français Valéry Giscard d'Estaing, aux portes du Parc national des Écrins, le 23 août 1977.

de l'État envers la politique menée jusqu'alors. La directive a été lue, par les chercheurs qui se sont intéressés à cette histoire, comme un véritable moment de rupture dans l'histoire de l'aménagement des stations de montagne en France[398]. La même année sont établies les Unités Touristiques Nouvelles : la compétence en matière d'aménagement touristique du territoire revient aux communes, alors que l'État s'en retire.

En 1985, dans le cadre d'une politique de décentralisation inaugurée en 1983 avec l'établissement des Régions, est promulguée une Loi dite « Montagne »[399], qui propose un nouveau cadre pour l'aménagement des terres hautes. Pour la première fois, un espace géographique fait objet d'une loi ayant l'objectif ambitieux de régler chaque aspect d'un territoire donné. Le tourisme est alors l'une des questions qui font l'objet de régulation dans la loi, à côté de l'agriculture, ou de la protection des forêts. Les enjeux du développement sont considérés conjointement aux instances de protection de l'environnement[400] (Fig. II.1.7).

398 Voir, entre autres, WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.*, p. 349.

399 Loi n° 85 du 9/01/1985 relative au développement et à la protection de la montagne.

400 Plusieurs chercheurs ont commenté la Loi Montagne, en mettant en relief les fragilités d'une loi « trop générique ». Voir, entre autres : CHEVALIER Michel, « La 'Loi Montagne' et sa mise en oeuvre (1981-1988) », *Annales de Géographie*, vol. 98, n° 545, 1989, pp. 84‑91.

Fig. II. 1. 7. *Couverture des revues d'architecture françaises des années 1970. En haut :* L'Architecture d'aujourd'hui *n° 164, « L'homme et le territoire», 1972. Au milieu :* Archìtecture *n° 397, « Environnement », 1976. En Bas :* Techniques et Architecture *n° 333, « L'architecture des loisirs, une nouvelle relation avec l'environnement », 1980.*

1.5. CONCLUSION : DES HISTOIRES PARTICULIÈRES, À ANALYSER DANS UN TEMPS LONG

Dans le chapitre, nous avons essayé de comprendre, dans les grandes lignes, les enjeux économiques, politiques et législatifs, en France et en Italie, dans la période 1930 - 1980. Des considérations émergent :

En premier lieu, au-delà des différences relatives aux contextes nationaux, la création de stations de sports d'hiver dans l'après-Seconde Guerre mondiale dans les Alpes françaises et italiennes se réalise sur la base d'expériences commencées dans les années 1930, qu'il s'agisse de la construction d'infrastructures, de la création de structures administratives ou de la mise à point de connaissances techniques ou, encore, de modèles d'urbanisme. Nous nous proposons donc d'étudier les processus de transformation touristique des territoires alpins par la prise en compte de cette histoire longue.

En second lieu, les analyses illustrées montrent la faillite des politiques nationales ou régionales pour d'aménagement du territoire de montagne. Des tentatives entreprises durant les années qui précèdent la Seconde Guerre mondiale restent inachevées. Ainsi, le développement de stations durant les années des Trente Glorieuses ou du « boom économique » s'achève de manière désordonnée et orientée à une croissance quantitative plus ou moins contrôlée des lits touristiques en montagne. C'est uniquement à partir de la seconde moitié des années 1970 qu'un intérêt pour les spécificités géographiques, économiques, sociales, environnementales des territoires de montagne réémerge. En France comme en Italie, pour des raisons différentes, une réelle planification à l'échelle territoriale des aménagements touristiques de la montagne n'a jamais été actée. Au contraire, les projets se sont développés de manière souvent indépendante les uns des autres, à la suite d'initiatives locales ou de contrats entre l'État, ou la Région, et des sociétés privées. Chaque cas d'étude présente une histoire particulière quant aux dimensions politiques, économiques, sociales qui ont permis sa réalisation. C'est donc par la prise en compte de ces différences, non seulement entre les expériences françaises et italiennes, mais aussi entre chacun des cas, qu'il convient d'étudier l'histoire des stations de sports d'hiver. Tout en gardant sur le fond les évènements majeurs de nature économique, législative, culturelle, politique qui ont marqué l'histoire de l'aménagement touristique de la montagne à une échelle nationale.

Chapitre II. 2. Le rôle des architectes et des urbanistes dans l'aménagement touristique de la montagne

2.1. L'ARCHITECTE ET L'URBANISTE DANS LES PROCESSUS D'AMÉNAGEMENT DE LA MONTAGNE, CRÉATEUR OU ACTEUR ?

> « Les solutions qui sont proposées ou qui s'élaborent aujourd'hui débouchent sur un nouveau mode de vie, de 'vie collective' vers laquelle tend fatalement l'évolution générale. Ces nouvelles organisations et formes urbaines qui voient le jour dans les stations de vacances constituent souvent de véritables expériences de laboratoire pour nos villes futures et peuvent apporter des enseignements très précieux, qui ne doivent pas être faussés par des considérations purement commerciales » [401].

Dans le présent chapitre, nous proposons une réflexion sur la figure de l'architecte et de l'urbaniste en France et en Italie, pour essayer de comprendre leur rôle dans le processus de transformation des territoires de haute montagne.

Plusieurs chercheurs qui se sont intéressés à la production architecturale de l'après-Seconde Guerre mondiale, ont mis en évidence comment l'architecte « se sert » de la nécessité de concevoir de nouveaux espaces pour le loisir et le tourisme comme d'une occasion lui offrant d'expérimenter de « nouveaux concepts et formes »[402]. L'architecture pour le tourisme serait donc un champ d'expérimentation, en lien avec une réflexion de plus grande envergure, visant à tester de nouveaux modèles répondants aux besoins de la société contemporaine.

C'est par exemple le cas de l'équipe d'architectes George Candilis, Alexis Josic et Shadrach Woods, active en France entre 1956 et 1970, et qui élabore environ 90 projets liés au loisir[403]. En 1972, Candilis publie une recherche sur l'architecture pour le tourisme, sous le titre *Planen und Bauen fur die Freizeit / Recherches sur*

---

401 BLUMENTHAL Max, « Stations touristiques. Avant-propos », *Techniques et Architecture*, n° 4, 1969, pp. 52‑53.

402 GOSSEYE Janina et HEYNEN Hilde, « Architecture for Leisure in Postwar Europe, 1945-1989 », *The Journal of Architecture*, vol. 18, n° 5, 2013, pp. 623‑631.

403 AVERMAETE Tom (dir.), *Another Modern, The post-war architecture and urbanism of Candilis-Josic-Woods*, Rotterdam, NAi Publishers, 2005, p. 338.

l'architecture des loisirs / Planning and Design for Leisure[404](Fig. II. 2. 1.a.). Le cadre théorique se nourrit du travail du sociologue Joffre Dumazedier, dont l'architecte reprend les différentes fonctions du loisir (délaissement, divertissement, développement), ainsi que des réflexions qui avaient déjà été abordées en 1937 au sein du V[e] C.I.A.M. quant aux différentes temporalités du loisir (quotidien, hebdomadaire, saisonnier), nécessitant différents types d'équipement. L'architecte propose ensuite des réflexions sur l'habitat pour le tourisme en partant d'une unité simple qui, par différents assemblages (horizontaux, verticaux, mixtes), génère de nouveaux types architecturaux et modèles urbains et de nouvelles articulations entre espace public et privé[405] (Fig. II. 2. 3).

La production d'architectures pour le loisir durant les années 1960 et 1970, s'entrecroise avec une série de réflexions utopiques des architectes, urbanistes et artistes de l'époque. Dans un récent ouvrage, Massimiliano Savorra[406] souligne comment les contextes géographiques en question (mer, montagne) ainsi que le rythme de vie diffèrent de celui du contexte urbain, font des lieux touristiques des champs d'application adéquats pour la proposition de modes de vie alternatifs.

Cela est le cas notamment du logement-cellule, qui s'adapte aux logiques du grand nombre des nouveaux centres touristiques, ainsi que d'une vie quotidienne qui se développe principalement à l'extérieur. Les multiples possibilités d'agrégation des unités d'habitat constituent aussi la base des réflexions sur la « mégastructure », mais aussi des expérimentations autour de la ville conçue comme organisme de Yona Friedman, d'Archizoom ou de Superstudio[407]. La mégastructure, qui rassemble toutes les fonctions de la ville en elle-même, semble être une solution appropriée aux établissements touristiques, également pour la possibilité de produire un établissement concentré dans l'espace, libérant ainsi le sol qui constitue la principale ressource, s'agit-il de plage ou champs de neige. L'idée trouve une application dans certaines interventions réalisées dans des sites non aménagés au bord de mer comme en haute montagne (nous pouvons rappeler le projet pour La Grande Motte

[404] CANDILIS Georges, *Planen und Bauen fur die Freizeit / Recherches sur l'architecture des loisirs / Planning and Design for Leisure*, Stuttgart, Karl Kramer Verlag, 1972, 144 p.

[405] Voir AVERMAETE Tom (dir.), *Another Modern, The post-war architecture and urbanism of Candilis-Josic-Woods*, *op. cit.* C'est le cas, par exemple, du projet pour la Station de Belleville de 1962, jamais réalisé.

[406] SAVORRA Massimiliano, « Ricerche sull'architettura del loisir »: cellule modulari, megastrutture e visioni utopiche per il turismo di massa tra anni Sessanta e Settanta », *in* MANGONE Fabio, BELLI Gemma et TAMPIERI Maria Grazia, *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milan, Franco Angeli, 2015, p. 51‑72.

[407] SAVORRA Massimiliano, « Ricerche sull'architettura del loisir »: cellule modulari, megastrutture e visioni utopiche per il turismo di massa tra anni Sessanta e Settanta », *op. cit.*, p. 56.

sur le littoral du Languedoc, 1965 ou les interventions de Jean Claude Bernard à Tignes, 19659) (Fig. II. 2. 2. ; Fig. II. 2. 4. a).

Une autre propriété de la cellule explorée par les projets de résidences touristiques est l'extrême flexibilité dans le processus d'agrégation[408]. Animée par les idées des situationnistes français tout comme par les projets utopiques de New Babylon de Constant Nieuwenhuys, ou du Fun Palace de Cédric Price, la fascination pour les structures ouvertes, dotées d'espaces dont la fonction est changeante, trouve l'occasion de se concrétiser dans la conception des villages touristiques[409], ou des stations balnéaires et de montagne (c'est le cas du projet pour la station de Belleville par l'équipe des architectes Candilis-Josic-Woods[410]) (Fig. II. 2. 1.b).

Les expérimentations effectuées sur la cellule avancent en parallèle à celles conduites sur les techniques constructives. La préfabrication, par exemple, se révèle être particulièrement adaptée aux structures touristiques et notamment dans les sites de montagne, car elle permet d'accélérer les temps du chantier[411]. Aussi, la fascination qui s'exerce autour de nouveaux matériaux comme le plastique, utilisée pour les aménagements d'intérieur, est à mettre en lien avec l'expérimentation sur la réalisation de structures légères, temporaires et dont les formes rappellent des scénarios de conquête de l'espace qui a lieu dans les mêmes années (Fig. II. 2. 4.b). Ce sentiment est exprimé par les mots de Georges Cumin en 1970, sur les pages de la revue Urbanisme : « Bien avant la lune, la planète neige a été envahie, et quadrillée des bases d'exploration qui sont les stations de ski »[412].

---

408 SAVORRA Massimiliano, « Ricerche sull'architettura del loisir »: cellule modulari, megastrutture e visioni utopiche per il turismo di massa tra anni Sessanta e Settanta », *op. cit.*

409 Deux exemples italiens, cités dans le texte de Massimiliano Savorra, sont les hôtels- village réalisés pour Vautur par les architectes Anversa Ferretti, Belardetti, Barbera, Maroni, Quilici à Marina di Ostuni (1967-699) et à Brucoli (1969-1972). Voir : *Ibid.*, p. 71. En France, nous citons comme exemple, entre autres, l'étude mené par George Candilis pour un village de vacance à Port Leucate (1963), par George Candilis. Voir PICON-LEFEBVRE Virginie, « Le village », *in La fabrique du bonheur*, Marseille, Parenthèses, 2019, p. 127‑174.

410 Voir AVERMAETE Tom (dir.), *Another Modern, The post-war architecture and urbanism of Candilis-Josic-Woods*, *op. cit.*

411 Sur ce sujet voir, entre autres : DELEMONTEY Yvan, *Le béton assemblé : préfabriquer la France de l'après-guerre (1940-1955)*, Thèse de doctorat en Architecture, Paris 8, 2009, 398 p. ; DELEMONTEY Yvan, *Reconstruire la France, l'aventure du béton assemblé, 1940-1955*, La Villette, 2015, 400 p. ; VAYSSIÈRE Bruno, « L'originalità del caso francese negli anni Sessanta, le sue origini e i suoi problemi oggi. », *in* CALLEGARI Guido, DE ROSSI Antonio (dir.) et PACE Sergio (dir.), *Paesaggi in verticale. Storia, progetto e valorizzazione del patrimonio alpino*, Venezia, Marsilio, 2007, p. 135‑148 ; VAYSSIÈRE BRUNO, *Reconstruction, déconstruction : le hard french ou l'architecture française des trente glorieuses*, Paris, Picard, 1988, 327 p.

412 CUMIN Georges, « Les Stations Intégrées », *Urbanisme*, n° 116, 1970, p. 50.

Reyner Banham baptise[413] l'année 1964 comme « *megayear* », à la fois apogée et début du déclin des théories que nous avons brièvement évoquées et qui alimentent la fantaisie des architectes durant les années 1960. Comme il est souvent les cas pour des architectures construites, de nombreux projets ont été réalisés avec un décalage temporel, rendant leur réception par la critique architecturale, mais aussi par le touriste assez problématique (c'est par exemple le cas du projet de Michel Bezançon à Aime la Plagne, 1970-1972, ou la station de Marilleva 1400, 1970, dans le Trentin). Comme nous avons pu le voir par le rappel de quelques exemples dans le chapitre I.1[414], une littérature assez récente s'est attachée à explorer la production bâtie pour le tourisme dit « de masse » afin de comprendre les idées qui animaient le débat des architectes et urbanistes, dans différents contextes, entre 1945 et 1975.
Nous voulons ici explorer le rôle des concepteurs à travers une perspective différente et complémentaire. Si les architectes ont pu expérimenter, par le projet de structures pour le tourisme, la définition de nouveaux types, modèles urbanistiques, technologies constructives, il est aussi vrai qu'ils ont agi dans un système d'acteurs et qu'ils se sont exprimés à travers des outils de planification déterminés. Dans le chapitre nous nous donnons à comprendre, dans deux contextes nationaux spécifiques, le rôle des architectes et urbanistes selon trois volets :
- l'architecte ou l'urbaniste comme figure qui participe au débat sur les outils de planification, par les discussions internes à la discipline ou par un travail direct au sein des administrations ;
- l'architecte ou l'urbaniste comme figure qui s'intéresse aux enjeux du contexte dans lequel il agit (dans le cas spécifique des problèmes du développement touristique de la montagne) ;
- l'architecte ou l'urbaniste comme membre d'un système d'acteurs qui contribuent à la production d'un projet et à sa réalisation.

Pour comprendre le contexte français, il a été utile de reparcourir les articles des revues d'architecture questionnant l'aménagement de la montagne, entre 1930 et 1950[415]. Pour ce qui concerne l'expérience italienne, par manque d'un corpus

[413] BANHAM Reyner, *Megastructure. Urban futures of the recent past*, Londres, Thames and Hudson, 1976, 224 p.
[414] Voir Chap. I. 1. 2 et I. 1. 3.
[415] Nous avons déjà mobilisé le même corpus pour comprendre l'évolution du concept de « station de sports d'hiver », dans le chapitre I. 2.

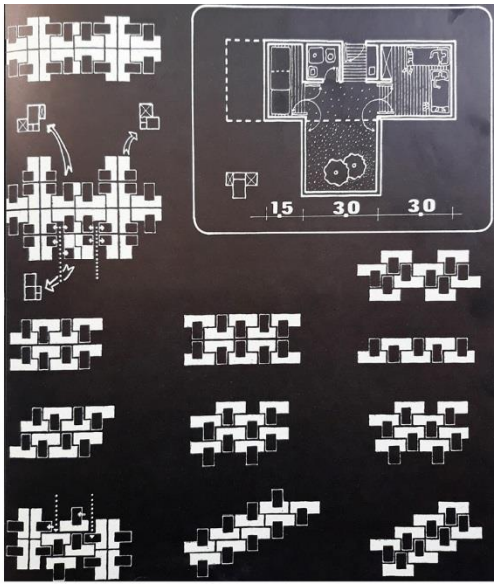
analogue, nous nous sommes basés sur les comptes rendus d'une série de colloques et de conférences où architectes, urbanistes et ingénieurs discutent de planification en territoire de montagne.

Le récit se construit par la présentation de cas retenus comme étant exemplaires : projets ou plans qui dévoilent, dans les deux contextes, la posture des architectes et urbanistes.

Comme dans le chapitre précèdent, nous avons privilégié une analyse chronologique sur une période longue (1930 -1980), allant au-delà des narrations déjà constituées et qui se concentrent sur l'histoire après 1945. Cela nous permet de comprendre l'évolution des discours et les éléments de continuité comme de rupture entre les années d'avant et d'après-guerre.

D'un point de vue méthodologique, nous avons dû faire face à la difficulté de la construction d'une narration exhaustive, du fait de terrains d'étude interrogeant deux contextes nationaux et dont l'histoire s'étale sur plusieurs décennies. Nous avons donc sélectionné certains moments/projets/figures clés qui nous permettent plus particulièrement de mettre en lumière d'un côté les paradigmes à travers lesquels l'architecte pense le territoire de montagne, de l'autre, les rapports qu'il entretient avec les autres acteurs du processus, dans une perspective diachronique.

Nous renvoyons enfin à **l'Annexe 2**, pour une étude sur l'évolution des critères d'implantation, des choix urbanistiques et architecturaux dans la conception des stations de sports d'hiver, entre 1930 et 1970.



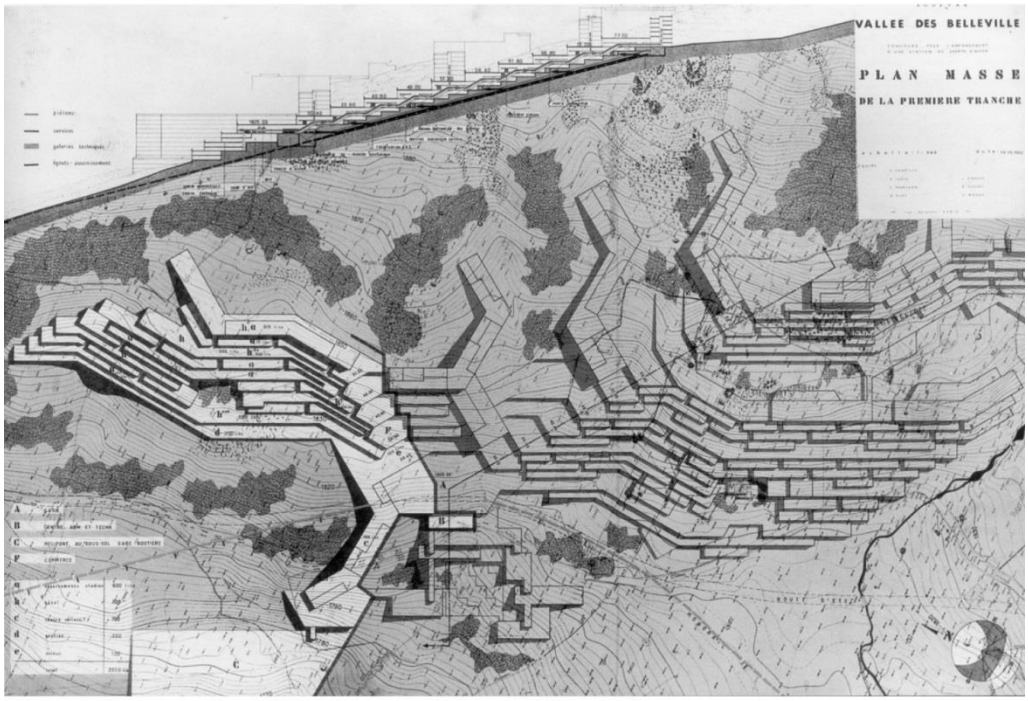


Fig. II. 2. 1. a. *CANDILIS Georges,* Recherches sur l'architecture des loisirs*, Paris, Ed. Eyrolles, 1973, pp. 1 ; 39.*
b. *Plan masse pour la Vallée des Belleville, Candilis-Josic-Woods, 1962 ; source : http.lapisblog.epfl.ch.*

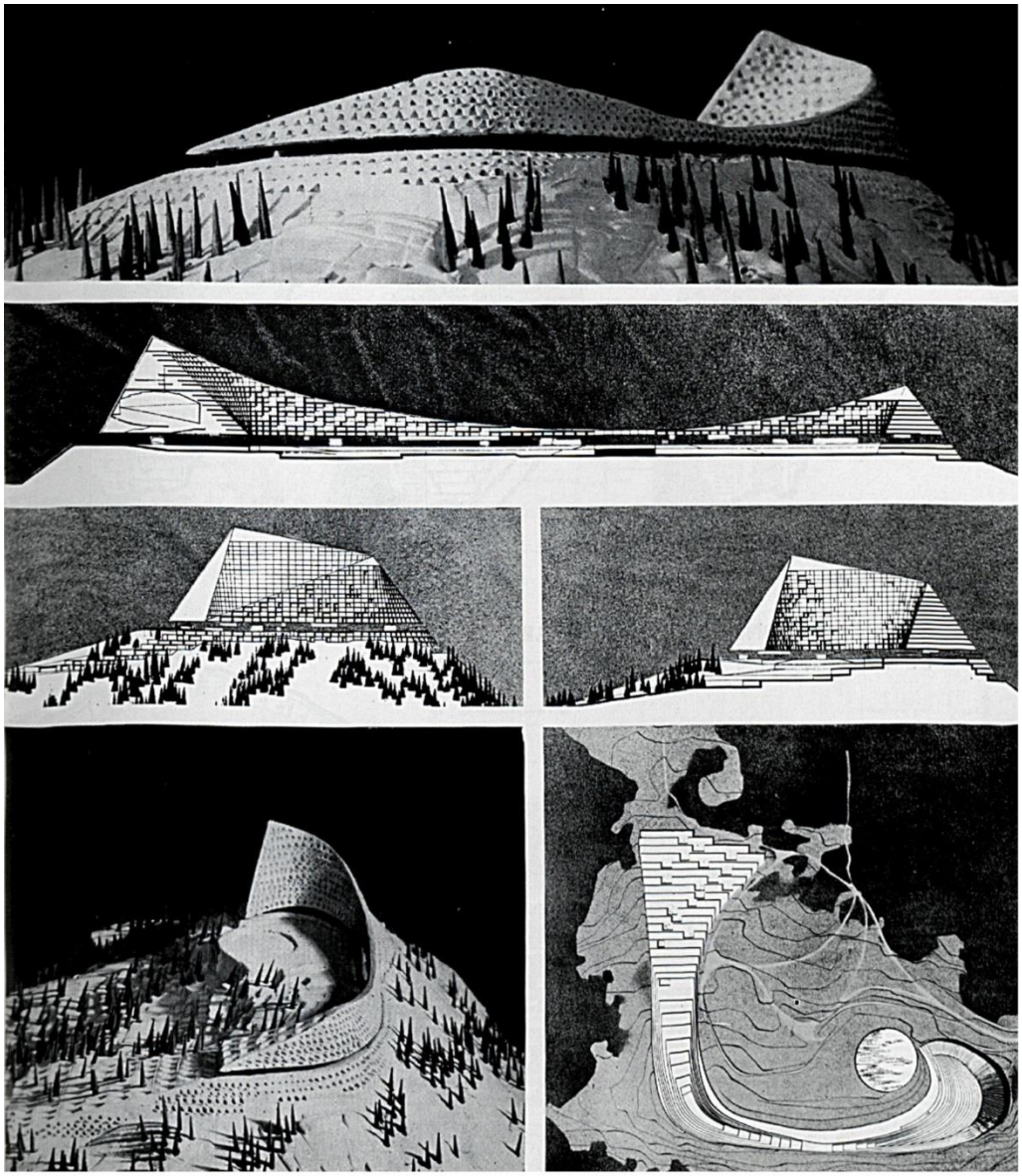


Fig. II. 2. 2*. Projet pour une station touristique de montagne. Atelier coopératif d'architecture et d'urbanisme (ACAU) -M. Baud-Bovy, J.-P. Dellenbach, J. Iten, N. Iten, Rey M., Vitelli C., Genève, « Nouvelles conceptions spatiales de stations en montagne »* L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 121, 1965, p. 55.*

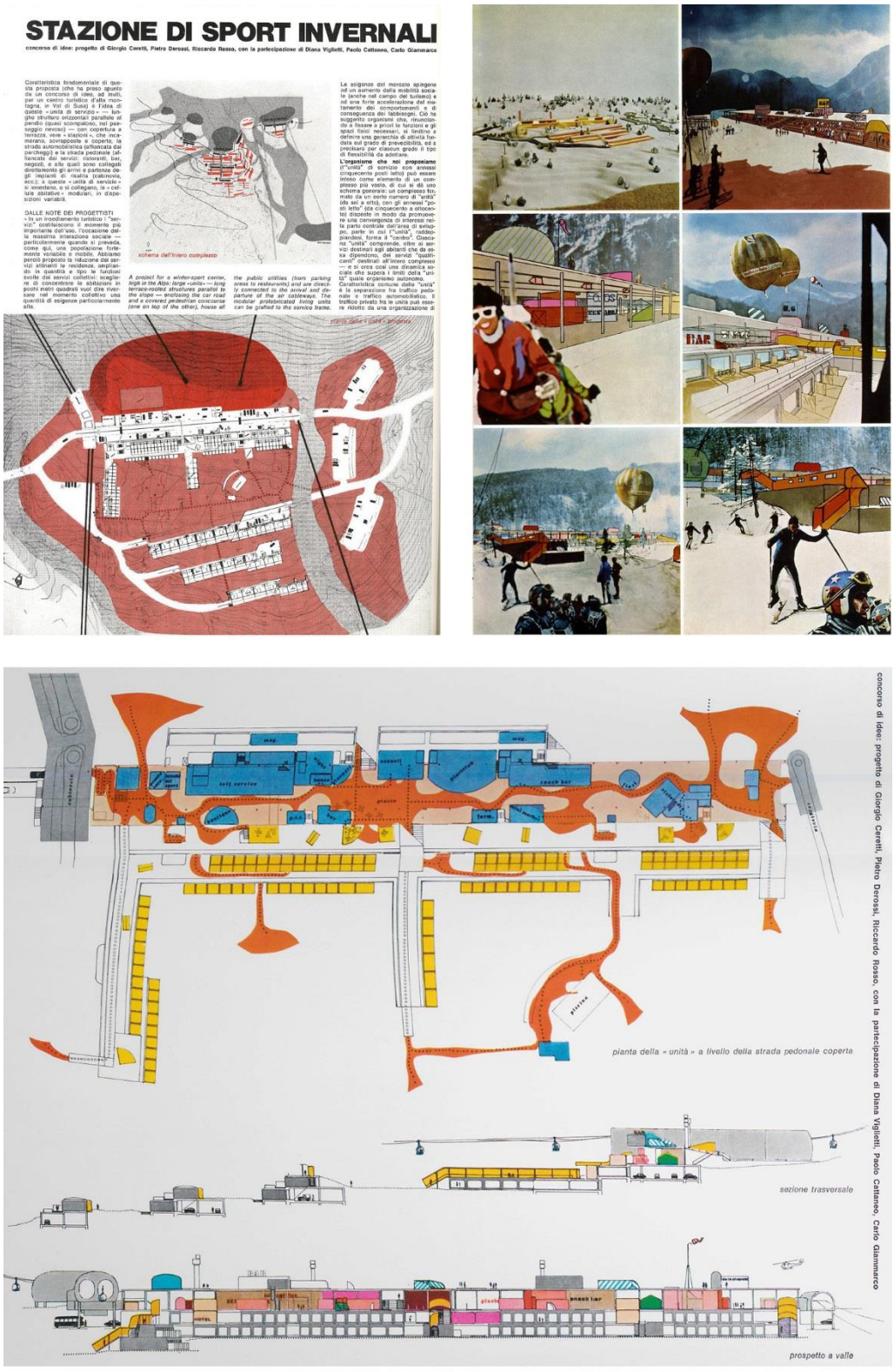
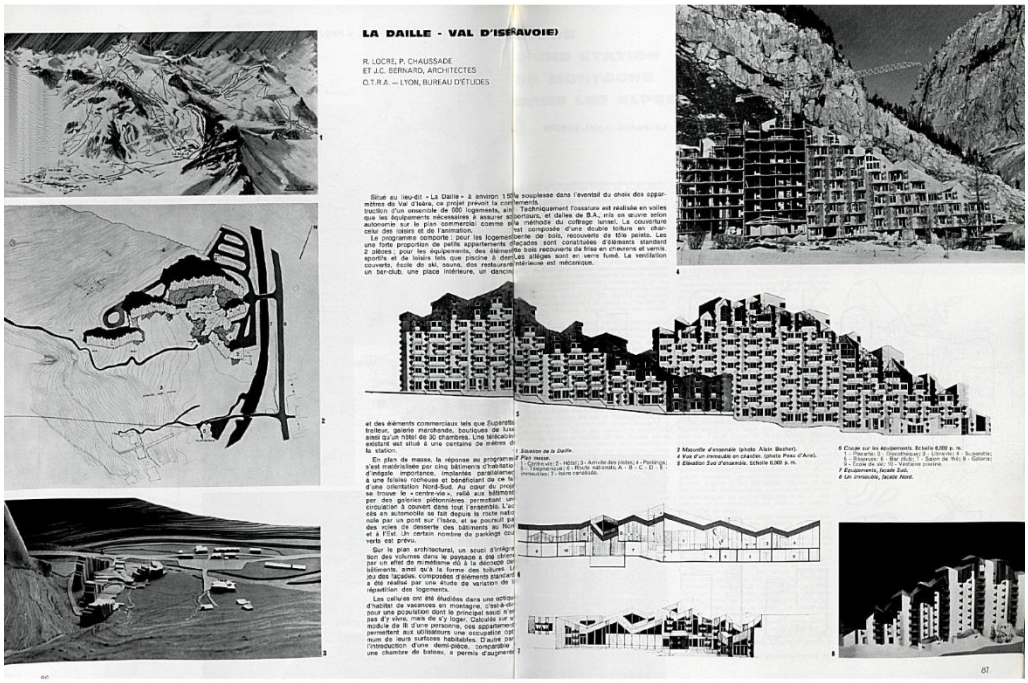


Fig. II. 2. 3. *Proposition de Ceretti Giorgio, Derossi Pietro, Rosso Riccardo, avec la participation de Viglietti Diana, Cattaneo Paolo, Giammarco Carlo, concours d'idées pour une station de sports d'hiver à Sansicario. Dans : « Stazione di sport invernali »,* Domus*, n° 498, 1971, pp. 12, 13, 14.*



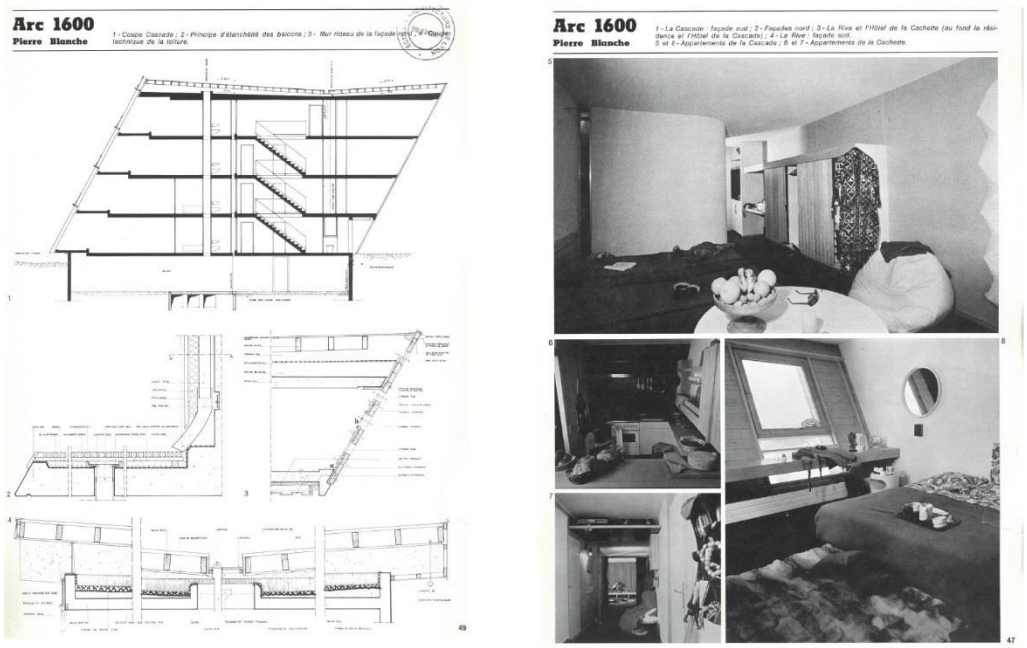


Fig. II. 2. 4. a. *Locre R., Chaussade P., Bernard J. C., architectes, « La Daille – Val d'Isère »,* Techniques et Architecture*, n° 4, 1969, pp. 86-87.* ***b.*** *Présentation du projet pour la station Arc 1600 - Pierre Blanche, architectes : Atelier d'Architecture en Montagne (A. Bardet, P. Quinet, G. Regairaz et G. Rey-Millet), P. Fâcheux – Taves – Rebutato – B. Taillefer – C. Perriand ; urbanistes : D. Pradelle – G. Regairaz. « Les Arcs, anatomie d'une station de la troisième génération »,* Architecture Française*, n° 389, « Montagne », 1975, pp. 49, 47.*

2.2. LES ARCHITECTES ET URBANISTES ET LE DÉBAT AUTOUR DES OUTILS DE PLANIFICATION TERRITORIALE, DANS LES ANNÉES 1930

Si la construction de la majorité des stations de sports d'hiver *ex nihilo* s'accomplit après la Seconde Guerre mondiale, durant la période de croissance économique qui a été définie en France comme celle des « Trente Glorieuses » ou, en Italie, les années du « boom économique », la réflexion sur l'aménagement touristique de la montagne, comme du littoral, démarre bien avant pour les architectes et des urbanistes. Un témoignage des discussions entreprises par le monde professionnel et académique, mais aussi par le législateur, est offert par divers articles parus dans les revues spécialisées ou par l'analyse des actes des conférences et congrès nationaux, dans les deux pays. Nous voulons ici mettre en exergue un aspect particulier qui semble être à l'ordre du jour dans les années 1930, mais à propos duquel l'attention semble s'affaiblir dans l'après-guerre. Il s'agit d'un intérêt porté à la planification à une échelle dite territoriale ou régionale, et à une discussion autour des outils urbanistiques aptes à régler ce type d'intervention.

En premier lieu, il est nécessaire expliciter le lien entre le débat autour de la planification régionale et territoriale et les pratiques liées à l'aménagement touristique en général ; en second lieu, nous traiterons de manière spécifique des applications en territoire de montagne.

2.2.1. Le débat autour de la planification régionale, dans les revues d'urbanisme des années 1930, en France et en Italie

Nous avons choisi d'analyser comment le débat autour de la planification à grande échelle croise le discours autour de l'aménagement touristique par une lecture parallèle de la revue italienne *Urbanistica*[416] et de la revue française *Urbanisme*[417], à partir de 1932 (qui coïncide, pour les deux cas, avec l'année de première publication) et jusqu'à 1945.

Un dépouillement des sommaires de *Urbanistica*, permet de découvrir comment la question de la planification « régionale » s'impose dans le discours des urbanistes italiens. En 1933, l'urbaniste Virgilio Testa exprime la nécessité de définir un outil de planification qui s'étende au-delà des limites communales. Il faut en fait régler des problèmes nouveaux qui regardent un territoire à une échelle plus vaste, comme

[416] *Urbanistica* est, depuis 1933, la revue officielle de l'Istituto Nazionale di Urbanistica (I.N.U.), fondé en 1930.

[417] *Urbanisme*, née en 1932, comme revue de la Société Française des Urbanistes.

la question du trafic, dû à une croissance des mouvements touristiques et des échanges commerciaux[418].

> *« Lo sviluppo assunto dagli scambi commerciali, il movimento turistico più notevole e altre cause collegate con il diffondersi dei moderni mezzi di locomozione, per cui sono resi possibili rapidi spostamenti di masse d'individui fra località assai distanti, hanno modificato essenzialmente quello stato di fatto in forza del quale ciascuna città poteva considerarsi, agli effetti del traffico, come area isolata, avente cioè poca o nessuna influenza sulle aree limitrofe* »[419].

L'urbaniste arrive donc à la conclusion, soutenue par le recours à des exemples pris aux États-Unis, en Angleterre, en Allemagne ainsi qu'en France (en présentant le projet pour Paris), que la discipline de l'urbanisme doit considérer un nouvel objet : « la région »[420].

Le débat, qui continue sur les pages de la revue dans les années suivantes, s'entrecroise avec le discours autour de la planification des centres touristiques. En 1938 a lieu le premier « *Raduno degli urbanisti italiani* », en Sicile, organisée par l'I.N.U. ; celui-ci porte justement sur l'urbanisme des « *Stazioni di cura, soggiorno e turismo* »[421]. C'est dans le cadre de cette réunion que Gustavo Giovannoni s'exprime sur la nécessité d'établir des « *Piani Pesaggistici* »[422], indispensables pour la conservation du paysage, surtout dans les lieux qui font de l'exploitation du paysage la principale source économique. La réunion est aussi occasion, comme l'explique Virgilio Testa[423], de poursuivre la discussion autour des nouveaux outils urbanistiques pour une échelle territoriale, dont le besoin est ressenti à l'unanimité. Selon l'urbaniste, le plan paysager ne peut pas faire face à toutes les questions nouvelles qui se posent aux lieux touristiques, comme l'augmentation du trafic et la croissance des résidences. L'assemblée envisage donc la création de « Plans territoriaux », nouveau terme qui remplace celui de « Plans régionaux » utilisé dans l'article de 1933[424]. Le changement, comme explicité par l'auteur[425], se fait non pas tant pour une évolution du principe en soi, mais plutôt pour éviter de rappeler, avec

---

418 L'outil existant pour la réglementation urbanistique en 1933 est uniquement le plan régulateur qui, selon une loi de 1926, est obligatoire pour certaines villes, dont les communes classées « Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo ».

419 TESTA Virgilio, « Necessità dei piani regionali e loro disciplina giuridica », *Urbanistica*, n° 3, 1933, p. 74.

420 *Ibid.*

421 « Aziende autonome di cura soggiorno e turismo », établies par la loi n° 765 du 15/04/1926.

422 RIGOTTI Giorgio, « Il raduno degli urbanisti in Sicilia », *Urbanistica*, n° 4, 1938, pp. 226-228.

423 TESTA Virgilio, « Piani Territoriali », *Urbanistica*, n° 4, 1938, pp. 229-230.

424 TESTA Virgilio, « Necessità dei piani regionali e loro disciplina giuridica », *op. cit.*

425 TESTA Virgilio, « Piani Territoriali », *op. cit.*

l'adjectif « régional », une dimension administrative locale qui s'accordait mal avec l'idéal unitaire prôné par le régime fasciste[426].

La même urgence est ressentie par les auteurs d'*Urbanisme*, revue de la Société française des Urbanistes. Henri Prost, qui anime la revue depuis le premier numéro, est dans les années en question coordinateur du Plan régional pour Paris. Le projet, présenté en 1934, devient, dans les pages de la revue, un paradigme pour la définition de l'Urbanisme régional comme outil extensible à tout le territoire de la nation[427]. L'Urbanisme régional est la thématique au centre du deuxième Congrès d'Urbanisme et d'Habitation qui se tient en juillet 1935 à Besançon, et dans le Jura français et suisse. Durant la même année, un décret-loi établit le concept juridique de Région et prévoit la possibilité de rédiger des Projets régionaux d'Urbanisme.[428] Parmi les enjeux d'un Urbanisme régional, les auteurs soulignent en premier lieu le besoin, de la part des urbanistes, de « sortir des limites de la ville »[429].
Dans un numéro thématique d'*Urbanisme* paru en 1943 et intitulé « Urbanisme régional », est proposée une définition du concept de « région ». L'article, non signé, cite :

> « Tout groupement humain, toute ville, sont en effet liés par force à leur milieu naturel. Or, le milieu physique, c'est avant tout le lieu géographique, le climat, c'est le terrain sur lequel la ville elle-même est construite. C'est donc le cadre général dans lequel elle a pris naissance, elle s'est développée : c'est la région naturelle. L'état parfait d'une agglomération ou d'un groupe d'agglomérations humaines est une sorte de symbiose entre les villes et leur milieu physique »[430].

Selon cette définition, la région n'est donc pas uniquement un groupement de communes, réunies dans l'objectif d'établir un plan partagé ; il s'agit plus précisément d'une entité qui est identifiée et identifiable par des caractéristiques

[426] *Ibid.*, p. 230.
[427] Voir REMAURY Pierre, « Propos d'urbanisme: Une leçon d'urbanisme régional. », *Urbanisme*, n° 28, 1934, pp. 230‑231. ; « La notion de plan régional », *Urbanisme*, n° 41, 1935, pp. 12‑16. ; « L'Urbanisme régional », *Urbanisme*, n° 43, 1936, pp. 127‑133. ; UNWIN Raymond, « Les plans d'aménagement régionaux et nationaux », *Urbanisme*, n° 58, 1937, p. 212.
[428] Le Décret-loi du 25 juillet 1935 prévoit la création de projets régionaux d'urbanisme et le groupement des Communes en « Groupement d'urbanisme ». Le décret absorbe les lois du 14 mars 1919 et 19 juillet 1924, et sera intégré par la Loi d'Urbanisme parue le 15 juin 1943.
[429] Louis Lacroix, cité dans: « L'Urbanisme régional », *op. cit.*, p. 127.
[430] *Ibid.*, p. 130.

propres, qui sont avant tout géographiques[431]. Une région est déterminée par des particularités topographiques, hydrographiques, géologiques, climatiques qui caractérisent le lieu. C'est donc avec ces éléments que l'urbaniste doit se mesurer. La planification régionale reflète la nécessité de « trouver ou réunir tout ce qui peut assurer cette évolution vivante des agglomérations : leur approvisionnement en matériaux, en nourriture, en eau, leur bonne disposition topographique, leurs aménagements ; l'évacuation de tous leurs déchets, et cela au sens le plus large : eaux usées, ordures, produits fabriqués ; enfin l'emplacement de leurs morts »[432].

Cette dimension semble être moins présente dans le débat italien dans la revue *Urbanistica* où la « région » (ou le « territoire ») ne semble pas être définie en premier lieu par des caractéristiques propres à la géographie physique (bien que prises en considération dans la définition du plan territorial[433]), mais plutôt par un besoin ressenti d'un outil de planification qui permette de considérer une échelle de projet supérieure à celle de la ville ou qui prenne en compte un périmètre différent de celui des limites administratives.

La question des plans régionaux ou territoriaux anime le débat dans les deux revues jusqu'au début des années 1940. Dans *Urbanistica* la promulgation de la loi dite *Urbanistica* en 1942[434], qui prévoit la création des Plans territoriaux à côté des *Piani Regolatori* établis par chaque commune, semble marquer un arrêt aux discussions sur le sujet. De manière similaire, en France, la loi relative à l'urbanisme du 15 juin 1943 intègrera les dispositions sur le Plan régional contenues dans le décret-loi du 25 juillet 1935. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les deux revues se tournent décidément vers le thème de la reconstruction et la question d'une planification régionale n'est plus présentée comme étant un enjeu majeur.

---

[431] Différentes définitions de « région » ont été données par les urbanistes et géographes ainsi que par les politiques urbanistiques et administratives, et les significations varient au cours du temps. Nous rappelons notamment la réflexion proposée par Marcel Roncayolo, selon lequel la « région », en France, dès la loi dite Clémentel du 13 mars 1917, est définie par les rapports entre un ville et son territoire d'influence. Voir RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, p. 20.

[432] « L'Urbanisme régional », *op. cit.*, p. 130.

[433] Voir DEGLI INNOCENTI Arnaldo, « Nello spirito della nuova legge urbanistica. I piani territoriali », *Urbanistica*, n° 2, 1942, p. 12. Entre les éléments donnés par la géographie et la statistique pour l'étude des plans régulateurs territoriaux apparaissent : la géographie physique, la météorologie, la géologie.

[434] Loi du 17 aout 1942, n° 1150, dite *Legge Urbanistica*.

2.2.2. Croisements entre planification régionale et aménagement touristique de la montagne, dans les années 1930

Le thème de la planification régionale entre dans le débat des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (C.I.A.M.) au cours des années 1930. La notion de région et le besoin de penser la ville au-delà de ses limites physiques avaient été abordés lors du C.I.A.M. IV, en 1933, à Athènes. La première publication de la Charte d'Athènes, en 1943, par Le Corbusier, s'ouvre avec le chapitre « La ville et sa région », dans lequel la ville est définie comme une partie d'un ensemble économique, social et politique constituant la région.

> « Une agglomération constitue le noyau vital d'une étendue géographique dont la limite n'est constituée que par la zone d'influence d'une autre agglomération. […] On ne peut envisager un problème d'urbanisme qu'en se référant constamment aux éléments constitutifs de la région et principalement à sa géographie, appelée à jouer dans cette affaire un rôle déterminant : lignes de partage des eaux, crêtes avoisinantes dessinant un contour naturel que confirment les voies de circulation naturellement inscrites dans le sol. […] Le plan de la ville n'est qu'un des éléments de ce tout que constitue le plan régional »[435].

La réflexion est reprise dans le C.I.A.M. V, qui se tient à Paris du 28 juin au 2 juillet 1937. Les interventions couvrent plusieurs thèmes : premièrement, celui de la planification de la « ville fonctionnelle », avec une ouverture sur la « ville-région » selon le programme qui avait été établi dans des réunions préparatoires du C.I.R.P.A.C. (Comité international pour la Réalisation des Problèmes Architecturaux Contemporains)[436] ; puis, celui qui porte le titre du congrès : « Logis et Loisir »[437].

La question de la planification d'espaces pour le loisir est traitée spécifiquement dans l'intervention de l'architecte espagnol Josep Lluís Sert, l'un des quatre principaux rapports présentés lors du C.I.A.M. V. L'architecte reprend l'intervention de Le Corbusier, qui définit le loisir (récréation) comme une des quatre fonctions fondamentales de l'homme dans la ville, avec « habiter »,

---

435 LE CORBUSIER et GIRAUDOUX Jean, *La Charte d'Athènes. Avec un discours liminaire de Jean Giradoux. Suivi de: entretien avec les étudiants des écoles d'architecture*, Paris, Ed. de Minuit, 1957, 154 p. Première édition: *La Charte d'Athènes. Avec un discours liminaire de Jean Giradoux*. Paris, Plon, 1943.

436 Le C.I.R.P.A.C. s'était réuni en 1936 à Las Sarraz, entre autres pour discuter du programme du C.I.A.M. V ; Voir MUNFORD Eric, *The CIAM discourse on Urbanism, 1928-1960*, The MIT press, 2000, p. 105‑106.

437 C'est Le Corbusier qui décide le titre du Congrès, la suite d'une rencontre avec Pierre Jeanneret, Charlotte Perriand, Josep Lluís Sert, in La Sarraz ; Voir *Ibid.*, p. 110.

« travailler » et « se déplacer ». Sert définit différents types de loisir, chacun d'entre eux impliquant l'aménagement d'espaces particuliers : le loisir quotidien dans la ville, et le loisir hebdomadaire ou annuel dans des espaces étendus et éloignés de la ville.

En relation avec l'intervention de Sert, les architectes milanais Luigi Figini et Gino Pollini[438], membres du groupe des représentants italiens au sein des C.I.A.M., présentent un rapport intitulé « Note sur les zones de loisir ». Dans leur contribution, ils manifestent la nécessité d'aménager des zones de « loisir intégral », permettant à l'homme de récupérer, dans un temps le plus bref possible, les forces qu'il perd durant la vie quotidienne en ville. Les zones de haute montagne, selon les architectes, garantissent le meilleur effet, car l'homme se confronte avec une « nature vierge », capable de provoquer cette « réaction violente » si bénéfique pour le corps et l'esprit. L'implantation de nouveaux centres de loisirs en haute montagne est donc jugée comme étant indispensable et ceux-ci doivent trouver place à une altitude optimale : un compromis doit être recherché entre une exposition maximale par rapport à la course du soleil et l'obligation de ne pas dépasser un certain seuil au-dessus duquel la présence de l'homme n'est plus conseillée.

Leur discours est suivi par la présentation du Plan régional[439] pour la Vallée d'Aoste, issu du travail conjoint des architectes Piero Bottoni, Gino Pollini, Luigi Figini, Ludovico B. di Belgiojoso, Gian Luigi Banfi, Enrico Peressutti, Ernesto Nathan Rogers et dirigé par l'entrepreneur Adriano Olivetti, promoteur de l'étude et de sa publication. Les architectes qui participent à l'élaboration du plan comptent au rang des figures les plus influentes sur la scène architecturale milanaise : Gino Pollini et Luigi Figini sont, dans les années 1930, membres du C.I.R.P.A.C. (Comité International pour la Résolution des Problèmes de l'Architecture Contemporaine) et donc en relation étroite avec les discussions des C.I.A.M. ; Piero Bottoni avait collaboré à la rédaction de la Charte d'Athènes. Le plan peut être donc compris comme une application des idées portant sur les plans régionaux et l'aménagement des zones de loisir. En premier lieu, le plan intéresse un territoire assez vaste et correspondant à l'entière Région administrative. L'action planificatrice se veut

[438] Luigi Figini (1903 – 1984) et Gino Pollini (1903 – 1991), contribuent à la fondation du Gruppo 7 et ensuite du M.I.A.R., qui, dans les années 1920, sont porteurs d'une architecture dite *rationnelle.*

[439] Le Plan est présenté en 1936 comme « Plan régional ». Plus tard, il sera défini « Plan régulateur », probablement pour s'aligner avec les impératifs du régime fasciste, contraire à toute célébration des autonomies locales. Voir OLIVETTI Adriano (dir.), *Piano regionale di Valle d'Aosta*, Ivrea, Ing. C. Olivetti e C.S.A.-reparto tipografico, 1936 ; OLIVETTI Adriano (dir.), *Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Ivrea, Nuove edizioni Ivrea, 1943, 233 p.

animée par un idéal social. Le développement touristique et industriel est donc traité dans un cadre plus large : celui du développement de la montagne en général. Les urbanistes portent un regard impitoyable sur les conditions de vie des populations qui habitent les villages agro-pastoraux, dont les espaces de vie et les conditions démographiques, économiques et sociales sont analysés à l'aide de la statistique ou de campagnes photographiques. Le tourisme est alors présenté comme un moyen d'amélioration de la situation des populations résidentes, du fait même du revenu que l'implantation d'une station génère sur un territoire donné. Aussi, les propositions de projet sont précédées par une série d'analyses géographiques (usage du sol, végétation) géologiques, climatiques (ensoleillement, enneigement, précipitations) et économiques (capacité hôtelière, fréquentation touristique, production industrielle). Les architectes développent ensuite des plans d'aménagement sur cinq pôles différents[440]. Un réseau d'infrastructure, pensé pour désenclaver les vallées plus isolées de la région, constitue l'élément unificateur. (Fig. II. 2. 6).

La montagne s'offre comme un terrain d'expérimentation pour la réflexion sur les outils de planification, car « tout est encore à faire ». L'architecte et urbaniste grenoblois Jean Paul Sabatou[441], exprime dans un article paru en 1939 dans la revue *Urbanisme*[442] l'élan idéal qui anime beaucoup de professionnels de l'époque. La montagne est alors définie comme un « champ immense ouvert aux activités créatrices, domaine étendu, sinon vierge de toute erreur, du moins suffisamment vaste pour amoindrir l'effet des erreurs déjà commises par de clairvoyantes prévisions d'avenir, d'importantes modifications ou retouches aux défauts nés d'une improvisation hâtive. »[443] La réflexion sur la planification en montagne devient donc, pour Sabatou, l'occasion d'insister sur la nécessité des « Plans régionaux » :

[440] Les cinq centres sur lesquels les projets sont développés sont : 1. *Versante italiano del monte Bianoco*, par Figini et Pollini ; 2. *Piano regolatore della Conca del Breuil*, par Belgiojoso et Bottoni ; 3. *Pila, stazione di masse*, par Banfi, Peressutti, Rogers; 4. *Piano regolatore di Aosta,* par Banfi, Peressutti, Rogers; 5. *Ivrea, piano di nuovo quartiere operaio d'abitazione* par Figini et Pollini.
[441] L'architecte et urbaniste grenoblois, diplômé à l'Institut d'Urbanisme de Paris est membre du comité de rédaction de la revue *Urbanisme* dans les années 1930, est aussi l'auteur du plan d'équipement sportif hivernal pour la vallée de l'Arve élaboré entre 1942 et 1944.
[442] SABATOU Jean Pierre, « Urbanisme », *L'Architecture d'aujourd'hui*, vol. Constructions en montagne, nº 4, 1939, pp. 67‑84.
[443] *Ibid.*, p. 69.

> « Il y a déjà longtemps que l'urbanisme, cette science pourtant jeune, a dépassé les limites de la ville. Ce n'est pas seulement l'agglomération, mais bien plus le fait de l'occupation humaine d'un territoire qui nécessite une prévision, une organisation et une composition. Il y a une géographie urbaine, une économie urbaine qui intéresse des régions entières, un urbanisme régional – en liaison étroite avec un urbanisme national – à créer sur de vastes étendues dont les conditions géographiques paraissaient il y a quelques années encore devoir les condamner à figurer au dernier plan de nos préoccupations en matière d'aménagement »[444] .

L'auteur explicite le concept de « Région », d'autant plus évident dans les territoires de montagne, où « la nature s'est chargée de délimiter les régions par le relief du sol, les climats, les ressources naturelles »[445].

L'article de Sabatou nous permet de comprendre un nouvel élément. La montagne est un terrain privilégié pour l'expérimentation d'un urbanisme « régional » pour encore une autre raison : la nature plus prononcée des données climatiques, topographiques, hydrographiques oblige à élargir la réflexion aux caractéristiques du territoire qui appartiennent à sa dimension physique, selon une idée qui constitue la base même de la définition de Région. Ce sont les données géographiques qui déterminent en première instance, l'usage du sol et les systèmes économiques les plus adaptés au site. En fonction de la topographie, de l'altitude, du climat, des systèmes de connexion, les zones de montagne vont donc développer des activités différentes : activité pastorale ou agricole, industrie laitière, production d'énergie hydroélectrique et aussi tourisme hivernal. C'est sur les régions qui présentent les caractères propres à ce dernier type d'exploitation, que de nouvelles stations sont à construire[446].

L'urbaniste aura la possibilité de concrétiser ses idées par la définition de deux plans régionaux pour l'équipement sportif hivernal de la haute vallée de l'Arve, entre 1942 et 1944 (Fig. II. 2. 5). Chamonix, le centre touristique principal, célèbre destination pour l'alpinisme qui peine à se reconvertir au tourisme hivernal, est alors mis à système avec d'autres « satellites » en proximité (Les Houches, le Brévent, l'Aiguille du Midi, Argentière et Col de Voza). Le plan prévoit un « zoning » qui détermine les spécificités de chaque pôle et porte une attention majeure aux systèmes de connexion. Les stations sont notamment liées par un réseau de remontées

444 *Ibid.*, p. 67.
445 *Ibid.*, p. 70.
446 *Ibid.*, p. 71.

mécaniques et d'infrastructures routières et sur fer, permettant un fonctionnement équilibré[447].

La section rédigée par Sabatou, dans l'*Architecture d'Aujourd'hui* n° 4, 1939, se clôture avec une analyse assez approfondie du Plan régional de la Vallée d'Aoste, présenté comme un projet innovant et de grande envergure[448].

[447] MICHELETTO Maddalena et NOVARINA Gilles, « La montagne vue par les urbanistes (les années 1930-1940) », *Revue de géographie alpine*, vol. 90, n° 4, 2002, pp. 33‑47.

[448] Dans un récent article une comparaison est proposée entre le Plan Régional pour la Vallée de l'Arve, par Sabatou et le Plan Régional de la Vallée d'Aoste, voulu par Olivetti. Voir : *Ibid.*

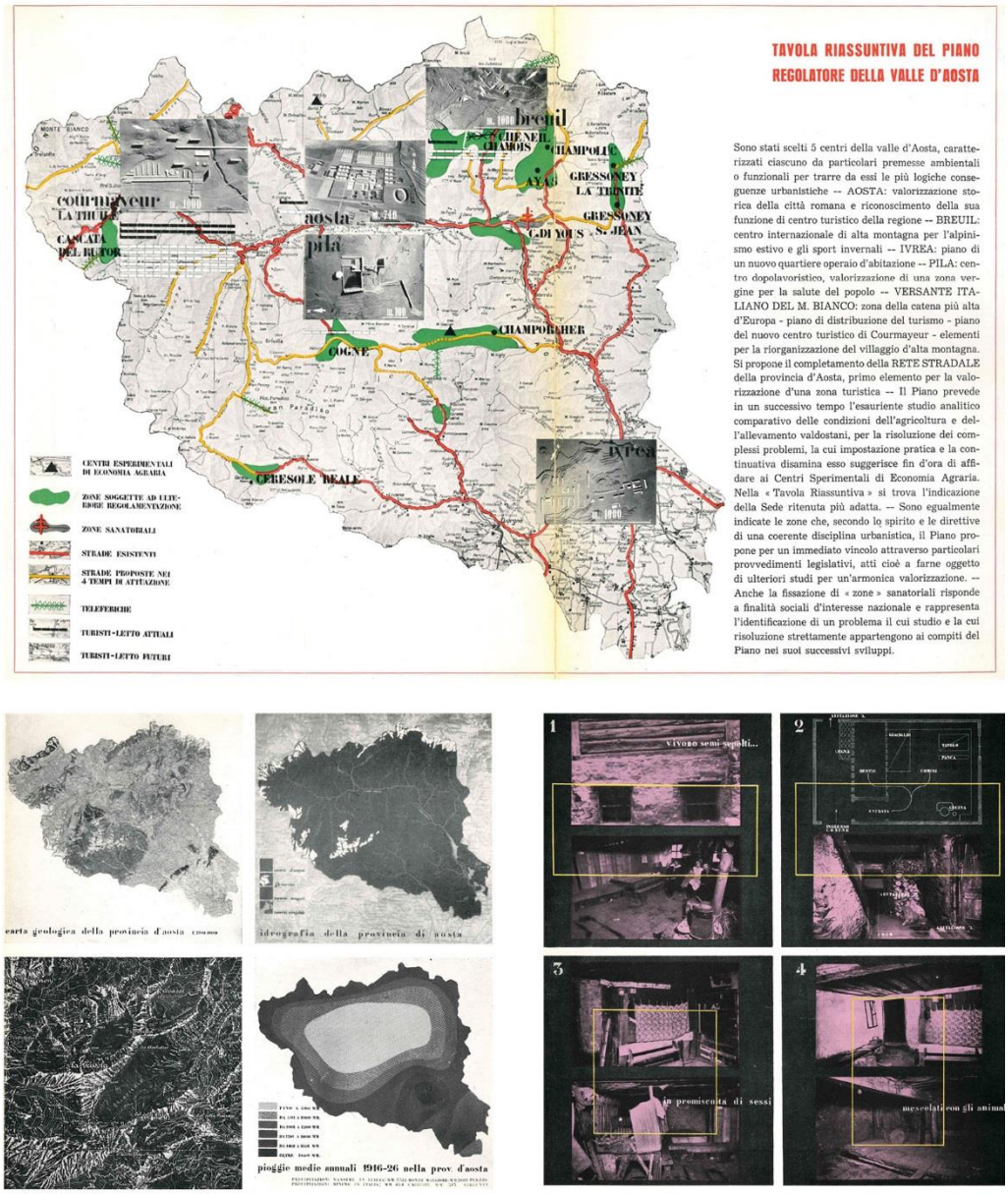


Fig. II. 2. 5. *Schéma d'une région. Région des Arves en Maurienne. Projet de Jean-Paul Sabatou dans : SABATOU Jean-Paul, « La 'Région' »,* L'Architecture d'aujourd'hui, *n°4, « Constructions en montagne », 1939, p. 71.*

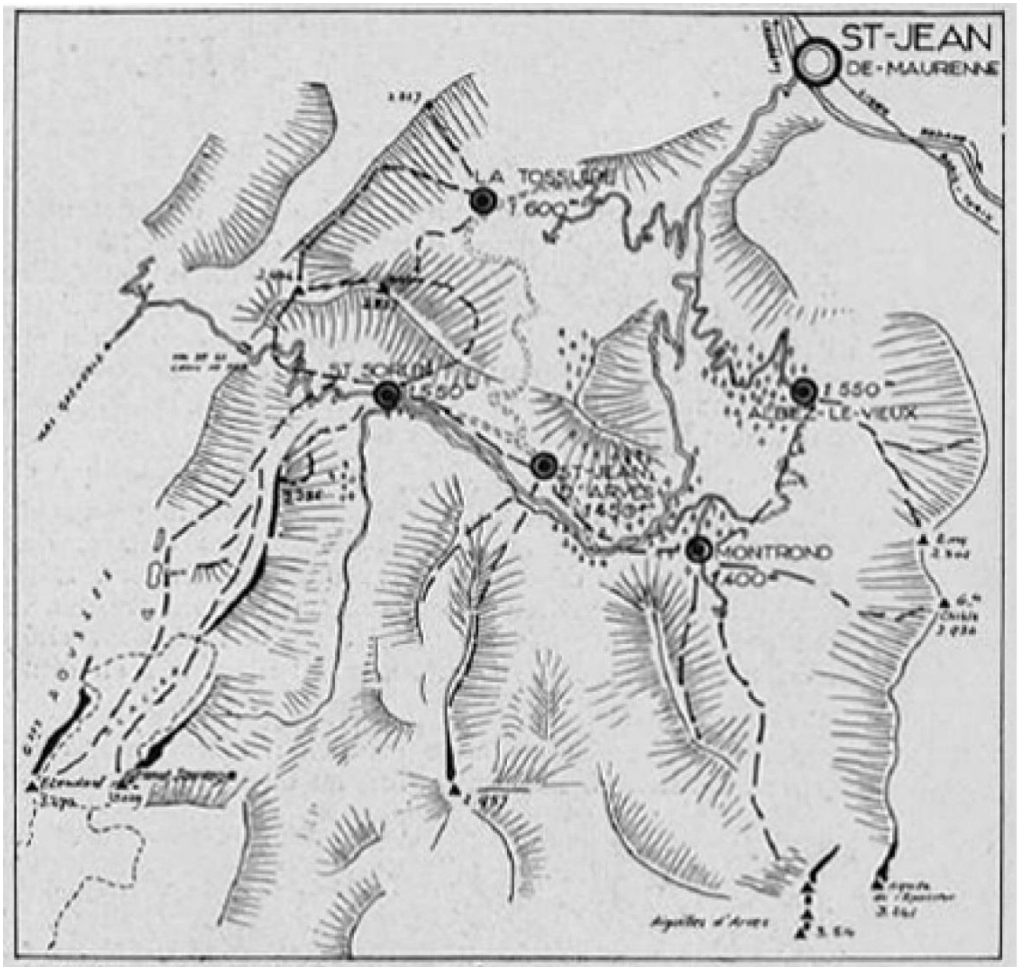


SCHÉMA D'UNE RÉGION. (RÉGION DES ARVES EN MAURIENNE)

Fig. II. 2. 6. *Dans l'ordre : planche qui résume le contenu du Plan Régulateur de la Val d'Aoste, et planches relatives aux analyses des caractères géographiques (géologie, hydrographie, topographie, précipitations) et sociologiques (images d'habitation rurales) de la Région. OLIVETTI Adriano (dir.),* Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta, *Nuove Edizioni, Ivrea, 1943, pp. 15-16, 29, 46.*

2.3. LE DISCOURS DES ARCHITECTES ET URBANISTES DANS L'APRÈS-SECONDE GUERRE MONDIALE : LA QUESTION DU PAYSAGE

Dans la fin des années 1940, la question de l'équipement touristique de la montagne semble disparaitre des discours des architectes et des urbanistes, au moins pour ce qu'il nous a été possible de comprendre par une analyse des publications spécialisées. La montagne sera de retour après les années 1950, selon des temporalités et des thématiques différentes dans les deux pays.

Dans ce chapitre, nous souhaitons mettre en lumière des éléments du débat porté par les architectes et les urbanistes autour de l'aménagement de la montagne dans l'après-Seconde Guerre mondiale. Au fil des pages des revues d'architecture et lors des rencontres scientifiques qui se sont tenues de 1950 à 1970, les architectes et urbanistes, français et italiens, s'expriment sur les contraintes portées par le tourisme dans les territoires de montagne et sur les outils de planification et d'aménagement à mettre en place pour leur transformation.

Si la réflexion sur une planification régionale semble s'affaiblir, la thématique de la préservation du paysage émerge progressivement entre la deuxième moitié des années 1950 et les années 1960. Ensuite, durant la seconde moitié des années 1970, deux scénarios différents se présentent. La fin des grandes opérations d'aménagement dans la montagne française semble avoir marqué, selon certains chercheurs, une mise en retrait des architectes sur la question de l'aménagement de la montagne. En Italie, il est possible reconnaître, dans les années 1970, des projets et des plans pour des stations touristiques qui expriment une nouvelle relation de l'architecture touristique avec le territoire et le paysage de la montagne.

2.3.1. Le débat autour de la préservation du paysage de montagne dans les revues d'architecture françaises (1960) : « pour une prise de conscience de nos responsabilités »

Entre 1965 et 1980, de nombreux numéros de revues d'architecture et d'urbanisme traitent de la question de l'architecture touristique alpine. Souvent introduits par un titre générique comme « Montagne », ou « Construction en montagne »[449], ces dossiers sont en réalité l'occasion de présenter les projets récents des stations de sports d'hiver, avec une préférence pour les projets des stations intégrées : Flaine,

[449] Voir la liste des numéros spéciaux dans le chapitre I. 2. 5.

Avoriaz, La Plagne, Les Arcs, par exemple[450]. L'échelle territoriale semble être absente, car les projets sont présentés uniquement à l'aide des plans masses et de dessins architecturaux. Peu d'attention est réservée au contexte ; l'essentiel de l'espace de la publication est dédié aux images des édifices et des infrastructures des stations. Toutefois, les revues sont non seulement un média permettant de présenter des projets, mais elles constituent aussi l'occasion, pour certains architectes et urbanistes, de s'exprimer plus directement sur la question de l'aménagement de la montagne par une critique des modèles urbanistiques et des outils d'urbanisme.

Le numéro 126 de *l'Architecture d'Aujourd'hui*, paru en 1966, contient le dossier thématique « Constructions en montagne » dirigé par Charlotte Perriand qui, l'année suivante, inaugurera la collaboration avec les architectes de l'Atelier d'Architecture en Montagne[451] pour la conception de la station Arc 1600. En ouverture du dossier, son article « Pour une prise de conscience de nos responsabilités »[452], souhaite lancer un cri d'alarme pour la sauvegarde du paysage agricole montagnard. La construction de nouvelles stations hivernales doit, selon Charlotte Perriand, être intégrée dans une planification globale des territoires de la montagne et non seulement limitée à l'aménagement de structures touristiques.

Le même numéro contient le premier d'une série d'articles que l'architecte et urbaniste Laurent Chappis publie entre 1966 et 1980[453]. Ceux-ci portent sur les méthodologies de reconnaissance des sites aptes à devenir une station de sports d'hiver et sur les critères à adopter pour une planification correcte de nouveaux domaines skiables. L'architecte exprime ainsi la nécessité de connaitre les caractères climatiques, topographiques et paysagers des sites à équiper. L'analyse doit se faire de manière « directe », c'est-à-dire par la pratique d'une « reconnaissance » des lieux, à l'aide de différents moyens (pied et ski) et sous différentes conditions climatiques. Selon Chappis, l'apport de l'architecte passe inévitablement par son expérience

[450] Voir le tableau dans le chapitre I. 2. 5.

[451] Denys Pradelle, Gaston Regairaz, Guy Rey-Millet, Philippe Quinquet, Alain Bardet, Jean-Gustave Orth, source : http://www.parcoursinventaire.rhonealpes.fr/stationski/-La-station-des-Arcs-.html, consulté le 08/11/2018.

[452] PERRIAND Charlotte, « Pour une prise de consience de nos responsabilités », *L'Architecture d'aujourd'hui*, nº 126, 1966, p. 10.

[453] Voir, entre autres, CHAPPIS Laurent, « Méthode générale d'étude », *L'Architecture d'aujourd'hui*, vol. Constructions en montagne, nº 126, 1966, p. 9 ; CHAPPIS Laurent, « Méthodologie de l'Étude d'Aménagement en montagne », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 38‑45 ; CHAPPIS Laurent, « Architecture de montagne », *Architecture française*, vol. 31, nº 337‑338, 1970 ; CHAPPIS Laurent, « La montagne, où en est-on? », *Urbanisme*, nº 145, 1975, pp. 54‑55 ; CHAPPIS Laurent, « Concevoir autrement », *Techniques et Architecture*, nº 333, 1980, pp. 43‑45.

comme skieur et montagnard, capable donc de saisir la vocation des sites à aménager. Plus tard, en 1970, il explique :

> « Les qualités physiques doivent permettre, quelles que soient la longueur des marches ou les difficultés d'un terrain en neige vierge, de laisser se faire le travail intellectuel d'analyse du site sans qu'il soit obéré par la fatigue physique ou le souci d'une efficacité technique à ski. Combien d'erreurs ont pu se faire, soit parce qu'un temps et une neige exceptionnelle ont conduit à un enthousiasme non contrôlé, soit parce que les mauvaises conditions atmosphériques, les difficultés du terrain ou les dangers du manteau nival prédisposaient à une vision pessimiste »[454].

Il s'agit d'une posture qui restera isolée, car elle est issue d'une connaissance exceptionnelle du territoire alpin, et non partagée par la majorité des architectes français ou italiens, impliqués dans la construction des stations de sports d'hiver, souvent assez étrangers aux spécificités de la montagne[455].

Le dernier cas qui nous semble intéressant à rappeler est le travail de l'Atelier d'Architecture en Montagne, composé par Jean-Marc Legrand, Henri Mouette, Philippe Quinquet, Gaston Regairaz et Guy Rey-Millet[456]. Comme l'écrit Frank Delorme[457], l'un des soucis de l'équipe d'architectes, qui se constitue à l'occasion du projet pour la station de Courchevel en 1946, était de donner à la station un but social, en favorisant l'accès de la jeunesse à la montagne et à la pratique sportive. Pour les architectes, l'intervention en montagne ne se concrétise pas avec un simple acte d'équipement du site, mais s'inscrit dans un raisonnement plus vaste, qui doit assumer les caractéristiques environnementales du lieu. En fait, leur engagement ne se limite pas à la préservation d'un paysage finalisé à l'agrément du touriste et du skieur, au contraire il prend en considérations les autres activités et usages du sol montagnards, comme l'agriculture, auquel le tourisme doit s'intégrer. Le groupe de concepteurs s'exprime par le biais de textes, de dessins et de schémas, dans différents articles publiés dans les revues spécialisées, ainsi que par le document

---

[454] Chappis Laurent, « Méthodologie de l'Étude d'Aménagement en montagne », op. cit., p. 38.

[455] À l'exception notamment de Charlotte Perriand et Carlo Mollino, les deux sont skieurs et passionnés de montagne.

[456] Les architectes se rencontrent pour la première fois à l'occasion du projet pour la station de Courchevel en 1946. Alors l'initiative avait été portée par Laurent Chappis, urbaniste et Denys Pradelle, architecte. Après le départ de Chappis, l'équipe conçoit les édifices de la station jusqu'à 1965, travaillant principalement sur place. Plus tard, l'Atelier d'Architecture en Montagne participera au projet des stations des Arcs 1600 et 1800 et de Les Karellis.

[457] DELORME Franck, « L'Atelier d'architecture en montagne. Contribution à la mise au point d'une architecture de montagne », *In Situ. Revue des patrimoines*, nº 24, 2014, URL : https://journals.openedition.org/insitu/11198 (consulté le 11/11/2018).

intitulé « Contribution à une architecture de Montagne »[458], diffusé dans la revue du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme en 1955.

Dans un article paru en 1970[459], les opérations en montagne sont présentées comme l'occasion d'une remise en cause non seulement de types d'habitat, ou de normes, mais aussi « de la séparation habituelle entre 'Aménagement, Urbanisme, Architecture' »[460]. S'il était alors commun d'envisager un maître d'ouvrage de nature publique dans le domaine de l'Aménagement et Urbanisme et de nature privée dans les consignes à l'échelle architecturale, une telle répartition est remise en cause, selon les auteurs, dans les opérations d'aménagement en montagne. Ces dernières sont en effet souvent gérées par une société d'économie mixte qui opère sous concession d'une collectivité. Cela implique de « rassembler dans une même opération des missions d'échelles différentes »[461]. Il se crée alors « une situation toute particulière où aménagement, urbanisme et architecture peuvent être réalisés par une équipe unique »[462], sans solution de continuité spatiale et temporelle (Fig. II. 2. 7).

458 PRADELLE Denys (dir.), « Contribution à une architecture de Montagne », *Études et Informations, revue du M.R.U.*, nº 3, 1955, pp. 38-82.

459 ATELIER D'URBANISME EN MONTAGNE, « Aménagement-Urbanisme-Architecture », *Urbanisme*, nº 116, pp. 46-49. En 1970, Denys Pradelle crée avec J. P. Perry, au sein de l'A.A.M. une nouvelle structure dévolue plus particulièrement aux questions d'urbanisme : l'Atelier d'Urbanisme en Montagne (A.U.M.). Source :DELORME Franck, *Inventaire des archives de l'Atelier d'Architecture en Montagne à Chambéry (1945-1985)*, Archives Départementales de La Savoie, 2001.

460 ATELIER D'URBANISME EN MONTAGNE, « Aménagement-Urbanisme-Architecture », *op. cit.*

461 *Ibid.*, p. 46.

462 *Ibid.*

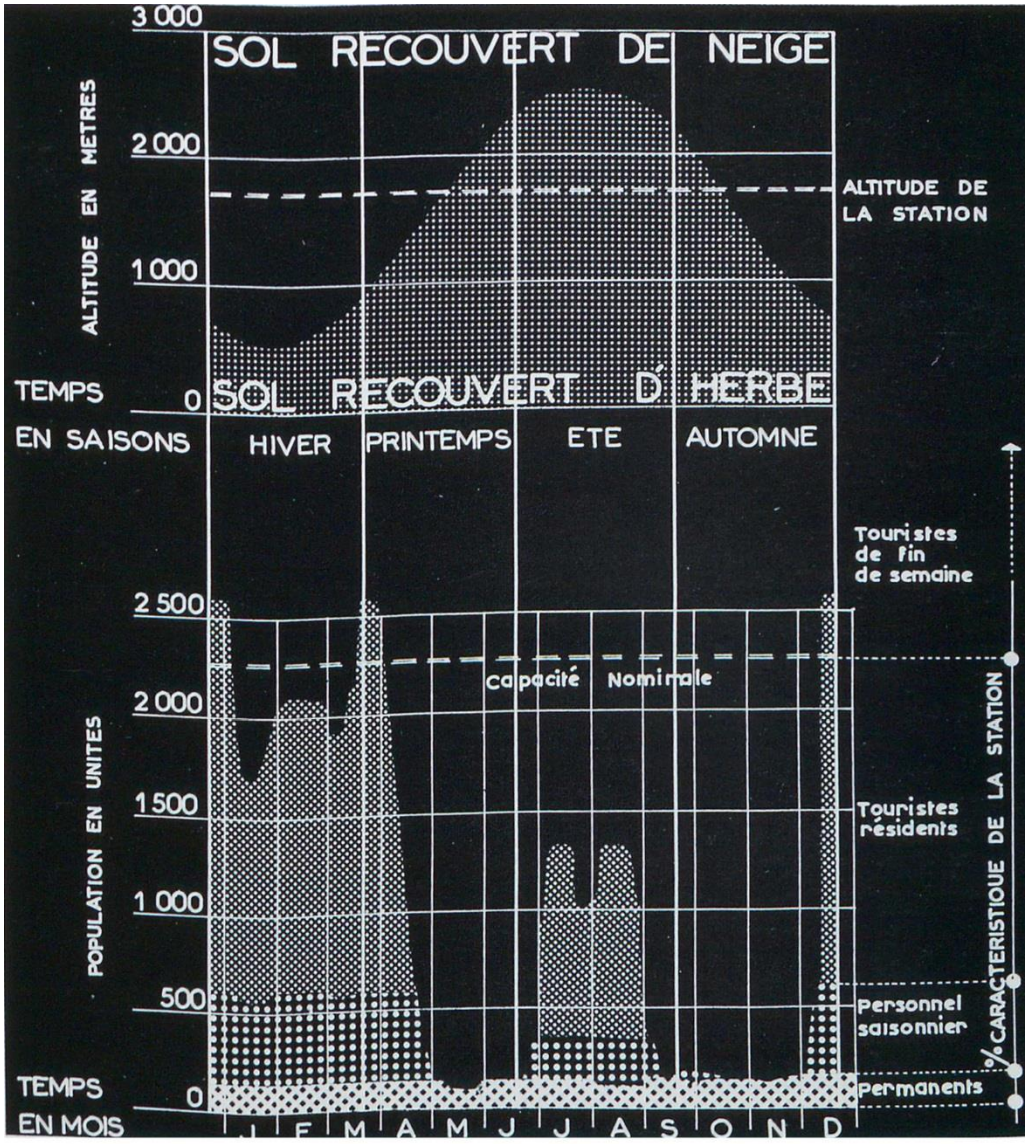


Fig. II. 2. 7. *Diagramme représentant la fréquentation d'une station de sports d'hiver en relation aux saisons et à l'altitude. ATELIER D'URBANISME EN MONTAGNE, « Aménagement-Urbanisme-Architecture »,* Urbanisme*, n° 116, 1970, p. 47.*

2.3.3 De la protection du paysage à une architecture intégrée dans la planification économique nationale. Un regard sur deux congrès d'architecture (1950-1960)

Pour comprendre le positionnement des architectes sur les questions qui regardent l'aménagement de la montagne durant les années 1950 et 1960, en Italie, nous avons choisi d'analyser les débats issus de deux colloques qui mobilisent les architectes à une échelle respectivement internationale et nationale. Il s'agit des *Convegni di Architettura montana*, qui se sont tenus à Bardonecchia entre 1952 et 1956 et du colloque national *Attrezzature per il turismo*, organisé par l'*Istituto Nazionale di Architettura* en 1965.

Les cinq colloques qui ont eu lieu à Bardonecchia rassemblent des architectes, principalement turinois et valdôtains, autour des enjeux de l'architecture de montagne[463]. Bien que les thématiques de chaque conférence n'aient pas été établies de manière claire *a priori*[464], la question qui émerge le plus fréquemment concerne les problèmes que la construction massive pour le tourisme pose au paysage alpin. La question est traitée par les architectes à différentes échelles.

En premier lieu, et particulièrement dans la première rencontre en 1952, les contributions traitent le problème de l'intégration d'édifices dits « modernes » dans des contextes où prévaut une architecture rurale. C'est un problème de *composizione architettonica* qui intéresse les types architecturaux nouveaux, comme les *condomini*[465] touristiques, les hôtels pour les sports d'hiver ou les édifices des centrales hydroélectriques. Le rapport entre architecture moderne et tradition, qui était au centre du débat architectural italien depuis la reconstruction, trouve en montagne un terrain d'expérimentation. La discussion est alimentée par Cereghini, qui avait publié en 1950 l'ouvrage *Costruire in montagna*[466], (sorte d'atlas de nouvelles interventions en montagne) et qui prônait l'adaptation des formes de l'architecture moderne à celles de l'architecture rurale, et par l'architecte Carlo Mollino, qui réclame la liberté de l'architecte d'interpréter l'héritage laissé par la tradition selon des formes nouvelles.

---

463 Les rencontres donneront naissance, en 1953, à l'Istituto di Architettura Montana, basé au Politecnico de Turin, dont la mission est de favoriser la collaboration entre les architectes qui s'occupent des problématiques liées à la montagne.

464 Pour ce qu'il est possible de comprendre à travers la lecture des actes publiés sur la revue *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, les cinq rencontres ne portent pas un titre. Les interventions couvrent à chaque fois des thématiques variées.

465 Le *condominio* est un type architectural urbain. Il s'agit d'un immeuble composé d'appartements à différents propriétaires.

466 CEREGHINI Mario, *Costruire in montagna*, Milano, Del Milione, 1950, 410 p.

Il s'agit, pour les architectes, d'une question qui concerne également l'urbanisme. En 1952, par exemple, Roberto Gabetti relate le débat au cours du premier colloque autour des règles à respecter pour l'implantation de nouveaux centres touristiques. Les stations devront être réalisées, selon les architectes, loin des centres existants afin de garantir la préservation des vieux villages. La discussion touche aussi la thématique des outils urbanistiques. Les architectes soulignent à plusieurs reprises la nécessité d'élaborer des *piani paesistici*, *piani territoriali intercommunali* et *piani regolatori comuali* pour sauvegarder le paysage de la diffusion non contrôlée de structures touristiques en montagne[467].

> « *A me pare che l'unica possibilità che ci si presenti, per arginare in modo effettivo, tangibile, definitivo il pericolo dell'annullarsi dei valori paesisitici, sia rappresentato dai Piani Territoriali di Coordinamento, ossia dai Piani Regionali. Quella è la sede, a mio parere, in cui tutta la fisionomia paesistica ed ambientale dei territori che ci interessano può venir esaminata e vagliata, in cui le opportune delimitazioni di zone panoramicamente notevoli possono essere stabilite e le relative discipline indicate, fissando, o meglio orientando i limiti di edificabilità* »[468].

En outre, ils soulignent l'importance d'établir des outils de planification et de protection spécifiques[469], « comme c'est le cas pour les villes historiques »[470].
Enfin, lors de la dernière rencontre, en 1956, l'architecte Mazzarino[471] décrit les politiques vertueuses mises en place par la Région Val d'Aoste, où des architectes ont été appelés pour établir des plans régulateurs pour les destinations touristiques majeures. Le processus de validation des plans a été effectué directement par la Région, en soulageant les communes de la responsabilité. Encore une fois, la

[467] Voir, entre autres, PELLEGRIN E., « III Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. La difesa del paesaggio montano – Il problema del condominio – Sua impostazione architettonica ed economica », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, n° 4, 1954, p. 162 ; ALBINI Franco, « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. Difesa attiva del paesaggio alpino », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, n° 3, 1955, p. 129 ; CAVALLARI MURAT Augusto, « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. I tre aspetti del paesaggio alpino nella pianificazione paesistica », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, n° 3, 1955, pp. 126‑128.
[468] REGGIO Gian Luigi, « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. Problemi concreti di urbanistica alpina », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, n° 3, 1955, p. 123.
[469] RIGOTTI Giorgio, « V Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. I piani di valle », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, n° 5, 1956, pp. 149‑154.
[470] GABETTI Roberto, « III Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, n° 4, avril 1954, pp. 143‑144.
[471] MAZZARINO L., « Recenti esperienze urbanistiche in Valle di Aosta », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, vol. 10, n° 5, 1956, pp. 154‑155.

question d'un manque de coordination entre les différentes échelles d'intervention est soulevée.

Les cinq colloques constituent une expérience assez intéressante pour le chercheur qui souhaite comprendre le débat architectural en Italie dans les années 1950. Les architectes semblent avoir compris les effets dangereux du tourisme de masse en montagne. Toutefois, les discussions ne semblent pas dépasser les limites internes à la discipline. Lors de ces rencontres, par exemple, sont absents tous les autres acteurs impliqués dans l'aménagement du territoire de montagne[472] (Fig. II. 2. 8).

Environ dix ans plus tard, en 1965, le Congrès de l'Institut National des Architectes est dédié aux « Équipements touristiques ». Le colloque traite des aspects généraux du tourisme et le débat ne se concentre pas spécifiquement sur la montagne. Toutefois, il nous semble intéressant de nous référer à cette expérience, car elle témoigne de la posture que le débat architectural a pu assumer dans les années 1960, dans le contexte italien. Dans l'introduction, il est explicité que le colloque, voulant traiter de la question du tourisme et des structures d'accueil, s'est confronté à des enjeux de nature sociale, économique et politique. Sans entrer dans les détails de la discussion, nous pouvons résumer les principaux points abordés comme suit :

- Le tourisme est un problème social. Il est nécessaire d'élargir la possibilité d'accéder au loisir, par l'augmentation des congés payés et l'amélioration de l'offre pour le temps libre, en ville comme dans les lieux de vacances.
- Le tourisme est une activité productive. Il est donc nécessaire d'intégrer les plans pour le développement du tourisme à la programmation économique quinquennale du pays, avec une vision sur le long terme, qui vise à pallier les déséquilibres entre les sites d'accueil.
- Le tourisme transforme le territoire ; il est donc nécessaire d'anticiper les conséquences d'un développement désordonné par une planification visée à définir les lieux qui doivent être destinés à l'implantation d'infrastructures touristiques, pour en préserver d'autres.

---

[472] Pour autant, divers architectes ont eu l'occasion de « tester » leurs idées, ayant été appelés à rédiger des plans régulateurs ou des projets en montagne. C'est par exemple le cas de l'administration de la Région Val d'Aoste, qui a attribué l'élaboration de plans régulateurs pour le développement de certains sites touristiques à des architectes et urbanistes qui étaient au centre du débat en question : « - Valtournanche, Breuil : Prof. Dott. Arch. Mollino e ingegnere Binel;
- Gressan (Pila): Prof. Dott. Ing. Giorgio Rigotti;
- Ayas (Antagnod e Champoluc): Dott. Arch. Aldo Rizzotti;
- Courmayeur e Prè S. Didier: Arch. Becker e Romano;
- Cogne: Prof. Dott. Arch. Roggero e Ing. Binel;
- Gressoney S. Jean e la Trinité: Dott. Ing. Arch. Aldo Rondelli ».
Voir *Ibid.*

La réflexion proposée s'intègre dans le débat qui émerge au milieu des années 1960 en Italie[473], et qui correspond à une prise de conscience de la part des architectes et des urbanistes, anticipant les démarches politiques, de la nécessité d'un entrecroisement entre planification territoriale et enjeux sociaux, économiques et culturels.

[473] Le document fait référence plusieurs fois au concept de « *città-territorio* », pour lequel voir, être autres, AYMONINO Carlo, BRACCO Sergio, GRECO Saul, PICCINATO Giorgio, QUILICI Vieri, SAMONÀ Alberto et TAFURI Manfredo, *La città territorio. Un esperimento didattico sul Centro direzionale di Centrocelle in Roma*, Leonardo da Vinci, 1964 ; TAFURI Manfredo, PICCINATO Giorgio et VIERI Quilici, « La città territorio. Verso una nuova dimensione », *Casabella - Continuità*, n° 270, 1962, p. 16.

Caratteri, condizioni e problemi dell'albergo in montagna

Attraverso l'esame delle condizioni generali e dei pretesti pratici che determinano oggi la creazione di nuclei alberghieri in montagna, si giunge ad invocare nuovi, più esatti e più efficaci criteri di tutela del paesaggio: i quali debbono tenere conto della realtà e delle possibilità espressive rappresentate dalle nuove costruzioni di massa imponente e non limitarsi soltanto a vincolarne le dimensioni.

Una delle manifestazioni tipiche del nostro periodicamente dichiarato ma pur sempre platonico amore per la montagna e per il suo paesaggio, va collegata a quel concetto di tutela che, espresso com'è senza aggettivi, ci consente una euforica, apparente identità di opinioni, destinata a perpetuare grotteschi equivoci ed a frustrare una qualsiasi azione veramente efficace a favore di tali zone caratteristiche.

Lo scopo di queste mie note è di esaminare particolarmente e, approfittando del clima di eccezionale cordialità, di proporre alla discussione uno dei fattori più pericolosi per l'integrità del paesaggio e più profondamente connessi all'evoluzione ed allo sviluppo dei centri montani: tanto più pericoloso — direi — in quanto più strettamente determinante di una simile evoluzione.

È inutile ripetere che il problema alberghiero in montagna si mostra oggi in forma di originale attualità e che esso presenta caratteri addirittura opposti a quello che fu il fenomeno, sino alla fine del secolo scorso.

Ma una sintesi di questi caratteri attuali, per quanto rapida e superficiale possa qui essere tentata, credo che ci consenta di precisare le nostre singole posizioni ideali nei confronti del fatto architettonico e delle sue relazioni ambientali.

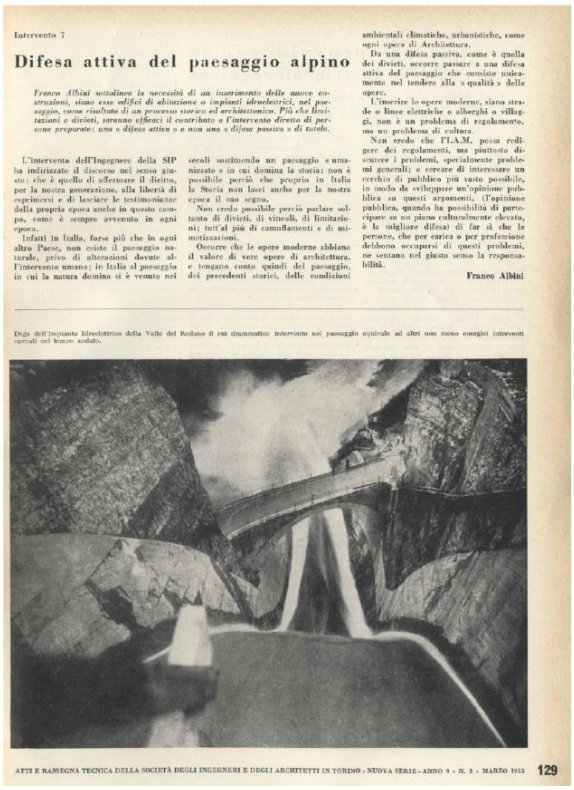
Non bisogna, in primo luogo, dimenticare come la compiaciuta contemplazione del paesaggio, nell'esaltazione folcloristica e nel rispetto ad un'integrità assoluta del panorama, rimanga una realtà di natura squisitamente romantica, che risale a non più di un secolo e mezzo. Basta pensare al senso di fastidio e di disgusto con cui Winckelmann, attraversando nel 1755 il San Gottardo per venire in Italia, abbassava le tendine della sua carrozza, per non vedere « l'inospitale spettacolo della montagna ».

Solo con i « Voyages dans les Alpes » di De Saussure — quattro volumi pubblicati fra il 1780 ed il 1796 — il paesaggio alpino assume i caratteri del protagonista, e dell'antagonista insieme, nel dramma dell'aggressione umana alla natura e della reciproca insofferenza fra gli individui.

Ma, anche allora, l'albergo in montagna — da quello di Wymper a quello di Guido Rey — non ha nulla a che vedere con l'albergo moderno.

Sono state l'organizzazione turistica, l'attrezzatura sportiva, le condizioni delle vie di comunicazione e la natura dei trasporti, sempre più indirizzati alla velo-

C. Mollino. Schizzo per il Villaggio verticale a quota 2000.



Intervento 7

Difesa attiva del paesaggio alpino

Franco Albini sottolinea la necessità di un inserimento delle nuove costruzioni, siano esse edifici di abitazione o impianti idroelettrici, nel paesaggio, come risultato di un processo storico ed architettonico. Più che limitazioni o divieti, varranno efficaci il contributo e l'intervento diretto di persone preparate: una « difesa attiva » e non una « difesa passiva » di tutela.

L'intervento dell'Ingegnere della SIP ha indirizzato il discorso nel senso giusto: che è quello di affermare il diritto, per la nostra generazione, alla libertà di esprimersi e di lasciare le testimonianze della propria epoca anche in questo campo, come è sempre avvenuto in ogni epoca.

Infatti in Italia, forse più che in ogni altro Paese, non esiste il paesaggio naturale, privo di alterazioni dovute all'intervento umano; in Italia il paesaggio in cui la natura domina si è venuto nei secoli sostituendo un paesaggio « umanizzato » in cui domina la storia: non è possibile perciò che proprio in Italia la Storia non lasci anche per la nostra epoca il suo segno.

Non credo possibile perciò parlare soltanto di divieti, di vincoli, di limitazioni; tutt'al più di camuffamenti e di mimetizzazioni.

Occorre che le opere moderne abbiano il valore di vere opere di architettura, e tengano conto quindi del paesaggio, dei precedenti storici, delle condizioni ambientali climatiche, urbanistiche, come ogni opera di Architettura.

Da una difesa passiva, come è quella dei divieti, occorre passare a una difesa attiva del paesaggio che consiste unicamente nel tendere alla « qualità » delle opere.

L'inserire le opere moderne, siano strade o linee elettriche o alberghi o villaggi, non è un problema di regolamento, ma un problema di cultura.

Non credo che l'U.N.M. possa redigere dei regolamenti, ma piuttosto discutere i problemi, specialmente problemi generali; e cercare di interessare un cerchio di pubblico più vasto possibile, in modo da sviluppare un'opinione pubblica su questi argomenti. L'opinione pubblica, quando ha possibilità di partecipare su un piano culturalmente elevato, è la migliore difesa di far sì che le persone, che per carica o per professione debbono occuparsi di questi problemi, ne sentano nel giusto senso la responsabilità.

Franco Albini

Diga dell'impianto idroelettrico della Valle del Reduno il cui drammatico intervento nel paesaggio equivale ad altri non meno energici interventi operati nel tempo andato.

Fig. II. 2. 8. *Contributions des architectes Carlo Mollino et Franco Albini dans le cadre du IV Convegno di Architettura Montana à Bardonecchia, en 1955. En haut : MOLLINO Carlo, « Caratteri, condizioni e problemi dell'albergo in montagna ». En bas: ALBINI, Franco, « Difesa attiva del paesaggio alpino »,* Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino, *n° 3, 1955, p. 115, 129.*

2.4. LES ANNÉES 1970. DE LA « DISPARITION DE L'ARCHITECTE » À LA REDÉCOUVERTE DU TERRITOIRE

2.4.1. La disparition de l'architecte comme acteur dans les opérations d'aménagement de la montagne dans la deuxième moitié des années 1970, en France ?

Dans sa thèse, Marie Wozniak définit la deuxième moitié des années 1970 comme un passage « de l'utopie au marketing », caractérisée par « la disparition de l'architecte comme acteur social »[474]. Il s'agit, selon elle, du reflet d'une inquiétude qui est propre au milieu architectural en général, celui-ci remettant alors en question l'héritage laissé par la modernité. Il est en effet possible de constater de nombreuses interventions en montagne qui semblent marquer un tournant vers un « style » dit « néo-régionaliste »[475]. De manière similaire, Frank Delorme ou Jean-François Lyon-Caen décrivent cette phase comme un retour à la station-village.[476] L'architecture, sans renoncer au confort et aux techniques constructives contemporaines, est façonnée par des éléments formels et par des matériaux qui veulent rappeler une idée de la construction rurale alpine : toiture à double pente, revêtements en bois et en lauze. En réalité, la recherche d'un langage qui se veut « traditionnel » se traduit souvent par une architecture qui propose des caractères qui ne sont pas propres aux lieux, mais plutôt à un imaginaire que le touriste possède de l'habitat de montagne. C'est le cas des réalisations de Michel Bezançon dans les années 1970 en Tarentaise (Belle Plagne, Valmorel), ou des extensions les plus récentes de la station des Arcs (Arc 1950). Marie Wozniak y voit donc une renonciation de la part de l'architecte, qui laisse sa place à l'affirmation d'un langage fait pour apaiser le touriste, dans un but qui est uniquement commercial. « Les grands aménagements terminés, les architectes ne sont plus appelés comme visionnaires »[477].

---

474 WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?* Thèse de doctorat en géographie, Grenoble, Université Joseph Fourier, 2004, p. 269‑445.

475 *Ibid.*, p. 295.

476 Voir « Le village retrouvé », paragraphe dans l'ouvrage LYON-CAEN Jean-François et CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lieux dits, Lyon, 2012, p. 58. ; DELORME Franck, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », *In Situ Revue des patrimoines*, n° 24, 2014, pp. 1‑18.

477 WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ? op. cit.*, p. 275.

Il nous semble toutefois intéressant d'évoquer la présence d'expériences alternatives, même si elles sont marginales.

Il existe, par exemple, des projets datant de la fin des années 1960 qui, sans renier l'héritage laissé par l'architecture dite « moderne », expriment une remise en question du modèle de la station intégrée promue par les techniciens du S.E.A.T.M. C'est le cas du travail de Jacques Labro, Jean-Jacques Orzoni et Jean-Marc Roques à Avoriaz[478], où la station est façonnée par une tentative d'intégration de l'architecture dans le site, ou le projet pour la station de Karellis, par l'Atelier d'Architecture en Montagne, conçue au début des années 1970 pour une clientèle familiale voulue par l'association Renouveau[479].

C'est également le cas des projets produits par Laurent Chappis dans les Alpes italiennes entre la deuxième moitié des années 1960 et la fin des années 1970. Avec le projet de Sansicario (1970- 1976), le deuxième projet pour Pila (1970) ou le plan d'aménagement de Bielmonte (1971-1975), l'architecte et urbaniste essaye notamment de concrétiser l'idée d'une station de « quatrième génération ». Dans ces expérimentations, qui resteront en grande partie non réalisées, le domaine skiable n'est plus le seul facteur structurant la disposition des édifices, des infrastructures, et dont dépend le nombre de lits à prévoir. Le panorama, le soleil, la végétation acquièrent alors une plus grande importance, dans l'objectif d'une diversification de l'activité touristique[480](Fig. II. 2. 9).

Au milieu des années 1970, dans une conjoncture qui voit l'explosion d'une crise énergétique à la suite du choc pétrolier de 1973, et dans un panorama culturel qui, de façon transversale aux contextes nationaux, s'interroge sur les mesures nécessaires à la protection de l'environnement, l'architecte semble, en général, changer de regard sur la montagne. Le développement du tourisme hivernal, premièrement considéré comme un moyen permettant d'offrir des revenus aux sites de haute altitude, avait montré ses limites dans les décennies 1960-1970, surtout

478 Voir LYON-CAEN Jean-François et CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, *op. cit.* ; WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.*

479 Voir DELORME Franck, « L'Atelier d'architecture en montagne. Contribution à la mise au point d'une architecture de montagne », *op. cit.*, p. 20.

480 Voir par exemple CHAPPIS Laurent, « Laurent Chappis et les stations de la quatrième génération », *L'Architecture française*, vol. Aménagement de la montagne, nº 389, 1975, pp. 70‑83 ; CHAPPIS Laurent, « Concevoir autrement », *op. cit.*

dans les communes où cela avait été effectué sans outil de planification[481]. Dans une série d'articles publiés après 1970, la montagne n'est plus présentée comme un « terrain vierge » à équiper, mais plutôt comme un « espace sensible »[482] connoté par des usages du sol différents. Cette attention au territoire de montagne dans sa complexité[483] est différente par rapport aux réflexions conduites dans les années 1930. Les architectes et urbanistes d'alors avaient été animés par l'objectif d'améliorer les conditions de vie des populations montagnardes, établies sur un territoire décrit comme en grande partie sous-développé. Dans les années 1970, la montagne devient, dans le discours des architectes urbanistes, un territoire dont les valeurs sociales, historiques, et environnementales, doivent être protégées.

2.4.2. Une expérience italienne : le *Piano Urbanistico Provinciale di Trento*, un intérêt renouvelé pour la compréhension du territoire alpin

Nous souhaitons terminer le parcours qui résume le débat des architectes et urbanistes sur la question de l'aménagement touristique de la montagne par une expérience qui sera tant marquante pour le débat italien, bien qu'isolée. Il s'agit du « *Piano Urbanistico Provinciale di Trento* », approuvé en 1967[484] par une équipe de spécialistes dirigée par l'architecte et urbaniste Giuseppe Samonà[485], l'une des voix du débat architectural italien et à l'époque directeur de l'École d'architecture de Venise.

Le Plan provincial de Trento s'inscrit dans le discours propre à un groupe d'architectes italiens, dont Samonà fait partie, qui, à partir de la deuxième moitié des années 1960, pose le « territoire » et la « grande échelle » au centre de leur réflexion. La montagne s'offre comme un terrain privilégié pour tester un type de planification qui se veut attentive aux croisements entre les logiques de développement des

---

481 Voir, entre autres, RAMBERT Charles (dir.), « L'aménagement touristique de la montagne. De l'urbanisation sauvage à l'aménagement concerté », *Architecture française*, nº 389, 1975, p. 23 ; DENIZET Pierre, « Pour un nouvel aménagement de la montagne », *Techniques et Architecture*, vol. L'architecture des loisirs : une nouvelle relation avec l'environnement, nº 333, 1980, pp. 38‑39.

482 MACQUART Daniel, « La montagne, espace sensible », *Urbanisme*, nº 145, 1974, pp. 52‑53.

483 Voir *Ibid.* ; DOLLFUS J.-L., « Aide architecturale en milieu rural: assistance-consultance », *Architecture française*, 1975, p. 84 ; PRADELLE Denys, « Parc naturel de la Vanoise », *Urbanisme*, vol. Montagne, nº 116, 1970, pp. 62‑65.

484 Le *Piano Urbanistico Provinciale di Trento* a été approuvé le 12 septembre 1967. Il a été présenté par le Président de la *Giunta Provinciale* Bruno Kessler dans le cadre de la Legge Provinciale n° 7 «Approvazione del piano urbanistico provinciale». Concepteurs : Giuseppe Samonà, Nino Andreatta, Sergio Giovanazzi.

485 Giuseppe Samonà (1898 -1983), architecte et urbaniste. Depuis 1943, directeur du *Regio Istituto Superiore di Architettura di Venezia* (aujourd'hui : *Istituto di Urbanistica e Architettura di Venezia*).

établissements humains, avec des aspects liés à la géographie physique du territoire[486].

Les unités d'aménagement du Plan sont les « *comprensori* », regroupant plusieurs communes qui se trouvent en relation, à cause d'une similarité dans les activités économiques principales, ou en raison des caractères géographiques du territoire. Dans chaque *comprensorio* peuvent être reconnues des « *unità insediative* »[487], définies par Samonà comme des extensions territoriales « dont les différentes parties et les faits qui s'y réfèrent ont des caractéristiques spécifiques, identifiables dans leur contexte pour l'homogénéité favorisant une cohérence interne et dans les relations réciproques »[488]. Les « *unità insediative* » deviennent donc un élément structurant de l'action de planification, car c'est à cette échelle que se joue le rapport adéquat entre les établissements humains, les capacités productives du territoire et les caractéristiques morphologiques de la géographie physique[489]. L'action de l'urbaniste doit donc viser à mettre en valeur les caractéristiques qui en garantissent l'homogénéité[490].

Dans l'ouvrage *Montagna. Uno spazio per il tempo libero*[491], l'architecte Sergio Giovanazzi reprend les suggestions que le Plan du 1968 donne pour la Val di Sole, l'un des *comprensori* de la Province, et il développe des projets pour de nouveaux centres touristiques. Les choix qu'il effectue, à partir d'une échelle territoriale jusqu'à l'échelle du plan masse, sont le résultat du croisement entre des données relatives à l'*ambiente*[492] (topographie, types de végétation dominante, hydrographie, durée de la couverture neigeuse), aux règles d'implantation des centres habités (établissements groupés et séparés par des zones de bois) et aux possibilités d'exploitation touristique du lieu (versants orientés nord, possibilité de connexions par câble entre les différentes localités et avec le domaine skiable de Madonna di Campiglio). C'est à partir de ces réflexions que les stations de Marilleva 1400 et Folgarida seront conçues (Fig. II. 2. 10).

---

[486] Le cœur de la réflexion théorique du projet est contenu dans la présentation et dans la partie II « Teoria e criteri urbanistici del progetto », de l'ouvrage publié pour présenter le Plan : PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, *Piano urbanistico del Trentino*, Padova, Marsilio, 1968, 421 p. En 1971, l'architecte Sergio Giovanazzi, qui avait contribué à la rédaction du plan, propose un approfondissement concernant les aspects liés spécifiquement au tourisme dans : GIOVANAZZI Sergio, *La montagna. Uno spazio per il tempo libero*, Marsilio, Padova, 1971.

[487] Nous pouvons traduire par : « unités d'établissement ».

[488] Trad. de PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, *Piano urbanistico del Trentino*, *op. cit.*, p. 114.

[489] SAMONÀ Giuseppe, « Presentazione », *in* PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, *Piano urbanistico del Trentino*, Padova, Marsilio, 1968, p. 23.

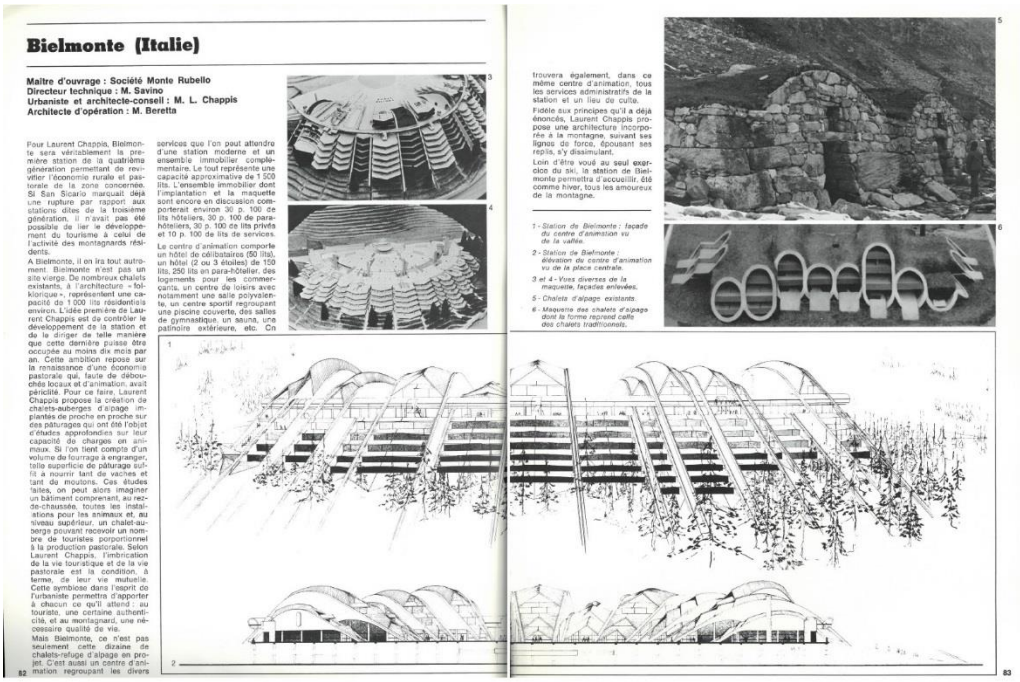
[490] PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, *Piano urbanistico del Trentino*, *op. cit.*, p. 117.

[491] GIOVANAZZI Sergio, *La montagna. Uno spazio per il tempo libero*, Marsilio, Padova, 1971.

[492] Nous pouvons ici traduire per : « environnement ».

L'intérêt du plan pour la province de Trente réside dans le fait qu'il documente, dans une expérience réalisée, une prise de conscience de la part des architectes et urbanistes quant au fait que « *la progettazione architettonica […] comporta un cambiamento fondamentale di scala non soltanto in estensione (scala urbanistica) ma anche in profondità. Infatti la stessa definizione del tema di progettazione comporta uno studio ed una presa di coscienza di problemi che vanno molto al di là della semplice tipologia edilizia tradizionale* »[493].

[493] CONFORTO Cina et SAMONÀ Giuseppe, *Il dibattito architettonico in italia, 1945-1975*, Roma, Bulzoni, 1977, p. 19.



Bielmonte (Italie)

Maître d'ouvrage : Société Monte Rubello
Directeur technique : M. Savino
Urbaniste et architecte-conseil : M. L. Chappis
Architecte d'opération : M. Beretta

Pour Laurent Chappis, Bielmonte sera véritablement la première station de la quatrième génération permettant de revitaliser l'économie rurale et pastorale de la zone concernée. Si San Sicario marquait déjà une rupture par rapport aux stations dites de la troisième génération, il n'avait pas été possible de lier le développement du tourisme à celui de l'activité des montagnards résidents.

A Bielmonte, il en ira tout autrement. Bielmonte n'est pas un site vierge. De nombreux chalets existants, à l'architecture « folklorique », représentent une capacité de 1 000 lits résidentiels environ. L'idée première de Laurent Chappis est de contrôler le développement de la station et de le diriger de telle manière que cette dernière puisse être occupée au moins dix mois par an. Cette ambition repose sur la renaissance d'une économie pastorale qui, faute de débouchés locaux et d'animation, avait périclité. Pour ce faire, Laurent Chappis propose la création de chalets-auberges d'alpage implantés de proche en proche sur des pâturages qui ont été l'objet d'études approfondies sur leur capacité de charges en animaux. Si l'on tient compte d'un volume de fourrage à engranger, telle superficie de pâturage suffit à nourrir tant de vaches et tant de moutons. Ces études faites, on peut alors imaginer un bâtiment comprenant, au rez-de-chaussée, toutes les installations pour les animaux et, au niveau supérieur, un chalet-auberge pouvant recevoir un nombre de touristes proportionnel à la production pastorale. Selon Laurent Chappis, l'imbrication de la vie touristique et de la vie pastorale est la condition, à terme, de leur vie mutuelle. Cette symbiose dans l'esprit de l'urbaniste permettra d'apporter à chacun ce qu'il attend : au touriste, une certaine authenticité, et au montagnard, une nécessaire qualité de vie.

Mais Bielmonte, ce n'est pas seulement cette dizaine de chalets-refuge d'alpage en projet. C'est aussi un centre d'animation regroupant les divers services que l'on peut attendre d'une station moderne et un ensemble immobilier complémentaire. Le tout représente une capacité approximative de 1 500 lits. L'ensemble immobilier dont l'implantation et la maquette sont encore en discussion comporterait environ 30 p. 100 de lits hôteliers, 30 p. 100 de para-hôteliers, 30 p. 100 de lits privés et 10 p. 100 de lits de services.

Le centre d'animation comporte un hôtel de célibataires (50 lits), un hôtel (2 ou 3 étoiles) de 150 lits, 250 lits en para-hôtelier, des logements pour les commerçants, un centre de loisirs avec notamment une salle polyvalente, un centre sportif regroupant une piscine couverte, des salles de gymnastique, un sauna, une patinoire extérieure, etc. On trouvera également, dans ce même centre d'animation, tous les services administratifs de la station et un lieu de culte.

Fidèle aux principes qu'il a déjà énoncés, Laurent Chappis propose une architecture incorporée à la montagne, suivant ses lignes de force, épousant ses replis, s'y dissimulant.

Loin d'être voué au seul exercice du ski, la station de Bielmonte permettra d'accueillir, été comme hiver, tous les amoureux de la montagne.

1 - Station de Bielmonte : façade du centre d'animation vu de la vallée.
2 - Station de Bielmonte : élévation du centre d'animation vu de la place centrale.
3 et 4 - Vues diverses de la maquette, façades enlevées.
5 - Chalets d'alpage existants.
6 - Maquette des chalets d'alpage dont la forme reprend celle des chalets traditionnels.

82

83

Fig. II. 2. 9. *Projet de Laurent Chappis pour la station de Bielmonte (non réalisé), publié dans* Architecture Française*, n° 389, 1975, pp. 82-83.*

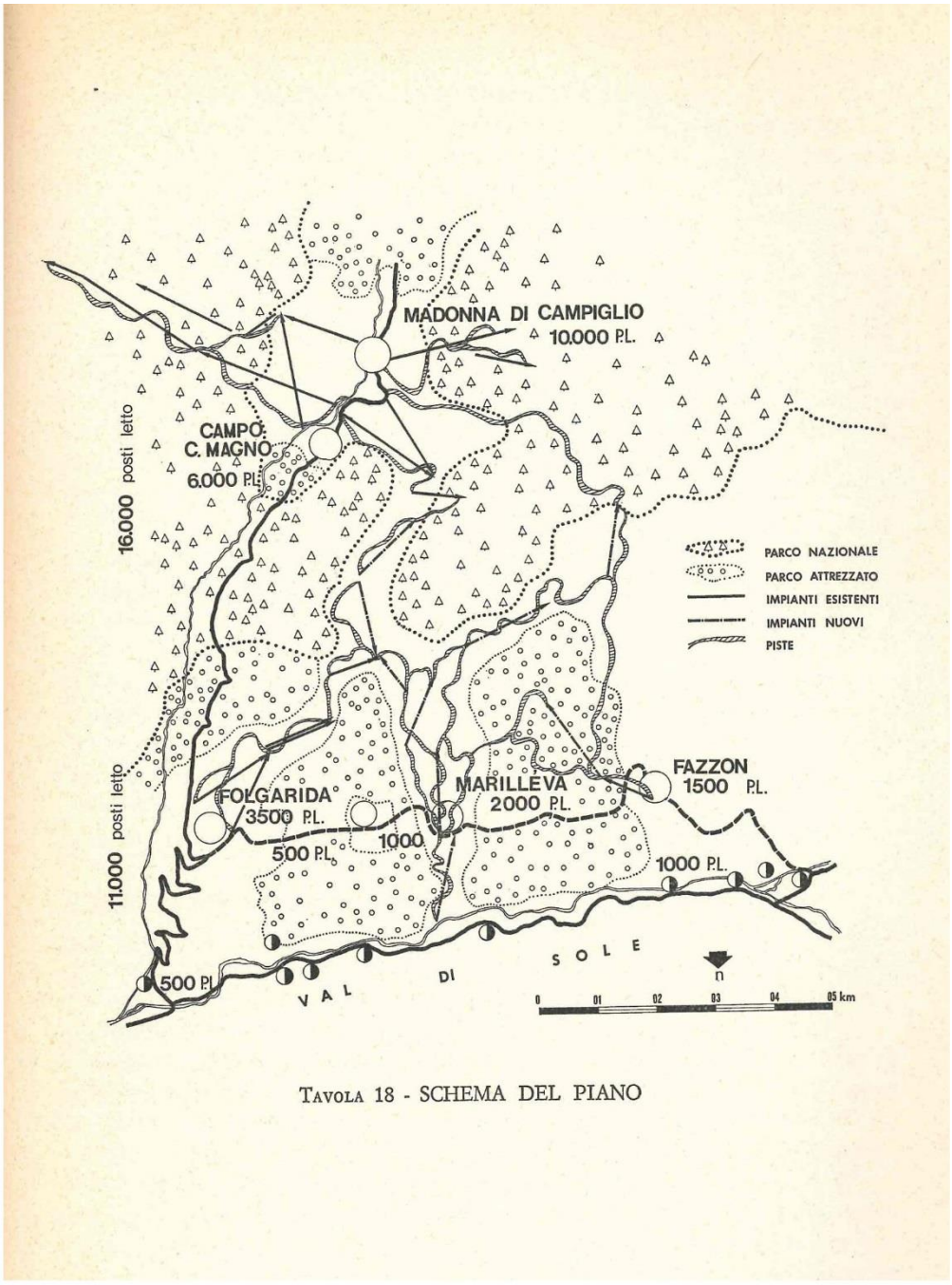


TAVOLA 18 - SCHEMA DEL PIANO

Fig. II. 2. 10*. Diagramme représentant le Piano Provinciale de Trento, reproduit par l'architecte Sergio Giovanazzi dans son ouvrage* La montagna. Uno spazio per il tempo libero*, Marsilio, Padova, 1971, p. 89.*

2.5. L'ARCHITECTE, DANS UN RÉSEAU D'ACTEURS (ADMINISTRATEURS, POLITIQUES, PRESSE, PROMOTEURS, GRAND PUBLIC) : DES RÔLES DIFFÉRENTS, EN FRANCE ET EN ITALIE

Les recherches dans les fonds d'archives relatifs aux cas étudiés dans le présent travail[494] permettent de comprendre un autre aspect relatif au rôle des architectes et urbanistes dans les processus de création d'une station de sports d'hiver. L'architecte et l'urbaniste[495] font avant tout partie d'un système d'acteurs assez complexe. C'est ce système qui est à l'origine du déclenchement de l'opération qui verra la création d'une station touristique. Les deux contextes politiques, français et italien, sont à cet égard profondément différents.

2.5.1. Les architectes dans la politique d'aménagement de l'État en France : le cas de Michel Bezançon et de Laurent Chappis

> « Avec Courchevel, Chappis avait posé le postulat de l'hébergement au pied des pistes. Cela a ravi les technocrates, et Michaud et la C.I.A.M. ont systématisé la règle. C'est cette coordination des communes, des technocrates de l'État et de la promotion privée qui fonde ce type spécifiquement français de la station intégrée »[496].

Dans le cas français, dans les opérations déclenchées à la suite de la création du C.I.A.M. en 1964 (S.E.A.T.M., depuis 1971) le jeu d'acteurs se cristallise[497]. Dans la majorité des cas, l'architecte n'est pas issu du milieu local ; il n'est pas non plus missionné par la communauté locale. Ce sont souvent le promoteur (comme le cas des Arcs) ou les Services d'État (comme le cas de La Plagne), qui conseillent à l'administration locale le nom des concepteurs. Dans le cas de La Plagne, par exemple, Michel Bezançon est appelé à devenir architecte et urbaniste-conseil du Syndicat Mixte pour l'aménagement de la Plagne sous conseil de Maurice Michaud, directeur de la C.I.A.M et non pas par Borrione, chef du syndicat mixte. Bezançon,

494 Voir les parties III et IV.
495 Nous évoquons ici les deux catégories indifféremment car nous voulons nous référer à la figure du concepteur qui est appelé, à des échelles différentes, à donner forme au projet.
496 Pierre Préau, cité par Philippe Révil, dans : RÉVIL Philippe, *L'anarchitecte: Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc*, Chamonix, Guérin, 2002, p. 105.
497 Voir Chap. I. 2. 5. et Chap. II. 1. 4.

que Révil définit comme « architecte citoyen »[498] est parisien d'origine et travaille pour la première fois dans un contexte montagnard (Fig. II. 2. 11).

De la même manière, Laurent Chappis, qui participera à diverses opérations d'aménagement de la montagne en France, ensuite en Italie et dans d'autres pays du monde, commence sa carrière grâce à l'amitié liée avec Maurice Michaud durant la Seconde Guerre mondiale. Contrairement à Bezançon, Chappis consacrera tout son travail à l'aménagement de la montagne en assumant, au fur et à mesure de l'avancement des projets, le rôle reconnu d'expert. L'architecte et urbaniste travaille dans l'immédiat après-guerre pour le Conseil Général de la Savoie, en relation avec Maurice Michaud, ingénieur d'arrondissement, produisant des recensements des sites à équiper et pour le plan d'urbanisme de la station de Courchevel. À partir de 1959, Chappis est engagé par la Préfecture de l'Isère pour effectuer des reconnaissances ainsi que pour produire des plans d'aménagement de Chamrousse[499], Sept Laux sur le massif de Belledonne. Il sera aussi urbaniste en chef pour La Caisse des Dépôts et Consignations, lors de l'élaboration de la station des Menuires. Appelé par le promoteur Eric Boissonas, il développera des plans d'urbanisme pour Flaine (1959) et La Foux d'Allos (1960). Dans les années 1970, Chappis contribuera à différents projets d'urbanisme pour la création de stations en Italie. Il sera notamment architecte et urbaniste en chef pour celles de Pila, dans les années 1960, et de Sansicario, dans les années 1970.

Bien que la figure de Laurent Chappis soit sans doute unique pour le rôle qu'il a joué dans le processus de transformation des Alpes françaises entre 1950 et 1970, pour son grand niveau d'expertise en matière d'interventions en montagne, tout comme pour son caractère intransigeant et peu enclin au compromis, il nous semble néanmoins possible de tirer, par l'analyse de son expérience, quelques considérations d'ordre général.

À travers les témoignages recueillis dans les premiers deux volumes de *Ma montagne... du rêve à la réalité* [500], l'architecte-urbaniste relate, pour chaque projet, une

[498] RÉVIL Philippe, « Parcours de Michel Bezançon », *in* GLIÈRE Francine (dir.), *Archives professionnelles de Michel Bezançon architecte-urbaniste (1952-1985). Répertoire numérique détaillé de la sous-série 17J*, Chambéry, Assemblée des Pays de Savoie, Archives départementales de Savoie, 2011, p. 8.

[499] Concernant le travail sur Chamrousse, il est depuis 1958 urbaniste et architecte en chef. Il conçoit le plan d'aménagement, le plan masse et, avec son agence Berthe – Chappis – Jomain, divers édifices à Roche Béranger et le village de jeunesse Bachat-Bouloud.

[500] Voir CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 2, 50 ans d'études d'architecture en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 632 p. ; CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 332 p.

histoire faite de tensions et d'incompréhensions entre l'idée portée par l'urbaniste et celle propre aux autres acteurs concernés. Dans les projets des années 1960 pour Les Menuires (Fig. II. 2. 14 ; Fig. II. 2. 15) et Les Sept Laux (Fig. II. 2. 12 ; Fig. II. 2. 13) en particulier, Chappis se heurte aux dictats des techniciens des Ponts et Chaussées et du C.I.A.M (ensuite S.E.A.T.M.). Bien que la figure de Chappis soit estimée, le modèle de station concentrée en altitude et située au pied des pistes, voulue par les fonctionnaires techniciens des services d'état, n'a jamais pu être remise en question par l'architecte.[501] Chaque opération s'appuie en fait sur l'équilibre économique souhaité par les promoteurs, auquel les techniciens sont attentifs, car les investissements sont obtenus par des prêts sollicités à l'État. La réussite de l'opération est garantie par la construction et la commercialisation rapide d'un certain nombre de lits, source de profit immédiate.

Les projets italiens de l'architecte Chappis ne connaîtront pas une plus grande fortune. Dans les cas du projet pour la station de Pila et de Sansicario il est embauché par des promoteurs privés du fait de sa renommée acquise avec les projets français. Cela ne l'empêchera pas de se confronter plusieurs fois à des ralentissements du projet provoqués par des frictions entre l'administration communale (ou régionale, dans le cas de Pila) et la société promotrice[502]. Les histoires des deux projets décrivent les contrastes entre la vision qu'il portait, comme urbaniste embauché par les sociétés d'aménagement pour produire un plan d'aménagement et un plan masse, et l'œuvre des architectes italiens qui étaient chargés (par la société elle-même, ou par les privés auxquels la société vendait les terrains) de développer le projet à une échelle architecturale. Les cas de Sansicario et de Pila, qui seront développés respectivement dans les chapitres III. 2 et IV. 1, se terminent avec le départ volontaire de Chappis, qui se dissocie de l'opération, car contrarié par le développement du projet.

[501] Dans le projet pour Les Sept Laux, par exemple, Chappis avait proposé de réaliser les structures d'accueil à une altitude inférieure, en correspondance avec le village habité, et de relier les hébergements aux champs de ski à travers un système de remontées mécaniques. Dans le projet pour Les Ménuires développé en 1959, Chappis avait imaginé une station étalée sur un territoire assez vaste, avec des routes couvertes et des édifices à altitude assez limité et des toitures qui pouvaient fonctionner comme des terrasses pour les étages supérieurs. Les ingénieurs du S.E.A.T.M. refusent les propositions principalement pour des raisons économiques. Voir, entre autres, : CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, *op. cit.* ; RÉVIL Philippe, *L'anarchitecte: Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc*, *op. cit.*

[502] Voir chapitre IV. 1.

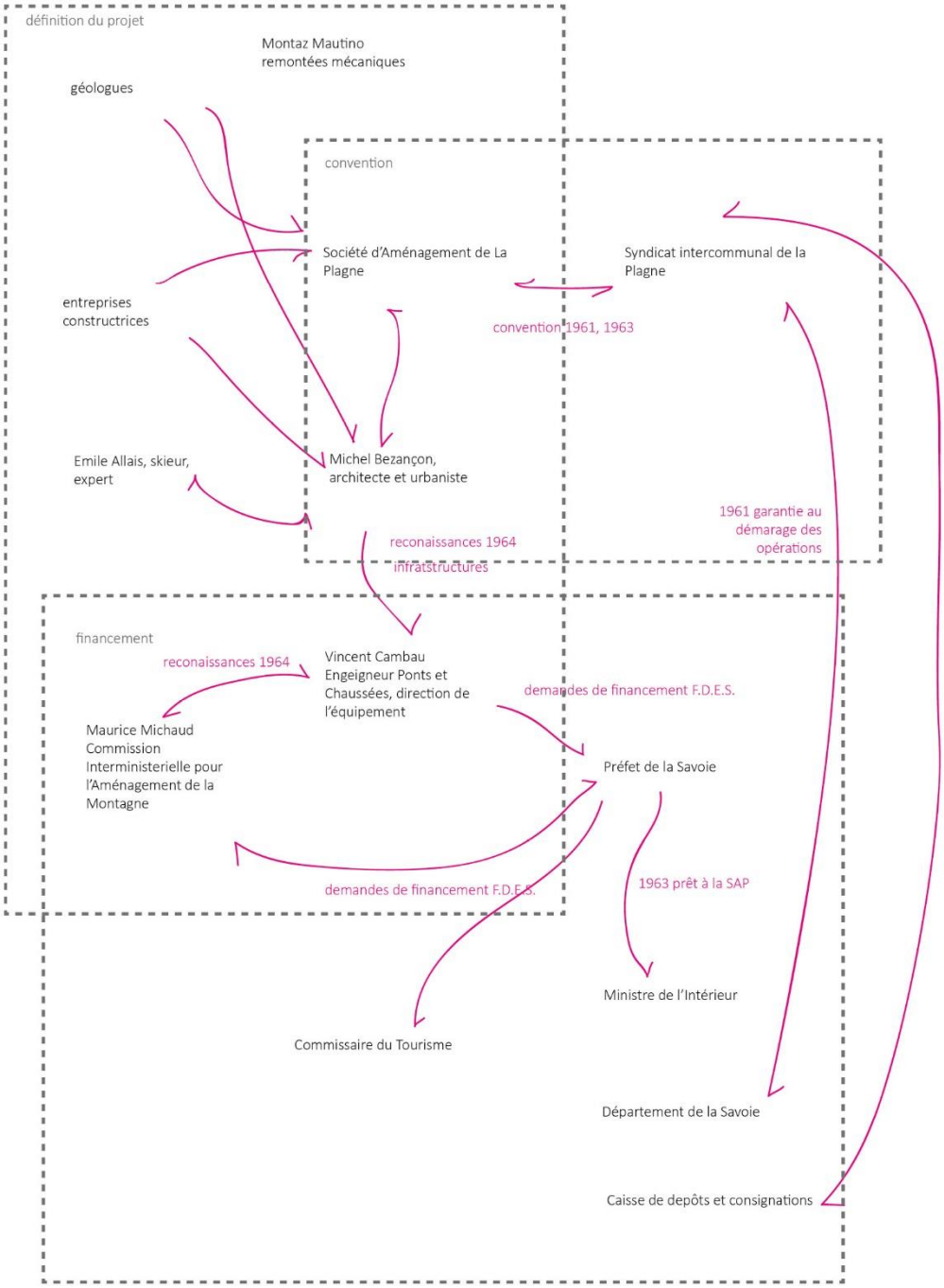
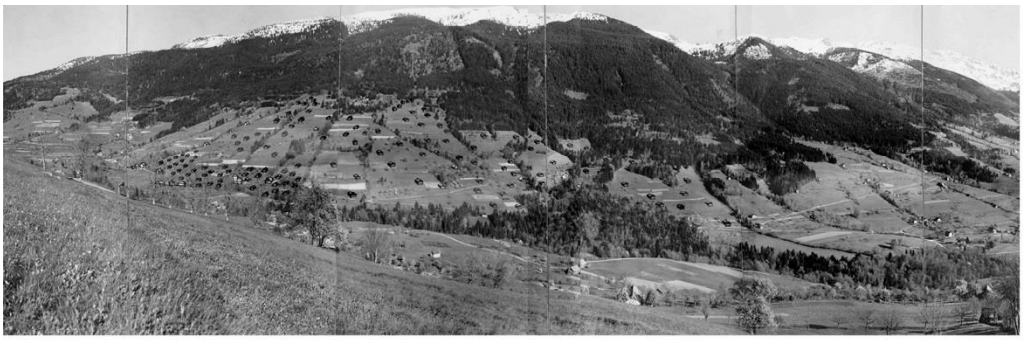


Fig. II. 2. 11. *Diagramme réalisé par l'auteure représentant le système d'acteurs qui ont contribué à la création de Plagne Centre (1959-1969). Analyse des documents de la boîte : La Plagne,, fonds S.E.T.A.M., Archives départementales de la Savoie, 1919 W 177.*



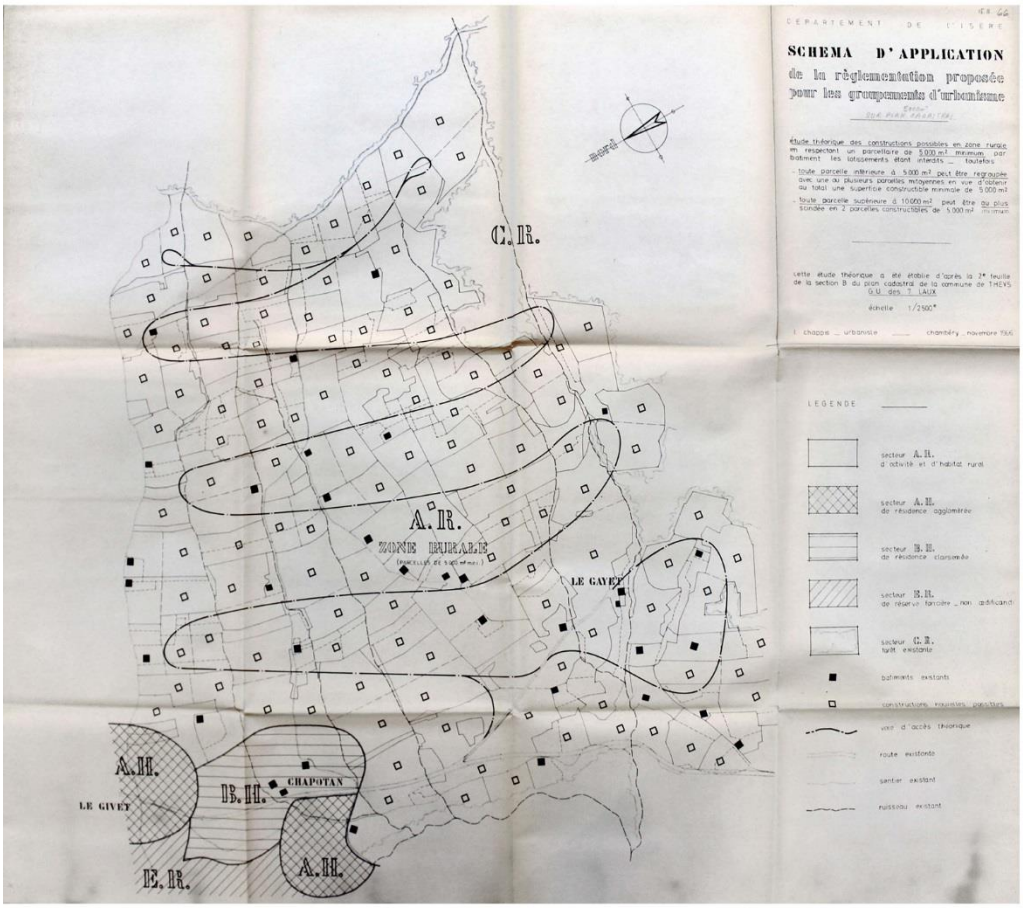


Fig. II. 2. 12. *Études de Laurent Chappis pour la station de Sept Laux, en 1966. Le plan d'aménagement découle d'une lecture de la topographie du site. Sur le versant ouest du massif, de hauts plateaux étendus se succèdent avec une altitude comprise entre 600 et 1000 mètres. L'urbaniste imagine de positionner les résidences touristiques à cette altitude, au cœur des villages encore caractérisés par une activité agricole. Cela implique une réflexion sur la réorganisation du foncier et la création d'un établissement touristique « diffusé ». Le domaine skiable devait s'organiser autour d'une route balcon à mi-hauteur, doublée par une piste de ski de fond, pensée pour recueillir les skieurs et les mener plus en haut ou plus en bas, grâce à un système de remontées mécaniques. Photo retravaillée et Schéma d'application, échelle 1:2 500. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives Départementales, 30 J 170.*

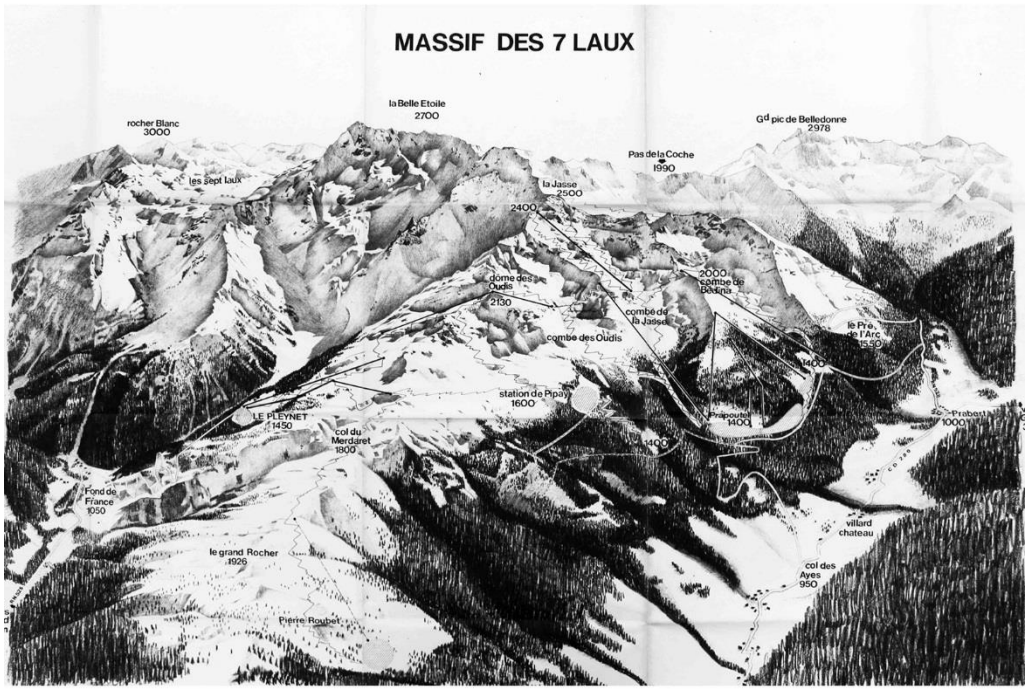


Fig. II. 2. 13. *Perspective dessinée par Laurent Chappis pour le plan d'aménagement de la station de Sept Laux pour le Département de l'Isère, 1968-69. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives Départementales, 30 J 169. L'idée initiale de Chappis ne sera jamais réalisée pour différentes raisons : l'opposition des communes, mais aussi l'avis contraire du Département que, pour pouvoir faire appel aux financements du Plan Neige, souhaite privilégier la création d'une station avec des structures d'accueil concentrées en haute altitude, et connectée à la vallée par une route carrossable.*

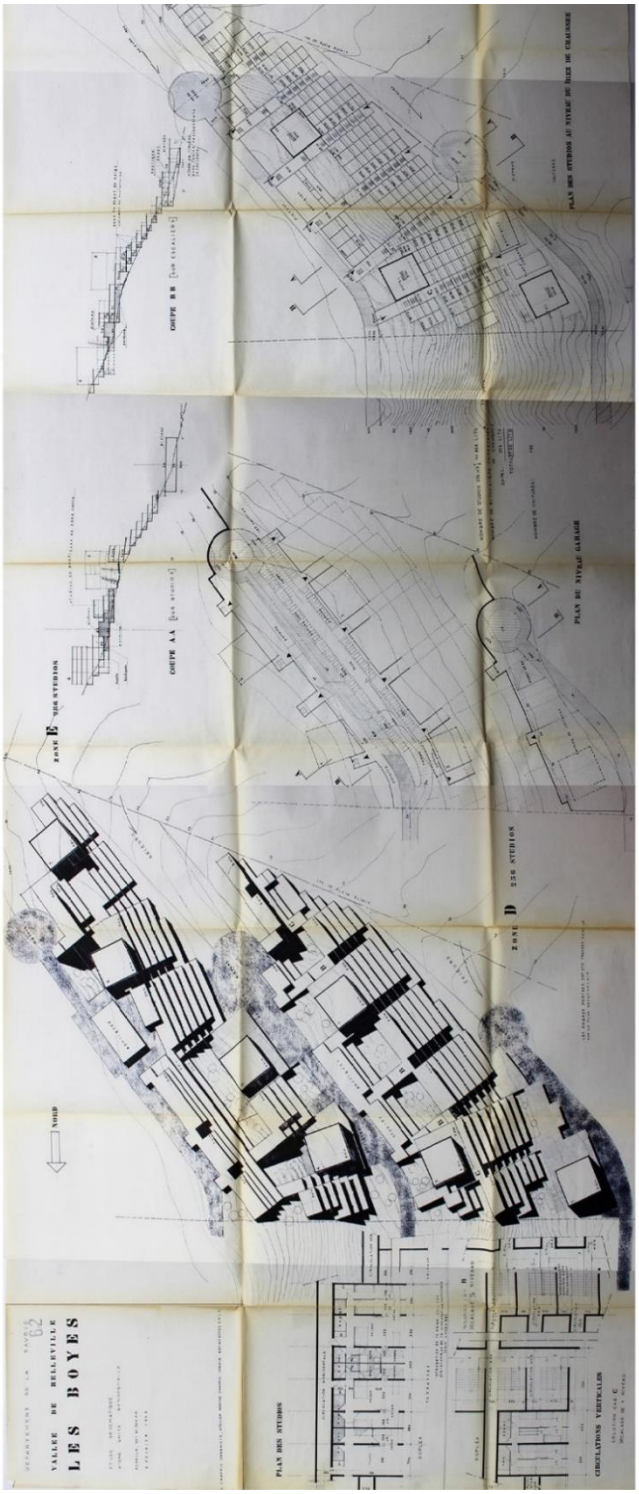


Fig. II. 2. 14. *Projet de Laurent Chappis-urbaniste et Berthe-Chappis-Jomain architectes pour la Vallée de Belleville-Plateau de Boyes, commandité par le Département de la Savoie. Étude schématique d'une unité résidentielle, échelle 1:500, 1:1000, 09/02/1962. Dossier : Les Menuires. Avant-projet de plan masse. Boîte : Saint Martin de Belleville dont concours 1962-1963. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 674. Le projet, jamais réalisé, prévoyait un établissement intégré dans la topographie, avec des édifices bas et un système de circulation carrossable souterrain.*

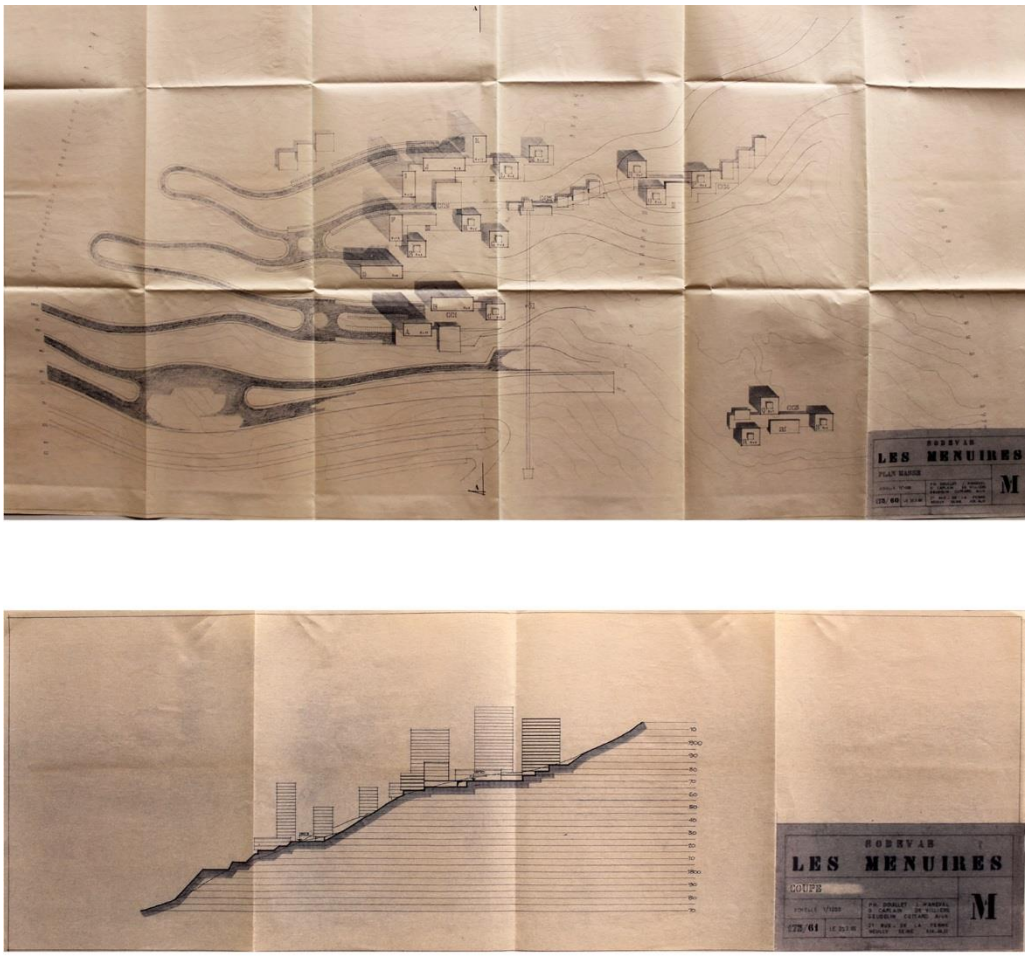


Fig. II. 2. 15. *Projet pour la station des Menuires par les architectes Douillet, Maneval, Caplain, De Villiers, Geudelin, Cottard, pour la S.O.D.E.V.A.B. En haut : plan masse ; en bas : coupe, échelle 1:1.000, 25/03/1965. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 202. Le projet est issu d'un concours d'architecture et contredit l'idée donnée par Laurent Chappis en tant qu'urbaniste-conseil du Département. Il est envisagé la création d'une station dense avec une prévalence de tours.*

2.5.2 Une spécificité des Alpes occidentales italiennes : le lien entre développement industriel et valorisation touristique de la montagne

À défaut d'une action menée par le gouvernement comme ce fut le cas en France, la création de stations touristiques dans les Alpes italiennes s'accomplit sous l'initiative de promoteurs privés. Pour ce qui concerne les Alpes occidentales, la proximité des grands centres industriels (Turin, Milan, Biella) fut l'un des facteurs qui a le plus influencé la réalisation de structures et d'infrastructures touristiques entre les années 1930 et 1970503. Trois figues émergent en particulier. Il s'agit de Adriano Olivetti (1901-1960), patron de la société homonyme, originairement productrice de machines à écrire et basée à Ivrea, figure de grande envergure dans le panorama culturel et politique italien ; Giovanni Agnelli (1866- 1945), patron de la F.I.A.T, entreprise de construction automobile basée à Turin ; Ermenegildo Zegna (1892-1966), fondateur d'une entreprise de production de tissus en laine, dans la province de Biella[504].

L'intérêt des cas évoqués réside dans le fait que les projets pour la création de stations touristiques furent intégrés dans des visions de grande envergure portées par les entrepreneurs, s'intéressant au développement économique du territoire de montagne. Cette vision, qui semble disparaitre après la Seconde Guerre mondiale, se décline, pour chacun des protagonistes, selon trois acceptions différentes que nous évoquons ici brièvement.

La construction de la station de Sestrières, voulue par Giovanni Agnelli, est réalisée à partir de 1930 sur la base d'un projet de l'ingénieur Bonadé Bottino. La création de Sestrières vise au développement d'un système d'infrastructure pour le tourisme à une échelle régionale. Elle est réalisée grâce à la création d'une société anonyme et le projet est réalisé dans le cadre d'une politique menée par la F.I.A.T. [505]. Outre la commercialisation des voitures, la F.I.A.T. contrôlait des sociétés gestionnaires de compagnies de transport pour le tourisme, voire qui participaient à la

503 Voir DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli, Roma, 2016, 658 p. ; GIOVANAZZI Sergio, *La montagna. Uno spazio per il tempo libero*, *op. cit.*

504 Un autre exemple qui mériterait d'être évoqué, même si localisé sur les Alpes Orientales, dans la province de Belluno, est la construction d'un village de vacances « Corte di Cadore » à Borca di Cadore, crée ex-nihilo par l'architecte Edoardo Gellner pour Enrico Mattei, patron de l'Ente Nazionale Idrocarburi (E.N.I.). Le village et construit entre 1956 et 1960 sur un versant du Mont Antelao non habité à cause de la dégradation du cadre hydrogéologique et forestier du terrain. La création du village correspond donc à une opération d'assainissement et de reboisement de la montagne.

505 Voir DEL GRANDE Alessio, *L'invenzione del Sestrière*, Tesi di Laurea Magistrale, Politecnico di Torino, 2010, relatori Antonio De Rossi, Piergiorgio Tosoni ; DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*

construction d'infrastructure pour améliorer le trafic routier. La vision de Adriano Olivetti, qui se concrétise avec l'élaboration d'un plan pour le développement touristique et industriel de la Vallée d'Aoste en 1936, s'insère dans le débat mené par les urbanistes qui revendiquent alors la nécessité d'élaborer des plans régionaux basés sur la connaissance des caractéristiques géographiques, économiques ou sociales d'un territoire[506]. C'est dans le cadre de ce plan qu'est conçue la station de Pila[507].

Ermenegildo Zegna et ses héritiers, à partir des années 1930 et jusqu'aux années 1970, entreprennent une opération d'assainissement de la Val Sassera, dans les Alpes proches de Biella, par le reboisement des territoires, la valorisation des pâturages et des alpages, le contrôle du risque hydrogéologique, la production d'énergie hydroélectrique par la réalisation de barrages et enfin la construction d'une « route panoramique », conduisant de l'usine à la haute montagne. Ces opérations permettront à la famille Zegna de contrôler un territoire assez étendu et d'entreprendre, dans l'après- Seconde Guerre mondiale, une mise en tourisme de la montagne[508]. C'est sur ce système que s'appuiera la construction de la station de Bielmonte érigée à partir de la fin des années 1960.

Les trois exemples révèlent également un rapport entre le concepteur de la station et le promoteur assez particulier. Le maître d'ouvrage n'est pas une société d'aménagement anonyme, mais est le patron d'une entreprise privée, qui choisit le concepteur et établit avec lui un échange direct. Dans le cas de la réalisation de Sestrières par exemple, l'ingénieur Bonadé Bottino est embauché directement par Giovanni Agnelli et, tout en gardant une liberté décisionnelle assez importante, il est souvent convoqué dans le bureau du patron pour discuter de l'avancement de la station. L'ingénieur relate aussi des conflits internes au sein de la famille à cause des différentes visions concernant les types d'hôtels à réaliser[509]. Par ailleurs, les archives de la fondation permettent de comprendre qu'Ermenegildo Zegna était directement impliqué dans chaque opération, du contrôle de l'identité des acquéreurs de terrains à la qualité architecturale de leurs projets et jusqu'au choix des essences pour le reboisement.

---

506 OLIVETTI Adriano (dir.), *Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Ivrea, Nuove edizioni Ivrea, 1943, 233 p.

507 Voir Chap. IV. 1.

508 Nous nous référons aux documents contenus dans les archives de la Fondazione Zegna. Entre autres: boîte 322, dossier 1554; boîte 324, dossier 1567, 1573.

509 Voir BONADÉ BOTTINO Vittorio et LEPRI Laura, *Memorie di un borghese del Novecento: l'avventura di un pioniere dell'industria*, Milan, Bompiani, 2001, 344 p.

Dans les exemples en question, les nouveaux établissements à réaliser devaient en fait exprimer en premier lieu l'image que l'entreprise voulait montrer d'elle-même, aux ouvriers comme aux autres visiteurs. Ainsi, la station de Sestrières est initialement conçue pour un tourisme populaire et dédiée notamment à l'accueil des ouvriers des établissements F.I.A.T. de Turin. Le site de Bielmonte est aménagé, selon la volonté d'Ermenegildo Zegna, de manière à permettre aux habitants du lieu (et travailleurs dans l'usine) d'accéder à la montagne et, en même temps, d'assurer une connexion plus facile entre les centres habités à une plus haute altitude et les établissements industriels.

Les cas de l'aménagement des trois sites de Bielmonte, Pila et Sestrières, montrent comment la proximité géographique du promoteur au lieu d'implantation de la station implique la réalisation de modèles assez différents par rapport aux réalisations françaises et à la majorité des réalisations italiennes des années 1960-70, financées principalement par des sociétés anonymes crées ad hoc, par des prêts bancaires ou par des financements publics. Dans les trois cas que nous venons d'analyser les opérations ne se limitent pas à la réalisation de la station, mais impliquent la transformation d'un territoire, souvent à travers une opération à grande échelle qui comprend une réflexion autour des connexions entre la montagne et les terres basses, là où l'industrie était localisée.

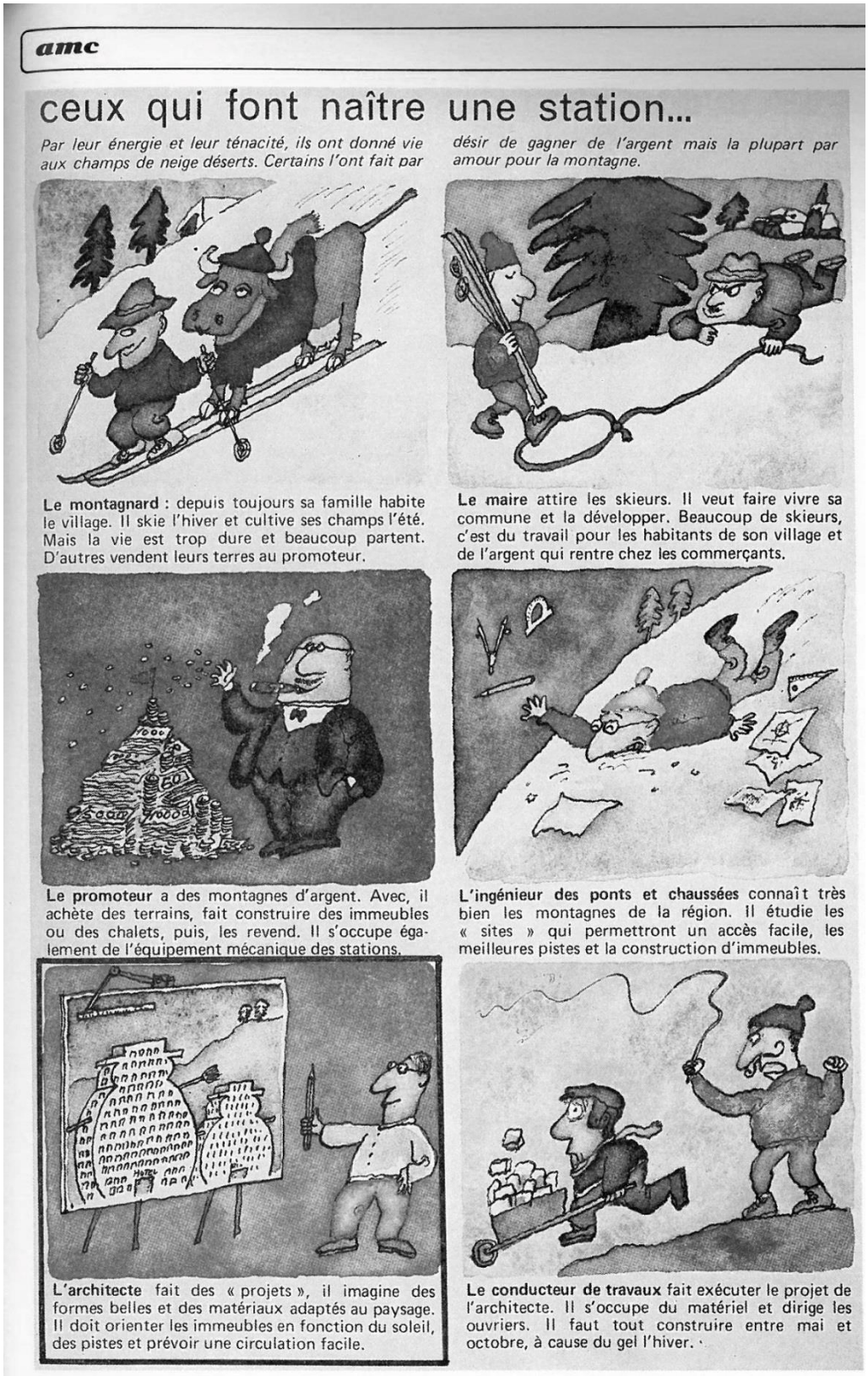


Fig. II. 2. 16. *Extrait du magazine Okapi, numéro « Le ski », publié dans* A.M.C. *1973.*

2.6. CONCLUSION : UNE NÉCESSAIRE LECTURE SYSTÉMIQUE DU PROCESSUS DE CRÉATION D'UNE STATION

En reparcourant une dizaine de projets d'aménagement de stations, nous avons questionné le rôle de l'architecte et de l'urbaniste dans les projets de création de stations de sports d'hiver dans les Alpes. D'un côté, le concepteur a effectivement la liberté de concevoir *ex nihilo* un nouvel établissement ; de l'autre, ses actions sont continuellement remises en question par d'autres acteurs composant le système complexe qui coordonne le projet. Cette tension est bien exprimée par la lecture en parallèle de deux réflexions parues dans les pages de la même revue *Techniques et Architecture* (n. 4, 1969). La première exalte le rôle de l'architecte-concepteur. La deuxième semble exclure l'architecte des acteurs responsables de la création d'une station. Le rôle de coordinateur des intérêts multiples est en fait assigné à « la société d'économie mixte », ou au promoteur.

> « Ne retrouvons-nous pas ici, l'attitude même des fondateurs de villes, métier dont nos vieux pays avaient comme perdu l'habitude, avec ce que cette attitude nouvelle, déclenchée à l'occasion de la création de villes de détente, au contact de la nature, peut avoir d'utilité expérimentale pour les réalisations plus courantes de notre développement urbain en général ? » [510].

> « On sait que dans une station de sports d'hiver la concurrence est vive entre le responsable du plan neige, qui doit utiliser les terrains plats pour ses arrivées de pistes, l'ingénieur des Ponts et Chaussées qui réclame ces mêmes terrains pour les parkings, et le promoteur qui les revendique pour ses constructions. L'arbitrage entre ces différents besoins n'est possible que si une autorité fédérant peut s'exercer dans la sérénité. C'est le cas de la société d'économie mixte qui n'a plus à tenir compte des intérêts particuliers qui ont été en quelque sorte collectivisés en son sein »[511].

Pour raconter l'histoire de la création des stations de sports d'hiver, qui est abordée à travers les cas d'étude dans la deuxième partie, il sera indispensable d'admettre cette complexité. Deux conditions d'ordre méthodologique s'avèrent donc nécessaires. Il nous semble d'abord opportun, comme nous l'avons déjà souligné dans le précédent chapitre, construire une narration capable de comprendre les transformations de l'espace en parallèle avec l'évolution du contexte administratif,

[510] PRADELLE Denys, « Les stations de montagne en France », *Techniques et Architecture*, vol. 4, 1969, pp. 66-77.
[511] *Techniques et Architecture*, n° 4, 1969, cité dans : DELORME Franck, « L'Atelier d'architecture en montagne. Contribution à la mise au point d'une architecture de montagne », *op. cit.*

législatif, culturel, économique d'une époque. De plus, les idées et les projets développés par urbanistes et architectes seront observés à l'intérieur d'un système de relations avec les différentes figures impliquées dans la création d'une station.
Dans un récent article, Laurent Tissot s'exprime sur la nécessaire prise en compte d'une multiplicité de facteurs, dans la tentative de raconter l'émergence d'un nouvel établissement touristique, dans son cas, la ligne du chemin de fer Montreux-Oberland Bernois[512].

> « Faire l'histoire du tourisme alpin nécessite la prise en compte d'un ensemble de facteurs qui s'associent tous à une exploitation intensive de la montagne et qui se fondent dans une subtile alchimie : exploitation scientifique, exploitation technologique, exploitation économique, exploitation politique, exploitation sociale, exploitation physique, exploitation médicale, exploitation géologique, exploitation symbolique, exploitation culturelle s'additionnent et se complètent dans la définition de ce profil touristique. […]. L'importance de ces facteurs peut varier dans le temps selon les attentes sociales et l'état du marché. Elle dépend fortement de considérations régionales et locales qui modèlent les offres selon les spécificités qu'on veut lui donner. Saisir la nature de cette conjonction de facteurs, leur intégration, leur densité requiert une attention soutenue à la totalité des acteurs qui participent à cette construction : entrepreneurs, financiers, employés, hôteliers, guides de montagne, politiciens, etc »[513].

L'historien suisse aborde ensuite le concept de « système touristique », comme paradigme adéquat à l'analyse de l'objet étudié. S'appuyant, plus en particulier, sur la notion de « système sociotechnique », déjà explorée par les historiens Thomas Hughes et François Caron[514], l'auteur développe les composantes à travers l'interaction desquelles il est possible d'étudier l'histoire de la ligne de chemin de fer. La liste est notamment composée par : les acteurs (qui garantissent la conception, construction, médiation, gestion et usage de l'infrastructure) ; la nature des réalisations (l'infrastructure, mais aussi les structures d'accueil et es attractions), la gestion (nature des financements, impact sur l'environnement ou sur d'autres systèmes touristiques, etc.).

---

[512] TISSOT Laurent, « À travers les Alpes : le Montreux-Oberland Bernois ou la construction d'un système touristique, 1900-1970 », *Histoire des Alpes*, vol. 9, 2004, pp. 227‑244.
[513] *Ibid.*, p. 228.
[514] Les références évoquées par Laurent Tissot sont : CARON François, « La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870) », *Annales H.S.S.*, 1998, pp. 859‑885 ; HUGUES Thomas, « L'histoire comme systèmes en évolution », *Annales H.S.S.*, 1998, pp. 839‑857.

Loin de prétendre pouvoir dresser une histoire compréhensive de chaque composante dans les cas que nous nous donnons à explorer, nous souhaitons néanmoins assumer une telle complexité dans notre méthode. Pour cela, nous recourons, pour chaque cas d'étude, à une lecture qui prend en compte un réseau d'acteurs agissant sur les multiples composants d'un territoire. Nous mobilisons des sources variées et une synthèse des informations à l'aide des cartes et frises chronologiques.

Partie III

PARTIE III. INTERROGER L'HISTOIRE DES STATIONS DE SPORTS D'HIVER

Dans les deux chapitres qui suivent, nous nous intéressons à l'histoire de trois domaines skiables, aménagés dans des contextes différents et durant des périodes diverses.

Dans les Alpes du Nord Françaises, nous avons étudié la construction du domaine skiable de la Grande Plagne, en Tarentaise, qui commence au début des années 1960, pour se conclure durant les années 1980, grâce au travail d'un seul architecte et urbaniste, Michel Bezançon, et le domaine skiable des Trois Vallées, dont les premiers projets datent de 1942 et qui se réalise finalement par un ensemble de stations de sports d'hiver créées durant des périodes différentes : Méribel (1938-39); Courchevel (1946-1952), Les Ménuires – (années 1960-1970).

Dans les Alpes italiennes du Piémont, nous avons étudié la formation du domaine skiable La Vialattea en Haut Val de Suse, à la suite de la création de la station de Sansicario. Le domaine relie des stations construites à des époques différentes, dont certaines créées *ex nihilo*, comme Sestrières (1931-34), Sportinia (1946) et Sansicario (dont le projet commence en 1970 la construction se prolongeant jusqu'aux années 1980).

Dans un premier chapitre, il s'agit donc de construire une analyse que nous avons définie comme « synchronique », car elle se concentre dans un intervalle de temps assez restreint, pour relire les premières phases du processus de définition d'un projet pour les stations de la Plagne et des Menuires. Nous souhaitons en cela vérifier l'existence d'interactions entre la production et l'implantation d'un projet pour une nouvelle station intégrée et les données à la fois naturelles et historiques des sites choisis.

Dans un deuxième chapitre, nous étudions Sansicario par une analyse diachronique et à grande échelle. Nous proposons de relire l'histoire de la station en l'inscrivant dans la trajectoire de transformation des sites touristiques du domaine skiable La Vialattea. Nous supposons en fait que pour comprendre « ce que s'est passée » il est nécessaire de considérer l'évolution du projet dans le temps, et de le penser comme étant à l'intérieur d'un système de relations, qui s'étend au territoire.

Chapitre III. 1. Quelles « interactions » entre la création d'une station et le site d'implantation ? Projets pour La Plagne et les Menuires

1.1. LA QUESTION DU « SOL » DANS LE PROJET DE STATIONS INTÉGRÉES EN FRANCE (1960-1975)

Nous nous donnons ici à révéler les interactions entre la définition d'un projet pour la création d'une station de sports d'hiver et les données à la fois naturelles et historiques du site d'implantation. Nous empruntons le concept d'interactions aux travaux de William Cronon. Selon l'historien, l'environnement est le champ où se jouent les relations réciproques entre l'homme et la nature[515].

C'est donc à travers cette perspective que nous souhaitons proposer une relecture de l'histoire de la construction des stations de haute montagne. C'est en outre à partir de ce cadre théorique que découle une méthode d'analyse.

Toutefois, le cadre d'un travail de thèse ne permet pas d'analyser chacune des multiples dimensions selon lesquelles se décline le rapport entre « systèmes naturels » et « activités humaines ». Nous nous limitons alors à traiter quelques aspects qui regardent plus spécifiquement la conception d'un plan masse et d'un plan d'aménagement, confrontée aux caractéristiques du sol d'implantation. Par ces dernières, nous considérons à la fois les données « naturelles », comme la géologie ou la topographie[516], tout comme les données qui relèvent du domaine historique et culturel, comme le système foncier ou l'histoire des usages antérieurs à la création de la station. Le choix est lié à une progressive prise de conscience, de la part de

[515] Voir le paragraphe « Méthode » en Introduction.

[516] Nous avons conscience que l'affirmation n'est pas complètement légitime, car l'homme, en s'établissant dans un lieu, transforme inévitablement la topographie et la géologie. En effet, William Cronon met toujours en garde quant 'au fait que la nature, elle aussi, doit être comprise comme réalité historique, ou culturelle. Sur le sujet voir, entre autres, CRONON William, « Une place pour les histoires : Nature, histoire et récit », *in* CRONON William et LEFÈVRE Mathias (trad.), *Nature et récits, essais d'histoire environnementale*, Bellevaux, Éditions Dehors, 2016, p. 47‑96. Dans ce cas, travaillant à une échelle spatiale assez élargie et dans une temporalité courte, nous pouvons admettre cette simplification.

l'auteure durant l'exploration des archives, du rôle décisif que les composantes du sol ont eu dans les processus de définition des projets de station.

Nous avons ensuite choisi comme cas d'étude des stations intégrées, réalisées sur des sites dits « vierges ». Ce modèle constitue selon nous un cas paradigmatique. En effet, les discours proposés par les aménageurs et les architectes[517] pour décrire les stations intégrées ont souvent souligné la dimension « neutre » du site d'implantation. Plus spécifiquement, nous examinons le travail conduit par l'architecte Michel Bezançon afin de définir le plan masse des stations de Plagne Centre (1960-1968) et Aime La Plagne (1968-1971), de même que le plan d'aménagement du domaine de la Grande Plagne, entre 1970 et 1975. Nous proposons une confrontation entre le récit de l'architecte publié dans des revues d'architecture (1960-1980) et l'histoire du processus du projet, telle que révélée par l'exploration des documents d'archives. Dans une deuxième partie du chapitre, nous proposons une possible poursuite de la recherche par l'analyse de la définition du plan d'aménagement pour la station des Menuires (1960-1965). En cela nous souhaitons démontrer que tout projet pourrait être l'objet d'une démonstration similaire.

Le corpus exploité est principalement constitué par les documents de projet, élaborés par les architectes et urbanistes (le fonds 30 J, de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis et le fonds 17 J de l'architecte Michel Bezançon, conservés aux archives départementales de la Savoie), ainsi que par les documents relatifs aux projets conservés dans les archives du S.E.A.T.M. (le fonds 1919 W, aux archives départementales de la Savoie).

En nous appuyant sur l'approche élaborée par William Cronon, il s'agit donc, d'une part, de comprendre comment les projets en question ont transformé les multiples caractéristiques du sol, et de l'autre, comment la nature du sol a influencé la définition des projets. Nous nous concentrons sur une temporalité courte (1960-1970) pour mener des analyses que nous pouvons qualifier de « synchroniques ». L'objectif du chapitre vise en fait à observer plus spécifiquement l'ancrage « spatial » de la station au lieu.

[517] Notamment à travers une série d'articles publiés dans les revues d'architecture françaises entre 1965 et 1980. Voir Chap. I. 2. 5.

1.2. LA RÉGIE DU PROJET DES STATIONS DE LA PLAGNE (1960-1975)

1.2.1. La Plagne, projet paradigmatique de station intégrée

L'aménagement du domaine de la Grande Plagne, dans la Vallée de Tarentaise, en Savoie, s'offre comme un exemple privilégié pour interroger la prise en compte du sol par l'architecte et l'urbaniste, de l'élaboration du plan d'aménagement jusqu'à la définition d'un plan masse pour chaque station. De ce point de vue, le projet constitue un cas unique pour différentes raisons :

- Du fait de son envergure. Au début de l'opération, en 1961, Bezançon envisageait de créer un total de 3.600 lits touristiques. Or, les chiffres augmentent progressivement au cours de la création des premières stations jusqu'à la prévision, émise entre 1969 et 1971, d'un nombre de lits allant de 30.000 à 36.000, distribués en 9 stations.
- La totalité du projet est gérée par un seul architecte et urbaniste, sur une durée de 20 ans environ. Tout en s'appuyant sur les conseils de spécialistes (par exemple Émile Allais, champion de ski et collaborateur des ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées), Michel Bezançon s'occupe de dessiner le plan d'aménagement, les plans masses et les projets d'architecture de chaque édifice.
- Le caractère exemplaire que la station a assumé aux yeux des aménageurs et des pouvoirs administratifs. Les acteurs du S.E.A.T.M., s'exprimant sur les pages des revues d'architecture[518], se réfèrent au projet de La Plagne pour décrire les caractéristiques de la station intégrée.

[518] Voir CUMIN Georges, « Les Stations Intégrées », *Urbanisme*, n° 116, 1970, pp. 50‑53 ; CAMBAU Vincent, « La réalisation des Stations de Sports d'Hiver », *Urbanisme*, n° 116, 1970, pp. 32‑36.

Fig. III. 1. 1. *Ortho image des stations de La Plagne, © 2019 Digital Globe.*

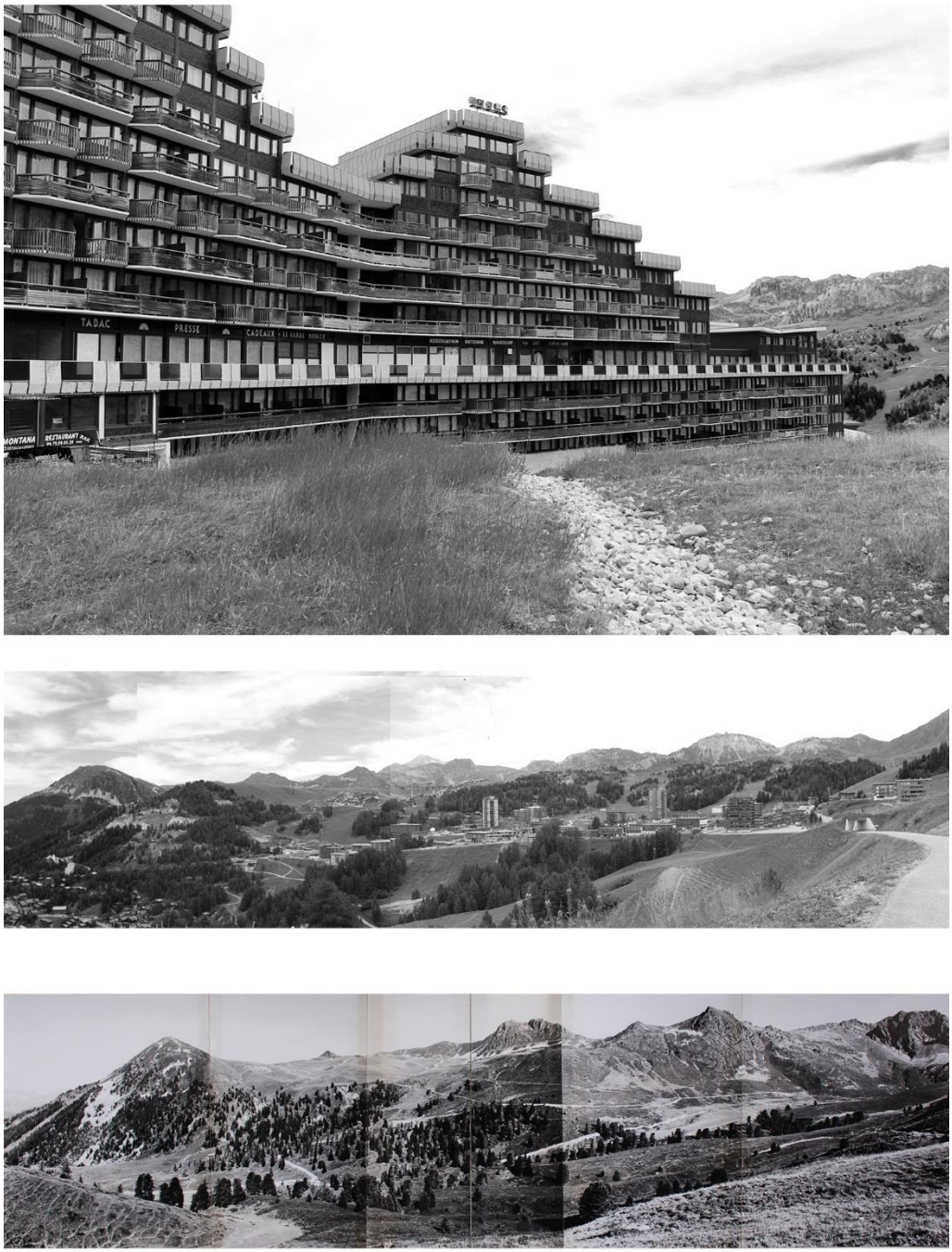


Fig. III. 1. 2. a. *Dans l'ordre : Plagne Centre et Aime la Plagne. Photo de l'auteure, 2016.* ***b.*** *Collage de photos anciennes du site de la Plagne, Michel Bezançon, non datée. Fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193.*

1.2.2. Le déclenchement du projet. Une initiative locale ?

Nous connaissons les dates, les acteurs et les faits qui ont permis d'engager le projet des stations de La Plagne, grâce aux documents conservés dans les fonds d'archives de Michel Bezançon et du S.E.A.T.M., ainsi que par la lecture des travaux[519] qui ont proposé une histoire de la station. Nous renvoyons aux sources en question pour la reconstruction détaillée du processus de montage du projet et nous nous limitons ici à fournir les éléments utiles pour notre analyse.

Outre de contribuer à la compréhension du projet de Michel Bezançon, que nous étudierons dans les paragraphes suivants, notre volonté vise aussi à évaluer si les initiatives, les financements, les acteurs ayant mené l'opération d'aménagement de La Plagne ont été endogènes ou exogènes au milieu local. Mettre en lumière cet aspect permet, selon nous, de mieux comprendre la relation entre le projet (pensé comme produit d'un réseau d'acteurs) et le site d'implantation[520].

L'aventure de La Plagne commence entre 1959 et 1960, par la rencontre entre Pierre Borrione (1914 - 1974), maire de la commune d'Aime en Tarentaise (Savoie), Maurice Michaud (1905 - 1973), directeur départemental des Ponts et Chaussées[521] et le jeune architecte Michel Bezançon (1932). La consultation des documents d'archives du S.E.A.T.M. révèle que Borrione, préoccupé par la situation économique des habitants du canton d'Aime, se tourne, via la Préfecture, vers les services des Ponts et Chaussées[522]. En 1959, un rapport est dressé s'intitulant

---

519 RÉVIL Philippe, « Parcours de Michel Bezançon », *in* GLIÈRE Francine (dir.), *Archives professionnelles de Michel Bezançon architecte-urbaniste (1952-1985). Répertoire numérique détaillé de la sous-série 17J*, Chambéry, Assemblée des Pays de Savoie, Archives départementales de Savoie, 2011, p. 230 ; WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, Thèse de doctorat en géographie, Grenoble, Université Joseph Fourier, 2004, 643 p. ; WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver : Stations de Tarentaise, 1945-2000*, Chambéry, Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, 2006, 202 p.

520 Une analyse de l'ancrage des financements et des acteurs des stations au contexte local a été menée pour la station de Courchevel et des Arcs dans la recherche : GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle (coord.), BILLET Sylvain et FRANÇOIS Hugues, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale*, TerriScope-Cemagref, 2010.

521 Directeur départemental des Ponts et Chaussées depuis 1952, il est chargé dans les années 1960 avec son équipe de la D.D.E., de l'aménagement touristique des montagnes françaises. Ils forment, en août 1964, la Commission Interministérielle d'Aménagement de la Montagne (C.I.A.M.), devenue en 1970 le Service d'étude et d'Aménagement Touristique de la Montagne (S.E.A.T.M.). Source : LYON-CAEN Jean-François, « Maurice Michaud (1905 - 1973) », La Région Auvergne Rhône-Alpes. Patrimoine Rhône-Alpes, archives en ligne. URL : http://www.rhone-alpes.culture.gouv.fr/courchevel/michaud.htm, consulté le 20/03/2019.

522 Voir MONTMAYEUR, « Economie du Canton d'Aime », 1959, 40 p., Boîte : La Plagne, 1959-1970. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 76. ; CAMBAU Vincent, Ponts et Chaussées de la Savoie. Service de l'équipement de la montagne « Station de La Plagne. Étude économique et administrative du projet », 1965, 3 p. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176.

« Économie du Canton d'Aime »[523]. Le dossier propose des actions en vue d'améliorer la condition économique du canton, considérée comme misérable pour beaucoup d'habitants : « Le paysan de Tarentaise qui n'est pas aussi un salarié est dans la misère »[524]. L'activité agricole manque de moyens, l'activité minière est en déclin et les travaux engagés pour la construction d'infrastructures de production d'énergie hydroélectrique sont temporaires. De ce fait, la population abandonne la montagne pour aller travailler dans des entreprises de construction de la vallée. Plusieurs propositions sont alors élaborées, incluant différents secteurs économiques, parmi lesquels : une meilleure exploitation de la forêt pour la production du bois, une exploitation laitière plus rentable, un renforcement de l'activité touristique.

Si le tourisme figure initialement comme l'un des aspects à prendre en compte, l'intérêt de la direction départementale des Ponts et Chaussées pour le territoire d'Aime implique assez rapidement une spécialisation du problème autour de cette question et, plus spécifiquement, autour du développement du tourisme des sports d'hiver. En effet, les services des Ponts et Chaussées de la Savoie avaient déjà retenu Aime comme l'un des sites favorables à l'accueil d'une station de sports d'hiver du fait de caractéristiques géographiques optimales[525] : le canton d'Aime possède des terrains orientés nord, avec une remarquable qualité panoramique, protégés du vent et dotés d'une topographie adaptée à la pratique du ski. À ces données essentielles s'ajoutent d'autres éléments qui font de La Plagne un cadre exceptionnel : les territoires de haute altitude qui seraient impactés par la création d'un domaine skiable relèvent entièrement de la propriété communale, s'agissant de terrains d'alpage de diverses municipalités. En outre, l'exploitation de la Mine depuis 1934 sur le site de La Plagne, par la société Pennaroya, avait doté celui-ci d'une route, de l'électricité et du téléphone.

C'est donc principalement pour œuvrer au projet de création d'une station de sports d'hiver que les maires des communes limitrophes (Bellentre, Longefoy, Mâcot) collaborent, suite à la création d'un Syndicat intercommunal, convoqué pour une première fois en 1959, par Borrione. Il en restera le chef jusqu'à sa mort, en 1974.

523 MONTMAYEUR, « Economie du Canton d'Aime », *op. cit.*
524 *Ibid.*, p. 2.
525 BETEMPS, « Aménagement des stations de sports d'hiver ». Boîte : Reconnaissance des sites en Savoie, 1960-1962. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 729.

1.2.3. Le rôle déterminant des ingénieurs des Ponts et Chaussées

Le démarrage de l'opération révèle le rôle important joué par le service des Ponts et Chaussées en la figure de Maurice Michaud, ingénieur en chef et directeur départemental, puis directeur de la Commission Interministérielle pour l'Aménagement de la Montagne (C.I.A.M.). C'est en outre par la médiation des Ponts et Chaussées que se réunissent les concepteurs et techniciens appelés à définir un plan d'aménagement pour La Plagne. Émile Allais (1912-2012), ex-champion olympique de ski, collabore avec l'équipe de Michaud dès les premières campagnes de reconnaissance de sites, en 1960, en vue d'implanter de nouvelles stations de ski. En 1961, c'est encore Michaud qui propose à Borrione de solliciter Michel Bezançon en tant qu'architecte et urbaniste en chef du Syndicat intercommunal[526]. Michaud joue également un rôle important dans la recherche de promoteurs. En 1959, il met en contact le Syndicat intercommunal avec l'entreprise de travaux publics Moderne[527]. Et lorsque la Société d'Aménagement de La Plagne (S.A.P.) établie en 1961 et regroupant un ensemble de promoteurs privés, signataire d'une convention avec le Syndicat intercommunal, rencontrera des difficultés financières qui bloqueront le projet entre 1961 et 1962, l'ingénieur général Michaud, encore une fois, demandera à diverses entreprises de la Savoie de prendre le relai[528]. La nouvelle Société d'Aménagement fera ensuite appel à Robert Legoux (1924), président du Comptoir Central du Matériel d'Entreprise (C.C.M.E.), organisme bancaire auprès duquel sera gagé le matériel de l'entreprise moderne. Legoux décide d'investir dans le développement de la station et le C.C.M.E. sera l'actionnaire principal de la société jusqu'en 1975[529].

---

526 « J'avais déjà fait plusieurs études d'urbanisme en Maurienne, notamment à Lanslevillard, pour imaginer les transformations liées à la construction du barrage du Mont Cenis. L'entrepreneur avec qui je travaillais alors m'a mis en contact avec Michaud. C'est lui qui m'a emmené à La Plagne, et j'ai commencé à travailler sur le sujet. Peu d'architectes croyaient alors à l'aménagement de la montagne. Moi je venais de monter mon agence, et je n'avais rien à perdre ! ». Voir Témoignage de Michel Bezançon dans : GUIGON Romain et LE MASSON Agnès, « Une Histoire de La Plagne », 2016, URL : http://www.perso-laplagne.fr/Histoire.htm (consulté le 20/2/2019).

527 Entreprise de construction marseillaise, financée par la banque Janovski. Source : MATTEUDI Emmanuel, *L'enfance de la montagne : structures familiares, capacité d'entreprendre et développement touristique;*, Thèse de doctorat, CEMAGREF et Institut de l'urbanisme de Grenoble, 1992.

528 Les entreprises : Botto, Ratel, Oliva, Pegaz & Pugeat. Voir: ZANARDO Sophie, « Introduction historique », *in Archives professionnelles de Michel Bezançon architecte-urbaniste (1952-1985). Répertoire numérique détaillé de la sous-série 17 J*, Assemblée des Pays de Savoie. Archives départementales de Savoie, Chambéry, 2011, p. 22.; RÉVIL Philippe, « Parcours de Michel Bezançon », *op. cit.*, p. 9.

529 MATTEUDI Emmanuel, *L'enfance de la montagne : structures familiares, capacité d'entreprendre et développement touristique; op. cit.*

Le suivi du projet par les services des Ponts et Chaussées caractérisera toute l'histoire de la construction de La Plagne. Bezançon relate les avancements du projet au service départemental des Ponts et Chaussées[530], représenté en la personne de Vincent Cambau (1924-2017)[531]. En outre, la S.A.P. se concerte régulièrement avec la direction départementale des Ponts et Chaussées, notamment autour des choix d'emplacement des remontées mécaniques[532], de même qu'avec la C.I.A.M.[533]. Enfin, les conventions entre la S.A.P. et le Syndicat intercommunal, qui sont redéfinies à chaque développement ultérieur du projet[534] sont toujours soumises au Préfet de la Savoie, représentant de l'État sur le territoire. Le contrôle du projet par les administrations se fait aussi par l'octroi ou la permission d'accéder aux financements d'état. À ce propos, les documents d'archives montrent qu'entre 1960 et 1968 la société fait appel au Fonds pour le Développement Économique et Social (F.D.E.S.). La S.A.P. l'obtient une première fois en 1964[535], une deuxième fois en 1966[536], pour réaliser une nouvelle tranche de remontées mécaniques pour la station de Aime La Plagne. Les demandes présentées par la S.A.P. sont soumises à l'avis du département et des ingénieurs des Ponts et Chaussées, puis transmises au préfet,

[530] Voir entre autres : BEZANÇON Michel, lettre adressée à Vincent Cambau, ingénieur des Ponts et Chaussées, portant comme objet: « La Plagne - téléski des Aollets», 13/06/1963; BEZANÇON Michel, lettre adressée à Vincent Cambau, ingénieur des Ponts et Chaussées, portant sur le schéma des remontées mécaniques à prévoir pour le domaine de La Plagne, 30/04/1969. Boîte : La Plagne, 1959-1970. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176.

[531] Ingénieur des ponts et chaussées, responsable de l'arrondissement de la Tarentaise (1949 - 1964), adjoint de Maurice Michaud à la C.I.A.M., puis au S.E.A.T.M. (1964 - 1971) et directeur du S.E.A.T.M. (1971 - 1975). Source: LYON-CAEN Jean-François, BRUSSON Jean-Paul et CHALABI Maryannick, « Station de sports d'hiver dite Courchevel 1850 », 1998 1994, La Région Auvergne Rhône-Alpes. Patrimoine Rhône-Alpes, archives en ligne. URL: rhonehttps://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/dossier/station-de-sports-d-hiver-dite-courchevel-1850/fe0e3758-cf8c-4fca-941a-dabfcbf5f854, consulté le 20/03/2019.

[532] Voir, entre autres, : BERARD J. Y. pour la Société d'Aménagement de La Plagne, lettre adressée à Vincent Cambau, ingénieur des Ponts et Chaussées, portant sur l'équipement en remontées mécaniques du massif de Biollay, 11/04/1964. Boîte : La Plagne, 1959-1970. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176.

[533] Voir, entre autres, la lettre envoyée par la Société d'Aménagement de La Plagne et adressée à Maurice Michaud, ingénieur général, chef de la Mission Interministérielle d'Équipements de la Montagne et ayant comme objet : « Deuxième tranche de l'équipement en remontées mécaniques de La Plagne, 10/05/1966. Boîte : La Plagne, 1959-1970. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176.

[534] Une deuxième convention entre le Syndicat intercommunal et la S.A.P. est établie en 1969, concernant la réalisation du satellite Aime La Plagne, une troisième en 1971, pour le projet de la station Super Plagne.

[535] Voir CAMBAU Vincent, « Demande d'emprunt auprès du F.D.E.S. pour le financement de la télécabine de la Grande Rochette », rapport du 1964. Boîte : La Plagne, 1959-1970. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176.

[536] Voir « Station de La Plagne. Demande de prêt d'équipement de la montagne auprès du F.D.E.S. Remontées mécaniques. 2ème programme », document non signé, 28/7/1976. Boîte : La Plagne, 1959-1970. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176.

qui se charge, si l'avis est favorable, d'envoyer le document au Commissariat au Tourisme, dépendant du Ministère de l'Intérieur. Chacun des établissements évoqués exprime des observations sur le projet et demande des modifications.

Entre 1969 et 1970 Bezançon produit un nouveau plan d'aménagement de grande envergure pour la SAP et le Syndicat intercommunal[537]. Le projet s'étend sur l'ensemble du massif avec la prévision de réaliser entre 30.000 et 36.000 lits touristiques. Vincent Cambau conseille alors à la société de se tourner vers différents types de financements, dont ceux notamment prévus par le Plan Neige pour la réalisation des routes d'accès aux stations, ou les fonds de Rénovation Rurale pour les stations-villages prévues par Bezançon à partir de 1972. Rappelons que la C.I.A.M., puis S.E.A.T.M., est majoritairement composée d'ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont travaillé dans les services départementaux de la Savoie : Maurice Michaud est le directeur du S.E.A.T.M. jusqu'à 1971, Vincent Cambau le deviendra en 1972, Georges Cumin sera actionnaire de la S.A.P. et plus tard directeur du S.E.A.T.M. à partir de 1974. Robert Legoux, promoteur de La Plagne, est aussi polytechnicien. Émile Allais, collaborateur des ingénieurs, est également actionnaire de la S.A.P. Ce mélange des rôles, qui voit les ingénieurs agir à la fois comme techniciens, mais aussi à l'intérieur des services de l'État, toujours en stricte relation avec les promoteurs, est l'une des raisons expliquant pourquoi la station de La Plagne a accès à une si grande quantité de financements[538]. Entre 1971 et 1975, le Syndicat intercommunal et la S.A.P. font appel à divers financements, dont les demandes sont conservées dans les fonds d'archives du S.E.A.T.M. (notamment, à travers le Fonds d'Action Locale). La C.I.A.M., puis S.E.A.T.M. auront pour rôle de contrôler et de présenter les demandes de prêts au sein du Commissariat Géneral au Tourisme, du Ministère de l'Équipement. À ce propos, Philippe Révil relate que, grâce aux réseaux de connaissance du promoteur Legoux, « parmi les cent premiers acheteurs d'appartements, une soixantaine sont ainsi des X, d'où le sobriquet de 'Polytechnique-sur-Neige' dont est alors affublée la station »[539].

---

[537] En 1969, la commune de Champagny rejoint le Syndicat intercommunal pour l'Aménagement de la Grande Plagne.

[538] « Henri Perrin et Robert Legoux, fins connaisseurs des procédures administratives et financières, font largement profiter La Plagne des subventions de l'État, et notamment du F.A.L., le Fond d'Action Locale, créé en 1969. Toujours est-il que grâce à l'étroite collaboration entre le promoteur, le directeur de la station et les communes, le Syndicat intercommunal va 'opérer de véritables razzias dans la dotation nationale du F.A.L.' : en 1971, La Plagne obtient 5,5 millions de Francs, soit 40% de la dotation ! » Source : GUIGON Romain et LE MASSON Agnès, « Une Histoire de La Plagne », *op. cit.*

[539] RÉVIL Philippe, « Parcours de Michel Bezançon », *op. cit.*, p. 9.

Par conséquent, le projet de La Plagne n'aurait sans doute que très difficilement pu aboutir sans l'appui des ingénieurs des Ponts et Chaussées et l'aide de l'État. Pour autant, les membres des commissions du C.IA.M. et du S.E.A.T.M., ne sont pas des étrangers à l'histoire et au contexte géographique de La Plagne : ils ont, pour la majeure partie d'entre eux, travaillé comme ingénieur pour la direction départementale de la Savoie.

1.3. UNE NARRATION PROPOSÉE PAR LES REVUES D'ARCHITECTURE (1966-1980)

Au début des années 1980, le domaine de la grande Plagne est constitué de 9 stations, dont une partie réalisée en altitude et complètement vouée au ski :
- Plagne Centre (1961- 1968),
- Aime 2000 (1969-1970),
- Plagne Village (1972-1973),
- Plagne Bellecôte (1974),
- Belle Plagne (1981),
- Plagne 1800 (1982).

D'autres stations (nouvelles, ou rattachées à des hameaux existants) sont réalisées à une altitude mineure, pour une fréquentation hivernale tout comme estivale :
- Longefoy - Champagny (1970 - 1971)
- Montchavin (1972-1973),
- Les Coches (1980). [540]

Si les stations sont l'œuvre d'un seul concepteur, les typologies adoptées et les langages architecturaux varient énormément. Les dernières réalisations de l'architecte, à partir des années 1970, adoptent souvent des codes formels ou des matériaux voulant se référer à l'habitat traditionnel des vallées alpines, selon un style qualifié de « néo-traditionnel » (sans pour autant renoncer au confort ou à la taille des appartements touristiques).

Entre 1966 et 1980, les projets pour l'aménagement de La Plagne sont présentés dans 6 articles différents dans les revues d'architecture françaises. Il compte au rang des projets de station les plus publiés. Nous souhaitons analyser ici brièvement le contenu des articles afin de comprendre comment le projet de La Plagne a été décrit par son concepteur Michel Bezançon, ou d'autres architectes et ingénieurs, auteurs

[540] Voir ZANARDO Sophie, « Introduction historique », *op. cit.* ; WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.*

des textes (Fig. III. 1. 3). Le premier et le dernier article (signé par Bezançon) sont particulièrement importants : ils permettent de saisir comment non seulement les architectures, mais aussi le discours de l'architecte et de la critique architecturale évolue; les imaginaires auxquels Bezançon et les autres concepteurs font référence pour décrire les projets de La Plagne, ainsi que l'idéal les animant, qui sont en fait profondément différents selon que l'on se situe au milieu des années 1960 ou à la fin des années 1970. Il nous semble aussi intéressant de pointer le décalage existant entre le récit proposé par les revues d'architecture, où les problématiques en lien avec la nature du sol ne sont pas mentionnées, et l'importance que celles-ci ont pourtant eue dans la conception et la réalisation du projet, comme nous le démontrons par l'analyse des documents d'archives.

1.3.1. La Plagne comme cité fonctionnelle et rationnelle

Un article paru dans l'*Architecture d'Aujourd'hui* en 1966 présente la station de Plagne centre, déjà réalisée, et le projet pour Aime La Plagne[541] (Fig. III. 1. 4). En écho avec les autres projets présentés dans la revue, la description se concentre sur l'architecture de la station, le site étant décrit comme « un site vierge réunissant l'ensemble des données techniques reconnues nécessaires (capacité du domaine skiable, enneigement, accès, monopole foncier, exposition, ensoleillement, climat, etc. […] »[542]. Les images accompagnant le texte – des photos de Jean Biaugeaud[543] – se concentrent presque exclusivement sur l'architecture et les espaces intérieurs de la station. Le site, couvert de neige, reste un fond neutre. Dans le texte descriptif, la fonctionnalité du nouvel établissement est mise en exergue : les circulations sont séparées (voitures, piétons, skieurs) et le plan masse se construit en fonction des espaces nécessaires à la pratique du ski. Les pistes convergent vers un seul point, correspondant au départ des remontées mécaniques. Dans cette zone, dite grenouillère[544], trouvent place les principales activités commerciales et de loisir. Les hôtels et les résidences sont disposés au nord, se développant en ruban, suivant une courbe de niveau. Enfin, un parking est réalisé en lien avec le point d'accès à la station.

---

541 BEZANÇON Michel, « La Plagne, Savoie », *L'Architecture d'aujourd'hui*, nº 126, 1966, pp. 24‑27.
542 *Ibid.*, p. 24.
543 Le photographe Jean Biaugeaud accompagnera tout le travail de Bezançon jusqu'à la moitié des années 1980.
544 Le terme avait déjà été utilisé par Laurent Chappis, dans le plan masse de la station de Curchevel, en 1946.

L'attention portée à l'adaptation de la forme à la fonction ainsi qu'à une articulation rationnelle des fonctions dans l'espace (comme mis en évidence sur le plan[545]), de même qu'à la séparation des circulations, fait écho aux réflexions sur la ville, élaborées notamment par les architectes des C.I.A.M. à partir des années 1930. D'ailleurs, dans ce même numéro de la revue est publié le texte « Les zones de loisir en haute montagne »[546], proposé par les architectes Figini, Pollini, Sert, dans le cadre du V^e C.I.A.M. à Paris, en 1937. La réflexion sur l'urbanisme de nouveaux centres pour le loisir avait été occasion de mettre en relief des principes qui auraient dû guider la construction de la ville en général, mais ils trouvaient une possibilité d'application immédiate dans les cités pour le loisir en haute montagne, où l'architecte était libre de toute contrainte imposée par la présence d'établissements existants.

L'article présente ensuite le projet pour Aime La Plagne, « paquebot de neige » intégrant tous les éléments d'une station touristique dans un unique bâtiment à grande échelle. La dimension de l'édifice, certains caractères formels (comme le profil pyramidal de la coupe longitudinale), certains aspects constructifs (comme la préfabrication des éléments de revêtement) font référence au paradigme de la mégastructure, selon les idées élaborées en Europe dans la première moitié des années 1960. Toutefois, le concept d'« unité touristique »[547] auquel l'auteur se réfère, ainsi que le choix de présenter l'édifice par une coupe transversale faisant ressortir la présence des « rues intérieures »[548], font aussi écho aux unités d'habitation de Le Corbusier. Si l'on regarde plus en détail, la « rue intérieure » fonctionne à la fois comme système distributif (permettant l'accès aux ascenseurs et aux studios) et comme galerie commerciale (sur laquelle s'ouvrent les magasins, restaurants, espaces communs). La référence à l'unité d'habitation est également évidente dans le choix de concevoir la couverture comme une terrasse publique et dans le rapport de l'édifice avec le sol : les images montrent une maquette posée sur un sol abstrait (des courbes de niveau définissant une topographie, sans référence par exemple à la présence de végétation) par le moyen d'un système de pilotis s'installant dans la pente. Dans les faits, les pilotis seront éliminés et l'édifice posera solidement sur le sol, à la suite d'un travail de remodelage de la topographie.

---

545 BEZANÇON Michel, « La Plagne, Savoie », *op. cit.*, p. 25.
546 POLLINI Gino, FIGINI Luigi et SERT Josep Lluís, « Les zones de loisir en haute montagne. C.I.A.M. 1937 », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 126, 1966, p. 11.
547 BEZANÇON Michel, « La Plagne, Savoie », *op. cit.*, p. 27.
548 *Ibid.*

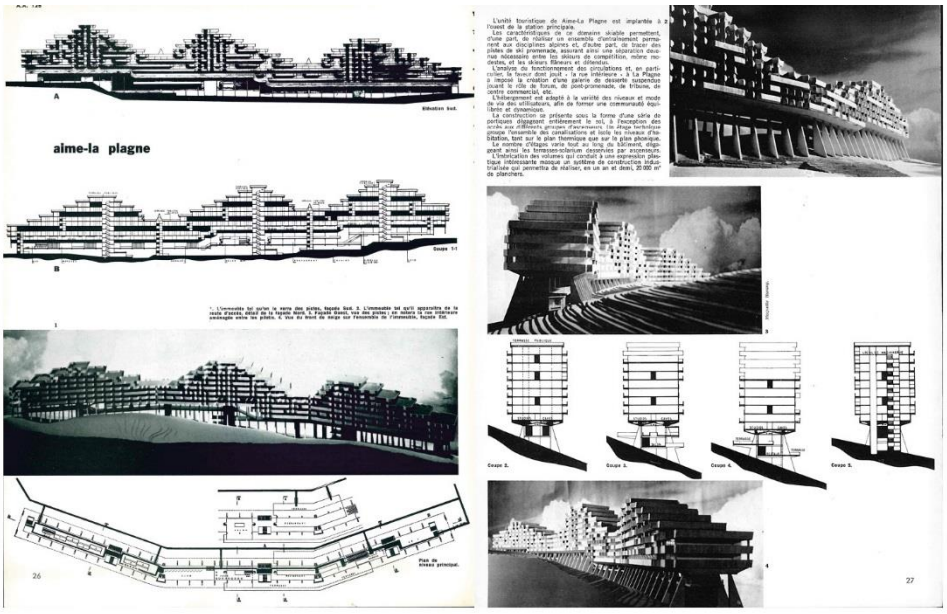
Nous ne savons pas si l'écho voulu entre la description des stations de La Plagne et les discours sur l'urbanisme élaborés par Le Corbusier et les architectes du C.I.A.M résulte de la volonté de l'architecte Bezançon ou de Charlotte Perriand[549], qui a guidé la préparation du numéro de la revue. Toutefois, une réflexion s'impose quant aux références architecturales mobilisées par le projet. Nous observons en effet une sorte de décalage temporel entre les imaginaires évoqués dans l'article et l'évolution de la réflexion architecturale contemporaine à la parution de la revue : l'immeuble de Aime La Plagne est construit entre 1969 et 1970, alors même que le modèle de l'unité d'habitation, mais aussi de la mégastructure[550], ont déjà montré leurs limites. Dans les articles suivants, publiés entre 1969 et 1974, il est à noter une attention portée plus spécifiquement aux données quantitatives (entité des investissements, altitude, lits touristiques). Le nombre de lits s'accroît progressivement, au fur et à mesure de l'annexion au domaine de divers satellites.

[549] Charlotte Perriand (1903-1999), architecte, travaille dans l'agence de Le Corbusier entre 1927 et 1937.

[550] Reyner Banham définit 1964 le *mégayear*. Selon le critique, cette année, caractérisée par une grande production dessinée, marque à la fois le triomphe et le début du déclin de l'imaginaire de la mégastructure. Source : BANHAM Reyner, *Megastructure. Urban futures of the recent past*, Londre, Thames and Hudson, 1976, 224 p.

	TITRE DE LA REVUE	NUMERO	TITRE DE L'ARTICLE, AUTEUR
1966	*L'architecture d'aujourd'hui*	N° 126, "Constructions en montagne"	"La Plagne, Savoie", Michel Bezançon
1969	*Techniques et Architecture*	Série 30, n° 4, "Stations Touristiques"	"La Plagne (Savoie)", Michel Bezançon, architecte, urbaniste
1970	*Urbanisme*	N° 116, "Montagne"	"La Plagne", Michel Bezançon
1971	*Techniques et Architecture*	Série 34, n° 1, "Equipement Touristique", dossier : "Stations de montagne"	"Aménagement de la Grande Plagne", Annie Dansette, archiecte et urbaniste
1974	*Urbanisme*	N° 145, dossier: "Devenir de la montagne et du littoral"	"La Grande-Plagne: aménagement du massif de Bellecote-Montjovet", Guy Champ
1980	*Techniques et Architecture*	N° 333, "Architecture des Loisirs: une nouvelle rélations avec l'environnement"	"Constantes et Variables de l'architecture de loisirs", Michel Bezançon

Fig. III. 1. 3. *Tableau avec les références des articles présentant les projets des stations de la Plagne, parus sur les revues d'architecture entre 1960 et 1980.*



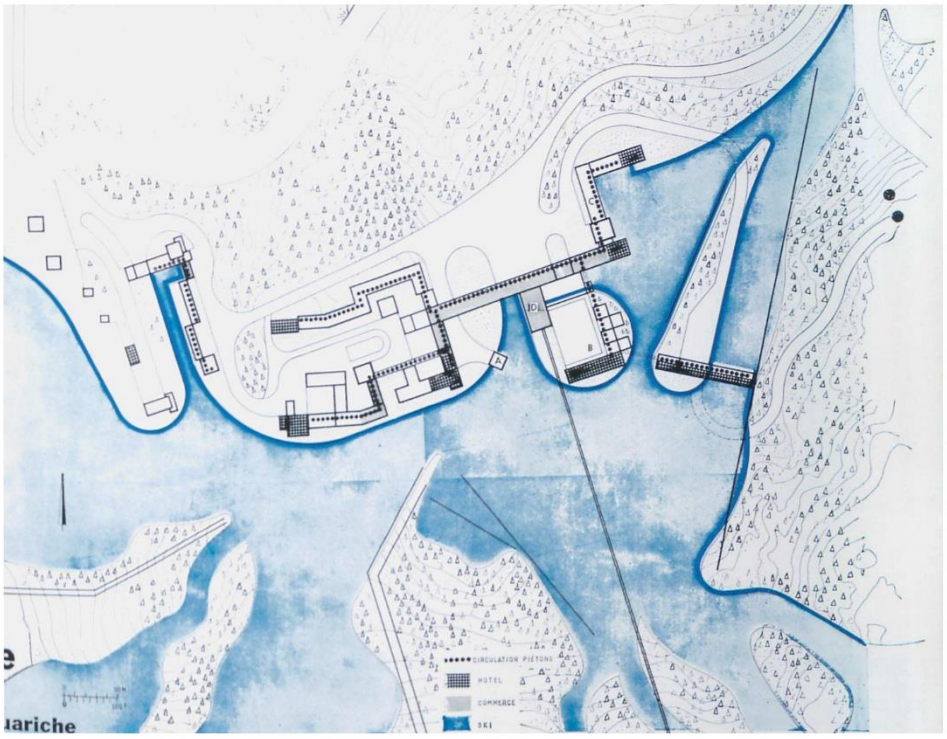


Fig. III. 1. 4. a. *Présentation du projet pour Aime la Plagne par Michel Bezançon.* ***b.*** *Plan masse du projet de Plagne Centre par Michel Bezançon.* L'Architecture d'aujourd'hui, *n° 126, 1966, pp. 25 ; 26-27.*

1.3.2. « Constantes et variables de l'architecture de loisir »

Dans un numéro de *Techniques et architecture* paru en 1980 et intitulé « L'architecture des loisirs : une nouvelle relation avec l'environnement », Bezançon publie l'article « Constantes et variables de l'architecture de loisir ». C'est l'occasion, pour l'architecte, de présenter la construction achevée des stations de Plagne Centre, Aime La Plagne, Plagne Bellecôte, qui avaient déjà fait objet de publication, mais aussi de nouvelles : Montchavin (1972), Valmorel (1976), Mottaret (1979) (Fig. III. 1. 5).

Ces dernières interventions sont caractérisées par un langage architectural en tout point différent. Le concepteur adopte des formes, des dimensions, des matériaux découlant de l'imaginaire du village alpin traditionnel. Bezançon propose de justifier ce choix en signifiant la légitimité qu'a l'architecture touristique de refuser les types et langages architecturaux ordinaires. La Plagne est alors comparée à la Villa Adriana, à Tivoli ou au Trianon de Marie Antoniette, à Versailles, ou, encore, à Disney World.

> « C'est cette fiction que l'on appelle architecture de loisir. L'architecture de loisir n'est pas une architecture comme une autre. Elle pose les problèmes qui lui sont particuliers. En effet, elle n'est pas directement fonctionnelle au sens que la première moitié du XX^e^ siècle a donné à cette définition. […] Pour cette raison, elle se caractérise souvent, par une sorte de décalage par rapport à l'architecture qui n'est pas de loisir »[551].

Si l'habitation-cellule ou les fonctions à installer sont les constantes de sa production, l'imaginaire architectural qui nourrit le projet en est une variable, qui peut changer en relation aux mythes et aux utopies de l'époque. Bezançon explique ainsi que les architectures de La Plagne Centre et Aime La Plagne étaient contemporaines au programme spatial Apollo et à une période caractérisée par une confiance dans le progrès technologique. Les implantations suivantes, par contre, ont été réalisées après la Guerre des Six Jours, la fermeture du Canal de Suez, les évènements de 1968[552], période de remise en question des modèles urbains préétablis. De nouveau, il nous faut mettre en évidence un paradoxe qui, là encore, renvoie à la temporalité des projets. Il y a en effet une incohérence dans le récit proposé par l'architecte, puisque les chantiers pour la construction des différentes

[551] BEZANÇON Michel, « Constantes et variables de l'architecture de loisir », *Techniques et architecture*, n° 333, 1980, p. 56.
[552] *Ibid.*, p. 57.

stations sont tous contemporains, ou presque. L'architecte explique en effet à Marie Wozniak dans un entretien datant de 2001 : « Ça a été extraordinaire. Montchavin a commencé en 72 et on faisait en même temps Montchavin et Aime La Plagne. Vous voyez, on était sur les tables à dessin, on avait simultanément des Aime la Plage et des Montchavin, ce qui n'est pas le même monde »[553].

La lecture des articles confirme par ailleurs combien le contexte géographique trouve généralement peu de place dans la présentation des projets[554]. Au contraire, selon les articles analysés, les projets semblent prendre forme à partir des imaginaires de l'architecte, mais aussi des touristes, dans un but qui est aussi commercial. Divers sont alors les principes adoptés dans la définition morphologique du nouvel établissement : de la « station linéaire » à la station « paquebot » ou « mégastructurelle », jusqu'à la « station-village ». L'analyse des articles met en lumière une série de paradoxes rendant évident le décalage entre le récit-description du projet et la réalité-processus de sa réalisation.

553 WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.*, p. 229.

554 Les seuls articles qui introduisent les plans d'aménagement de La Plagne à travers une prise en compte du contexte géographique sont : DANSETTE Annie, « Aménagement de la Grande Plagne », *Techniques et Architecture*, n° 1, 1971, coll. « 34 », pp. 68‑71 ; CHAMP Guy, « La Grande Plagne, aménagement du massif de Bellcote-Montjovet », *Urbanisme*, vol. 145, 1974, pp. 56‑59. Les deux ne sont pas écrits par Bezançon.

Fig. III. 1. 5. *Images de Plagne Bellecôte, Plagne Villages, Valmorel dans : BEZANÇON Michel, « Constantes et variables de l'architecture de loisir »,* Techniques et architecture, *n° 333, 1980, pp. 58 -59.*

1.4. PROJETS POUR LES STATIONS DE LA PLAGNE (1960-1975) : L'ÉMERGENCE DE LA QUESTION DU SOL

L'analyse des archives de l'architecte permet de comprendre que le plan masse des stations de Plagne Centre et Aime La Plagne, ainsi que la définition d'un plan d'aménagement pour le domaine de la Grande Plagne ont été influencés par d'autres éléments qui échappent au récit proposé dans les revues d'architecture. Nous avons en effet découvert que l'évolution du projet, entre 1960 et 1975, est affectée de manière déterminante par deux contraintes qui intéressent la nature du sol. D'un côté, la présence d'ouvrages d'exploitation minière dans le sous-sol ; de l'autre, la situation géologique du site d'implantation de la station.

1.4.1 La définition d'un plan masse pour Plagne Centre et la présence de la mine (1960-1968)

Le gisement de plomb argentifère de La Plagne était déjà exploité durant la période romaine, entre 250-550 apr. J.- C[555]. Les premiers documents attestant de l'existence d'une mine datent de 1470[556]. En 1766, le gisement tombe dans l'oubli. En 1810, l'exploitation redémarre à la suite de la découverte, par le saxon Schreiber, du filon Charles Albert ; elle se poursuivra pendant 50 ans. D'autres découvertes font reprendre les travaux à partir de 1901 et amènent à la création de la société des mines de La Plagne[557]. En 1934, la société Pennaroya commence à exploiter le gisement et, en 1959, elle absorbe la société des mines de La Plagne (Fig. III. 1. 6. a).

Si la présence de la mine est connue par les acteurs œuvrant à la création de la station de La Plagne, elle commence néanmoins à soulever des problèmes en 1962, lorsque la société Pennaroya prend connaissance du plan masse pour Plagne Centre. Dans une lettre adressée au Syndicat intercommunal[558], elle alerte alors de ce que les édifices de la station ont été prévus dans une zone d'intérêt pour la mine, d'autres étant localisés sur un sol où se situent probablement d'anciennes exploitations,

555 LANTEAUME M. et HACCARD D., « Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F », 1965, 24 p., Fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17J 193.
556 *Ibid.*
557 *Ibid.*
558 Lettre du 6/08/1962, citée dans : *Ibid.*, p. 4.

engendrant un risque pour les futures constructions[559]. Le problème devient évident à la suite d'un effondrement au niveau d'un pylône du remonte-pente des Aollets, suivi par la formation d'une doline[560]. C'est seulement après cet épisode que des études sont commanditées, à compter de 1964, par la Société d'Aménagement de La Plagne. Elles sont effectuées avec la participation de la société Pennaroya afin de recenser la présence de cavités sous les terrains impactés par la construction de la station Plagne Centre. Les archives documentent les résultats obtenus en faisant appel à différentes techniques. Grâce à une série d'études gravimétriques, des anomalies dans la composition du sous-sol sont effectivement remarquées, dont la nature ne peut toutefois pas être comprise avec précision[561]. Des études géotechniques sont alors effectuées en réalisant des sondages là où la construction d'un édifice est prévue. Celles-ci établissent : « Ces conclusions préliminaires attirent l'attention sur le fait que les bâtiments, dont la construction était envisagée et pour certains dont les fondations étaient en préparation, dans la zone E-ouest, étaient localisés sur une zone pleinement aléatoire »[562]. Les documents mettent toutefois en relief la difficulté de connaître le positionnement exact des différentes galeries. La stratification des percements souterrains, complexe et remontant à des temps reculés, rend difficile la compréhension du sous-sol dans son intégralité : la localisation exacte des excavations antérieures au XIX^{e} siècle a été perdue[563] et l'étude géologique n'est pas en mesure d'établir un relevé complet des cavités.

Le croisement d'informations obtenues par la superposition de cartes anciennes et les résultats des sondages permet toutefois, en 1965, de comprendre la position du

[559] MANGEZ Maurice, « Documentation et recherches sur les relations entre la Société métallurgique et minière de Pennaroya et la Société d'aménagement de la Station de la Plagne, de 1961 à 1969 », 1973, 22 p., Dossier : Les mines de la Plagne. Rapport 1973. Fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193.

[560] C.C.M.E., « Étude gravimétrique à La Plagne (Savoie) », 1965, Fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193.

[561] Les études gravimétriques se limitent à signaler des anomalies dans la densité du sous-sol. Les anomalies peuvent s'expliquer par la présence de vides tout comme par des changements dans la composition géologique du sol.

[562] « Étude géotechnique de La Plagne », 1965, Fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193 ; LANTEAUME M. et HACCARD D., « Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F », *op. cit.*

[563] « Les archives correspondant notamment à la période d'exploitation de la régie sarde ou sous l'occupation sarde, qui étaient conservées à Turin, auraient été détruites pendant la dernière guerre mondiale. […] On ne possède que le plan général de la Mine Royale de Mâcot, à l'échelle du 4000^{e}, dressé en 1851 […] qui fournit quelques données, d'ailleurs assez difficiles à utiliser, sur le développement des galeries et chambres d'exploitation. […]. Les travaux antérieurs à la période de Shreiber et non figurés sur le plan de 1851 sont inconnus ». Source : « Étude du problème de l'extension des ouvrages miniers de la Mine de La Plagne de Mâcot dans le domaine de la zone constructible est de la station de La Plagne », dans : LANTEAUME M. et HACCARD D., « Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F », *op. cit.*

filon dit Charles Albert, dans la partie Est de La Plagne[564]. En conséquence, une zone linéaire (indiquée sur les plans masses comme zone G), s'entendant de la zone nord-est jusqu'à la partie sud-ouest de la station, est définie comme non constructible, car directement affectée par la présence du filon Charles Albert[565]. La zone croise notamment le tracé de la route en deux endroits, faisant apparaître des situations de risque pour les poids lourds[566] (Fig. III. 1. 6. b. ; Fig. III. 1. 7).

Sur d'autres zones (E et F), des sondages complémentaires sont commandités, qui révèlent là aussi la présence de travaux miniers : « Il convient d'admettre l'existence dans le domaine constructible E ouest, d'une zone large de 25, 30 mètres, allongée sensiblement NE-SW sous laquelle existent des travaux miniers anciens de galeries et de chambres d'exploitation à fort dépilage, disposées en niveaux superposés »[567].

Dans les années qui suivent, les complications et les incompréhensions entre la S.A.P et Pennaroya continuent. En 1967, d'autres tunnels sont découverts lors de la construction de nouveaux édifices de la station. En 1968, le débat se concentre sur l'emplacement des édifices France et Transat : selon Pennaroya, ils sont édifiés dans des zones gérées par la mine. En 1968, le problème est encore irrésolu : « Nous sommes toujours attachés à rechercher dans l'implantation des constructions de La Plagne les solutions permettant la création d'une station de sports d'hiver et qui tiennent compte de la situation du sous-sol »[568] et la S.A.P convoque un expert[569] afin d'évaluer la possibilité pour les deux activités d'exploiter le même site. Le débat s'arrête en 1973 seulement, avec la fermeture définitive de la mine (Fig. III. 1. 8).

Ce processus, entre 1965 et 1969, implique pour l'architecte un travail continu de modification du plan masse, documenté par les archives. La « partie est », en particulier, sera modifiée substantiellement (Fig. III. 1. 9).

---

564 Coupe interprétative des travaux miniers Charles-Albert sous la zone constructible -La Plagne Est dressé par LANTEAUME M. et HACCARD D., « Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F », *op. cit.*

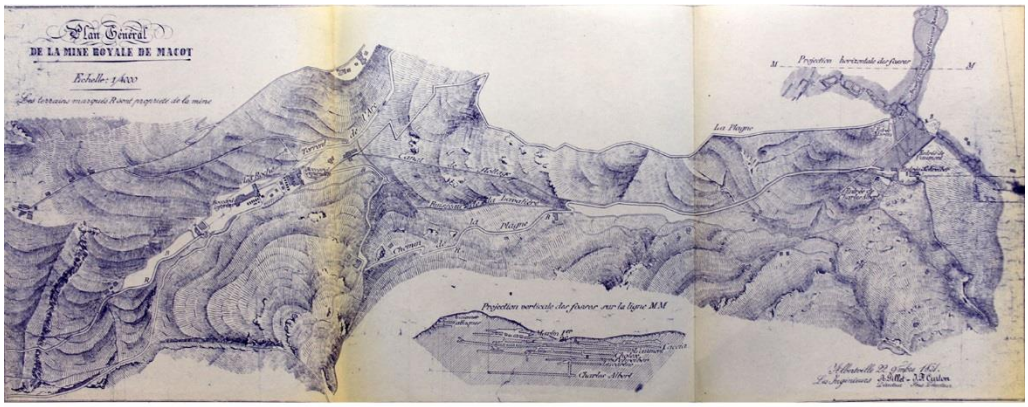
565 Il s'agit de la zone G, visible dans le plan masse.

566 « Étude du problème de l'extension des ouvrages miniers de la Mine de La Plagne de Mâcot dans le domaine de la zone constructible est de la station de La Plagne », dans : LANTEAUME M. et HACCARD D., « Etude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F », *op. cit.*

567 Voir « Interprétation des données minières », dans : LANTEAUME M. et HACCARD D., « Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F », *op. cit.*

568 « Construction sur le site de La Plagne et, en particulier, à l'Est du plateau, en fonction de l'existence des Mines de La Plagne », lettre non signée, 1968. Dossier : « Sondages », fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193.

569 MANGEZ Maurice, « Documentation et recherches sur les relations entre la Société métallurgique et minière de Pennaroya et la Société d'aménagement de la Station de la Plagne, de 1961 à 1969 », *op. cit.*



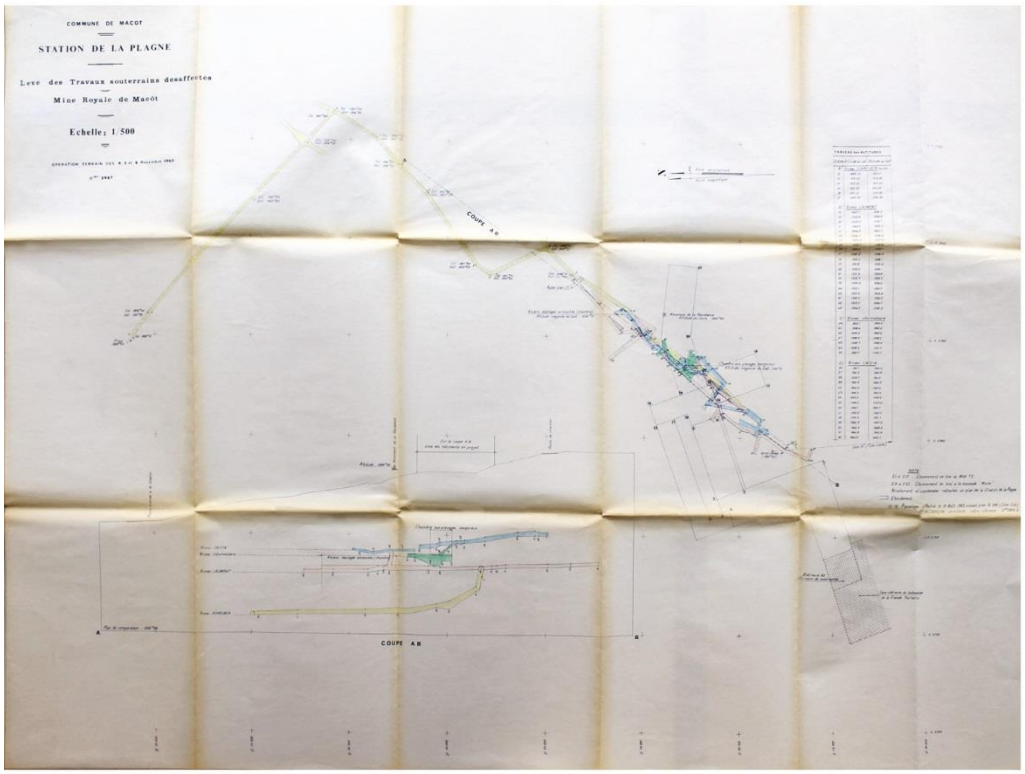


Fig. III. 1. 6. a. *Plan de la Mine de Mâcot en 1850, échelle 1:4000, fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193.* ***b.*** *Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F, Levée des travaux souterrains désaffectés, Mine Royale de Mâcot, échelle 1:500, 1967, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193.*

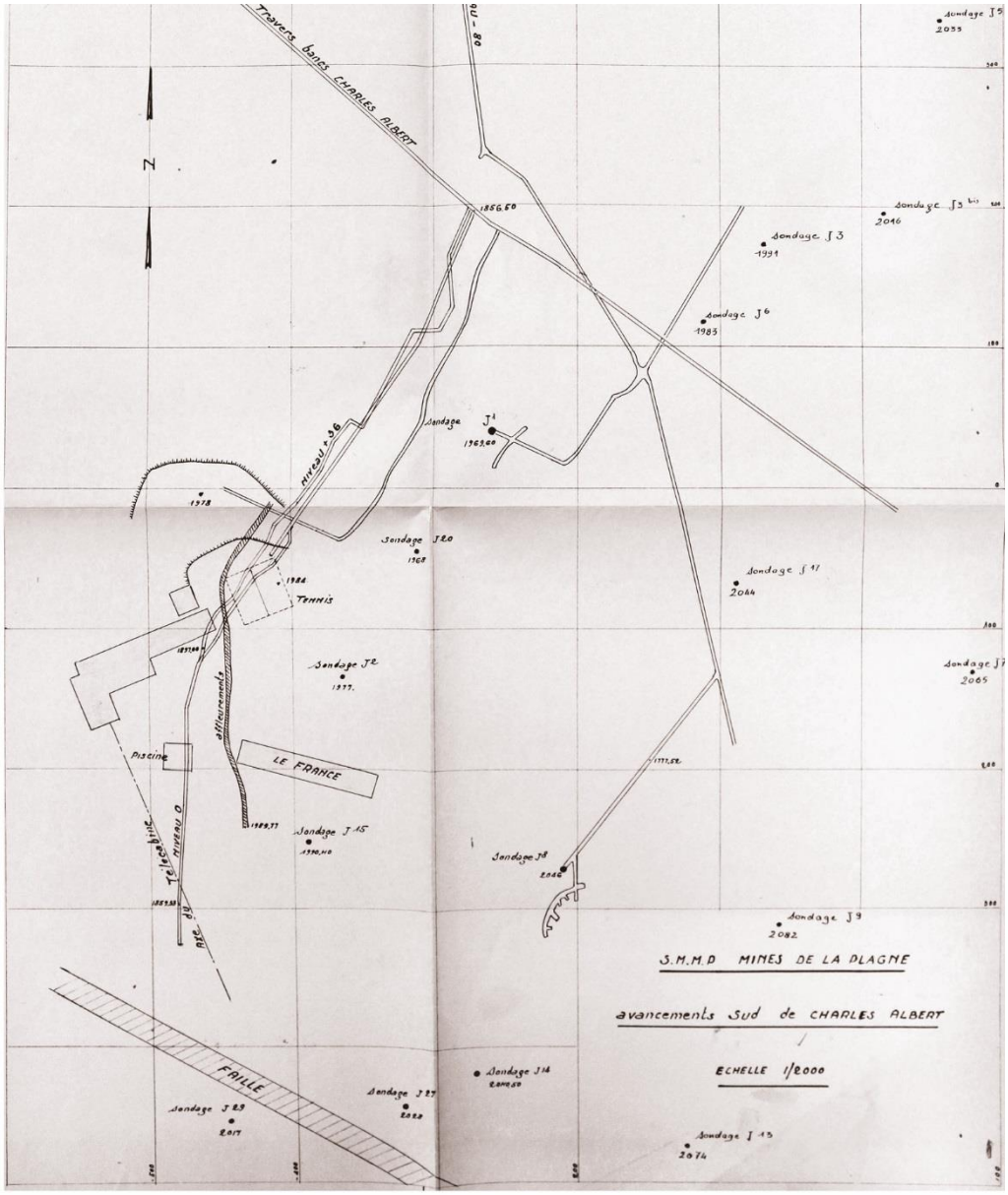


Fig. III. 1. 7. *Sondages de la zone constructible La Plagne E-F, Avancement Sud de « Charles Albert », SMMP Mines de La Plagne, 1:2000, (1965 ?). Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 192.*

Fig. III. 1. 8. *Évolution des plan masses entre 1962 et 1968.* ***a****. Plan masse partiel de Plagne Centre « B 102 », échelle 1:1.000, Michel Bezançon architecte – urbaniste, mars 1962, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 192.* ***b.*** *Plan des circulations, échelle « B 110 », 1:2.000, Michel Bezançon architecte – urbaniste, 10/05/1962, Archives départementales de la Savoie, 17 J 192.* ***c.*** *Plan de masse de la station de la Plagne. Interférences avec les Mines de La Plagne. Conclusion du rendez-vous du 1er juin avec Monsieur Laurent Architecte en Chef et Monsieur Martin – Saint – Leon, échelle 1 :2000, juin 1962 (?) sur carte du 20 mai 1962, « B 106 », fonds Michel Bezançon, Archives départementales de la Savoie, 17 J 192.* ***d.*** *Plan masse de Plagne Centre « B 197a », échelle 1:1.000, Michel Bezançon architecte – urbaniste, 23/04/1968, Archives départementales de la Savoie, 17 J 192.*

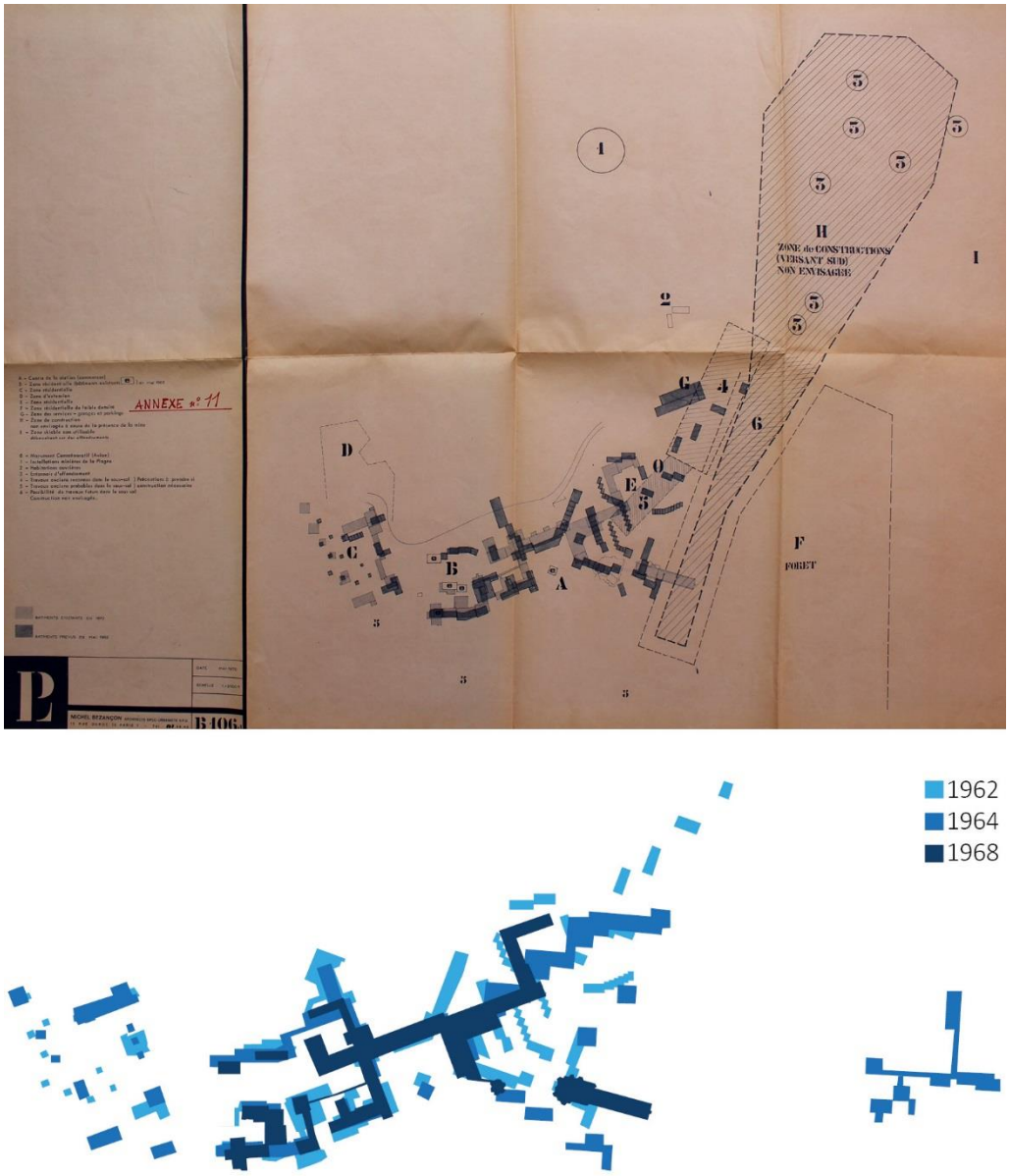


***Fig. III. 1. 9**. **a**. Superposition des plans masses pour Plagne Centre du 1962 et du 1970, Michel Bezançon, B 106 b, échelle 1:2.000, 1970. Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 194. **b.** Schématisation des variations du plan masse (1962-1968), dessinée par l'auteure.*

1.4.2. Le plan d'aménagement pour le domaine de La Grande Plagne se confronte à la géologie du massif (1960-1970)

La convention entre la Société d'aménagement et le Syndicat intercommunal, définitivement établie en 1963, prévoyait la construction d'environ 3600 lits touristiques sur le site de La Plagne, avec des agrandissements possibles durant la décennie suivante (Fig. III. 1. 10). La société d'aménagement est alors chargée de réaliser les remontées mécaniques et le lotissement, une fois obtenue la maitrise du foncier. La Plagne est réalisée entre 1960 et 1968. Commencent ensuite les travaux pour la construction de Aime La Plagne, qui s'achèvent en 1970. En cette année, la station de La Plagne dispose de 6000 lits, la station d'Aime de 2500.

Le premier plan, dressé en 1960 l'architecte et urbaniste Bezançon, était basé sur les reconnaissances effectuées par Émile Allais, dont l'objectif était la création d'un domaine skiable. Les éléments retenus pour déterminer l'emplacement des remontées mécaniques et les zones constructibles avaient alors été définis en fonction du ski : la topographie, l'orientation vers le nord (garantie du maintien de la neige), le panorama et l'altitude.

Les années suivantes, comme nous l'avons déjà évoqué, sont caractérisées par une augmentation continue de la prévision du nombre de lits mais aussi du nombre de communes impliquées dans l'opération. Ainsi, entre 1968 et 1970, un nouveau plan d'aménagement pour la Grande Plagne prévoit la création de 30.000 à 36.000 lits (10 fois le plan initial), distribués en neuf stations, pour une surface d'environ 100 km^2 et à une altitude s'entendant entre 1.200 et 3.400 mètres. Bezançon conçoit alors un domaine s'étendant sur six bassins versants, chacun desquels occupant le territoire d'au moins deux municipalités. Le plan prévoit de réaliser une station pour chacune des communes concernées, afin de garder un équilibre dans les rapports internes au Syndicat intercommunal. En outre, chaque station est localisée sur un bassin versant différent, assurant la réalisation d'un centre autonome pour les accès, les remontées mécaniques et la gestion de l'eau. Pour autant, chaque centre est connecté à l'ensemble, grâce à une route et des remontées mécaniques, ainsi que par la gestion et promotion, opérées par une seule société d'aménagement (Fig. III. 1. 11).

L'analyse des documents révèle qu'il s'agit en premier lieu d'une volonté propre au Syndicat intercommunal – chaque commune réclamant la construction de lits touristiques sur son territoire –, et à la société d'aménagement, pour laquelle la vente d'appartements constitue une source de profits. De fait, divers documents

témoignent de ce que les autorités du département, de même que les services des Ponts et Chaussées, alertent la société quant au développement excessif des stations. En outre, certains propriétaires se plaignent de la direction prise depuis 1969 par les aménageurs de La Plagne[570]. Cette augmentation peut aussi avoir été stimulée par le mécanisme de financement établi par le Plan Neige, qui privilégiait les stations de grande capacité. Nous savons par exemple que les stations pouvaient obtenir des financements pour la construction de la route d'accès si le nombre de lits était supérieur à 2000, limite au-dessus de laquelle celle-ci pouvait être considérée comme départementale.

Au-delà des caractéristiques géographiques du site, l'architecte doit nécessairement considérer une autre contrainte : la situation géologique particulière du domaine de La Plagne (Fig. III. 1. 12. a). Selon les archives, le problème émerge suite aux études gravimétriques conduites à Plagne centre en 1965. Les anomalies dans les résultats[571] révèlent en effet que la station est en train d'être construite sur une zone cicatricielle d'où la présence de différentes compositions géologiques sur le site :

> « La zone couverte par les implantations de la station de La Plagne se localise sur un accident structural majeur des Alpes, le contact anormal entre la nappe de Vanoise-Mt Pourri et la zone houillère briançonnaise […]. Le domaine d'extension de la station de La Plagne et de ses satellites est directement intéressé par cette zone cicatricielle, soit que les implantations de construction, les circulations et les remontées mécaniques se localisent sur la zone des gypses et cargneules même, soit que ces différents ouvrages se situent à la marge interne de la zone houillère dénudée et rabotée, ou à la marge externe de la zone Vanoise-Mont Pourri flottante sur son coussin de gypses. Le site est bien entendu remarquablement défavorable, car les implantations s'effectuent soit sur les gypses en place ou glissés plus ou moins emballés dans la moraine, soit sur les schistes du Néo-permien et les sables du Trias inférieur intéressés par les exploitations anciennes »[572].

La situation se révèle particulièrement critique dans la zone d'implantation de Aime La Plagne, où seule une bande de 220 mètres de long et 50 mètres de large serait constructible[573]. Il s'avère toutefois nécessaire, afin d'obtenir les financements départementaux pour la construction de la route d'accès, de prévoir une station d'au

[570] Voir lettre de Pelegrin M. à Vincent Cambau, 30/04/1969. Boîte : La Plagne, 1959-1970. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176.
[571] Auteur Inconnu, « Étude du site géologique », *op. cit.*
[572] *Ibid.*, p. 20.
[573] ZANARDO Sophie, « Introduction historique », *op. cit.*, p. 25.

moins 2000 lits touristiques[574]. Cette contrainte, s'ajoutant à la prise en compte de la donnée climatique, caractérisée par la présence de forts vents, oriente les choix de l'architecte vers un type architectural capable de concentrer sur une surface limitée un grand nombre de lits touristiques, contribuant substantiellement à l'invention de ce qui a été défini un « paquebot de neige » (Fig. III. 1. 12. b).

[574] « De façon générale, le chiffre de 2.000 semble être pris pour un minimum. C'en est un évidemment pour le classement de la voirie d'accès en chemin départemental, mais ce ne doit pas être le critère essentiel de détermination des « petites » capacités ». Source : LE MONNIER G. (pour J.-R. Beau direction de l'équipement), Lettre au préfet de la Savoie, portant objet: « Projet Grande Plagne », 1971, Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177. Voir aussi : ZANARDO Sophie, « Introduction historique », *op. cit.*, p. 25.

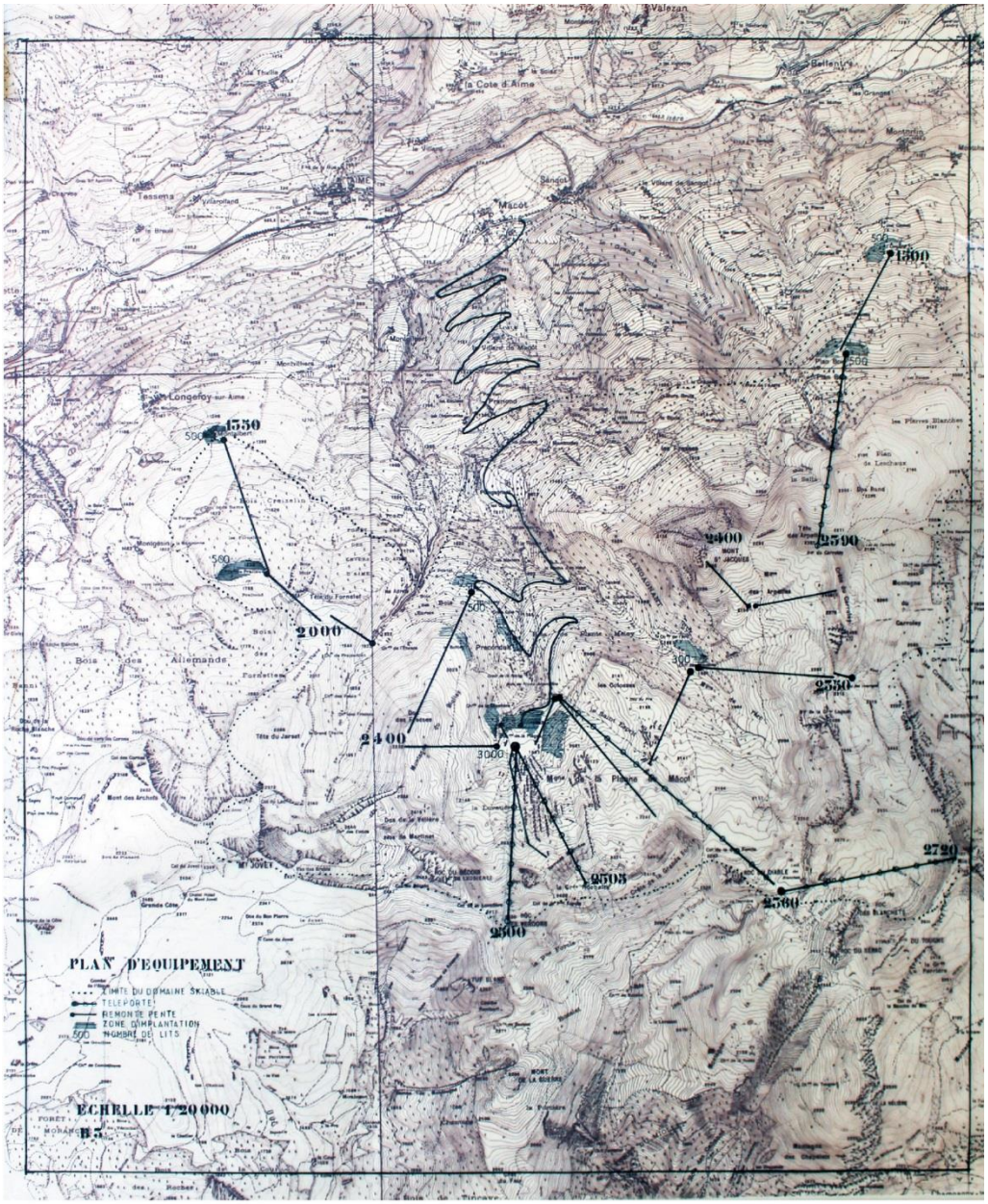


Fig. III. 1. 10. *Plan d'équipement du domaine de La Plagne dessiné par Michel Bezançon et Emile Allais, échelle 1:20 000, 1961, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 192.*

Fig. III. 1. 11. *Plan d'aménagement du domaine skiable Grande Plagne par Michel Bezançon et Emile Allais, échelle 1:20.000, 1970. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176.*

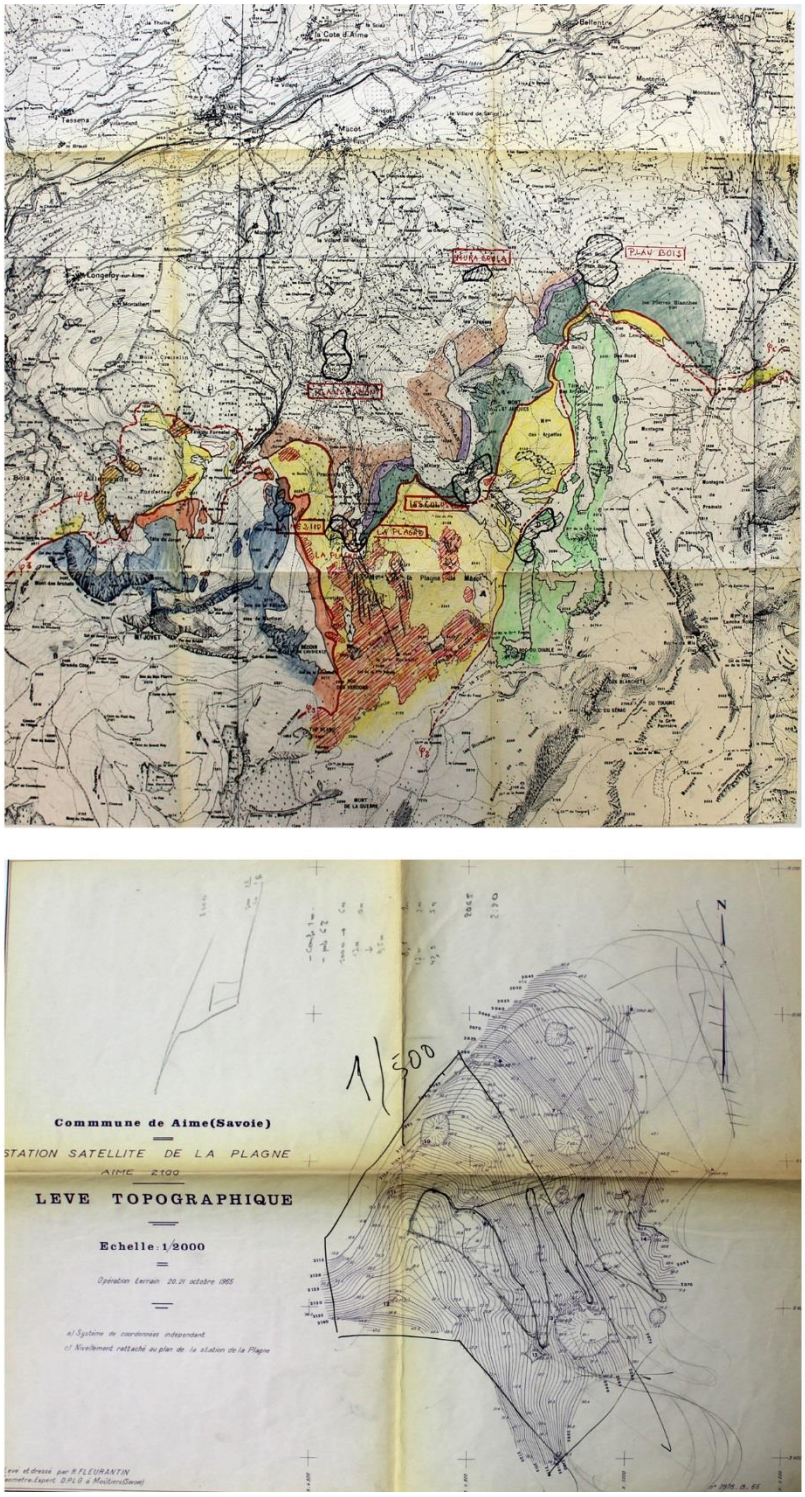


Fig. III. 1. 12. a. *La Plagne, Étude du site géologique, 1965 (?). Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193.* ***b****. Levé topographique pour la station satellite de La Plagne, Aime 2100, échelle 1:2.000, par H. Fleurantin, 20-21/10/1965. Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 195.*

1.4.3. La constitution du domaine de la Grande Plagne (1970-75) : l'expansion continue de la station et les fragilités du site

Dès la première convention entre le Syndicat intercommunal et la Société d'Aménagement de La Plagne signée en 1961, redéfinie en 1969 lors de la construction du satellite Aime La Plagne, puis en 1971, pour l'aménagement de Super Plagne, la Société obtient d'être le seule à avoir la maîtrise du foncier des terrains intéressés par le projet. La S.A.P. peut donc procéder à une véritable transformation du site qui va au-delà de la simple implantation de structures nouvelles. Par exemple, une autorisation est accordée par la convention de 1961 afin de démonter chaque élément dérangeant le domaine skiable. Pour cette raison, à Plagne Centre, d'anciennes structures agricoles sont détruites[575] et le ruisseau de la Lovatière est canalisé et enterré. De plus, selon une formulation restant non modifiée dans les conventions de 1969 et 1971 : « la société aura le droit de prospecter toutes sources, nappes d'eau, voire même les ruisseaux situés sur des terrains appartenant à chacune des Communes du Syndicat, qui devront être mises gratuitement à sa disposition à première réquisition, à la seule condition qu'elle les utilise au profit d'un lotissement »[576]. Enfin, aucun déboisement ou reboisement ne pourra intervenir sans l'accord exprès de la Société concessionnaire.[577] La forêt, qui avait été considérée dans le rapport de 1959 comme une possible ressource pouvant créer des emplois en lien avec la filière bois est dès lors soumise aux intérêts de l'exploitation touristique du domaine. D'une façon générale, une importante transformation du paysage a lieu à partir de 1960, avec une primauté de l'activité du ski sur tous les autres usages (agricole, industriel) qui avaient caractérisé le site jusqu'alors.

Une approche similaire est adoptée lors de la deuxième phase d'expansion des stations de La Plagne, pour la définition du plan d'aménagement de la Grande

[575] Notamment, la démolition de la « Halle pastorale » et du « Chalet de fabrication » situés à proximité de la Laitière. En compensation la S.A.P. doit verser une indemnité ou reconstruire les structures pour l'exploitation des alpages. Il est notamment envisagé la cession gratuite, à la communauté locale, d'un magasin dans le nouveau centre commercial destiné à la vente des produits agricoles. Source : « Convention du 24 Décembre 1961 modifiée par avenant du 27 Novembre 1963 entre le Syndicat Intercommunal pour l'étude et l'aménagement de la station de la Plagne et la Société d'aménagement de la station de la Plagne », 1963, 11 p., Boîte : La Plagne, 1959-1970. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176.

[576] *Ibid.*, p. 8.

[577] *Ibid.*, p. 9.

Plagne, en 1971. Dans le dossier de présentation[578], la géographie du site est présentée comme un « atout majeur » pour les communes du Syndicat. Les caractéristiques retenues sont, là encore, celles nécessaires à la création d'un domaine skiable : l'orientation, l'exposition au soleil, l'altitude, la topographie, la proximité avec d'autres stations. Le rapport entre le nombre de lits envisagés et la surface du domaine, pilier d'un équipement équilibré, est rappelé, mais ne semble plus être l'une des préoccupations majeures. La tendance est celle d'une expansion continue, avec le souci de créer des stations capables d'offrir des cadres de vie variés, et d'une capacité limitée à 5000-6000 lits chacune.

Plusieurs documents semblent mettre en garde les promoteurs quant au « gonflement du nombre de lits »[579]. Lors d'une réunion organisée à la préfecture en 1971 rassemblant les acteurs concernés par l'aménagement de La Plagne, est évoquée la possible modification des limites du parc de la Vanoise afin de faciliter l'expansion de la station. Cambau, directeur adjoint du S.E.A.T.M., fait alors part de sa perplexité quant à l'augmentation du nombre de lits touristiques, qui aurait notamment risqué de provoquer une saturation du domaine skiable.

Parmi les nouvelles opérations envisagées par la S.A.P. après 1970, le projet de Belle Plagne rencontrera des problèmes majeurs. Les ingénieurs du S.E.A.T.M considèrent le site non adapté à la création d'une station : « Sa réalisation, et surtout son fonctionnement, posera des problèmes en raison des caractéristiques topographiques du site. D'ailleurs, celui-ci n'avait pas été retenu comme un site, dont l'aménagement était évident, jusqu'au moment où la Société d'Aménagement de La Plagne y est intéressé »[580]. Ou, encore « [le] domaine skiable [est] émietté en plusieurs bassins successifs dont les issues vers la station constituent le fond de la vallée, boyau au relief difficile, rainuré par le torrent et posant de sérieux problèmes de sécurité (avalanches) »[581]. Pour les mêmes raisons, le schéma de desserte mécanique envisagé (et qui paraît s'imposer) prévoit une route de Belle Plagne au glacier […]. Les prototypes d'engins automoteurs en cours de réalisation faciliteront ce genre de desserte, mais celle-ci sera coûteuse et posera des problèmes sérieux

[578] Syndicat intercommunal de La Plagne. Aime, Bellentre, Champagny, Longefoy, Mâcot, « Aménagement de La Grande Plagne », 1971, 22 p., Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177.

[579] LE MONNIER G. (pour J.-R. Beau direction de l'équipement), lettre au préfet de la Savoie, ayant comme objet : « Projet Grande Plagne », *op. cit.*

[580] MICHAUD Maurice directeur du S.E.A.T.M., lettre adressée au Préfet ayant comme objet : « projet Grande Plagne. Station de Belle-Plagne », 1971. Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177.

[581] *Ibid.*

d'exploitation des champs de ski »[582]. C'est en effet suite à une étude effectuée en 1972 que des risques réels d'avalanches sont mis en lumière : « Cher Monsieur, je reçois à l'instant les premiers exemplaires de la carte avalanche de la Grande Plagne, et le résultat de cette étude pour Belle Plagne me paraît très grave, au point de remettre en question ce projet »[583]. Le projet est définitivement abandonné en 1973 : « La carte des avalanches ne nous laisse pas liberté d'envisager l'urbanisation de Belle Plagne »[584]. Le risque d'avalanche a aussi des conséquences sur la réalisation de la route balcon, ou rocade, pensée pour connecter les stations entre elles et pour ensuite être prolongée jusqu'au domaine skiable des stations des Arcs[585].

L'analyse des documents montre comment les projets d'expansions sont développés sans aucune connaissance des risques géologiques de la zone concernée. De la même manière, la question de l'alimentation des stations en eau potable ne semble pas être un critère pris en compte dans le choix de sites à équiper. À ce propos, en 1972, Cambau[586] met en garde le préfet Lemonnier quant aux importantes dépenses qu'il sera nécessaire d'engager pour assurer l'adduction en eau nécessaire aux stations Colosses et Super Plagne[587].

---

582 S.E.A.T.M., « La Grande Plagne », 1971, 8 p., Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177.

583 CAMBAU Vincent, lettre à M. Legoux, C.N.M.E. portant sur les résultats de l'étude des avalanches dans le domaine de la Grande Plagne, 22/08/1972. Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177.

584 BORRIONE Pierre, président du Syndicat intercommunal de La Grande Plagne, lettre au Préfet de la Savoie ayant comme objet : « station de La Plagne. Liason routière Intercommunale dite 'Route Balcon' », 11/04/1973. Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177.

585 CAMBAU Vincent, lettre au Préfet de la Savoie ayant comme objet « Savoie- Station de La Plagne. Liason routière intercommunale dite 'Route balcon' », 1973. Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177.

586 CAMBAU Vincent, note à M. Lemonnier (sous couvert de M. Faure) ayant comme objet « La Plagne- adduction d'eau », 1972. Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177.

587 Les deux stations, dont le projet et l'emplacement seront ensuite modifiés, avaient été prévues par une convention signée entre la Commune de Mâcot et la Société d'Aménagement de La Plagne le 17/03/1971. Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177.

1.4.4. Une progressive prise de conscience de l'environnement ?

Les plans masses et d'aménagement, loin d'être fondés sur une connaissance approfondie de l'environnement au sein duquel ils s'inscrivent, sont modifiés au fur et à mesure que les problèmes émergent et que les études techniques sont effectuées. C'est probablement pour cette raison que l'architecte Bezançon a récemment qualifié la construction de La Plagne comme étant « inventée par approximations successives »[588].

Une série de documents datant des années 1970 semble toutefois révéler une prise de conscience progressive des risques naturels et des enjeux environnementaux du site. Il s'agit manifestement d'une évolution qui n'est pas spécifique à l'histoire de La Plagne, mais semble être propre à l'histoire de l'aménagement touristique de la montagne, en général.

Les archives du S.E.A.T.M. contiennent, par exemple, des protestations menées en 1974 par une association locale « pour la défense des biens privés et communs des habitants de Bellentre et pour la protection de la nature » [589]. Durant la même année, des programmes de reboisement sont aussi envisagés, en reconnaissant la valeur paysagère de la forêt dans le cadre d'une station de haute montagne. De fait, une autre association, composée de propriétaires de La Plagne[590], fondée en 1964 et proche des dirigeants de la S.A.P., lance l'opération : « Des arbres pour La Plagne ». Le but est de « reboiser les abords de la station, en compensant les arbres abattus pour le développement du domaine skiable. Grâce aux fonds réunis, une centaine d'arbres seront plantés en 1975 et plusieurs autres jusqu'en 1980. La station prend ensuite le relais, et la plantation d'arbres est alors prévue dans la plupart des travaux »[591].

Une telle prise en compte des enjeux de protection et de mise en valeur de l'élément naturel est à mettre en lien avec la volonté, à l'échelle nationale, de mettre au point les techniques, connaissances et outils nécessaires à l'intégration de la question des risques naturels dans la fabrication des plans d'aménagement et des projets

588 ZANARDO Sophie, « Introduction historique », *op. cit.*, p. 23.

589 CUMIN Georges, lettre au Préfet de la Savoie, « Avis concernant des protestations d'une association pour la défense des Biens privés et communs des habitants de Bellentre et pour la protection de la nature », 1974. Boîte : La Plagne, 1970-1975. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 177.

590 L'Association des Propriétaires de La Plagne. Source : GUIGON Romain et LE MASSON Agnès, « Une Histoire de La Plagne », *op. cit.*

591 *Ibid.*

d'architecture[592]. À ce sujet, les archives de Michel Bezançon conservent un extrait du magazine *Le Point* paru en 1977 et intitulé « Effondrements : il y a des zones rouges. Une première série de quinze cartes révèle des zones périlleuses en France. En pleine zone rouge, une célèbre station de sports d'hiver : La Plagne ». L'auteur déplore l'ignorance diffuse parmi les constructeurs en matière de risques hydrogéologiques **:**

> « La prudence devrait donc inciter les bâtisseurs à ne construire qu'en dehors de zones dangereuses, et les autorités locales à protéger les sites menacés par un sol instable. Or c'est rarement le cas ; et, le plus souvent, par ignorance, car ce risque-là, en France, n'est pas recensé »[593].

Il informe aussi les lecteurs de l'existence d'un travail cartographique en cours, mené par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (B.R.G.M.), afin de recenser et classer les risques liés au sol et au sous-sol. Sur la carte en question, La Plagne figure dans une zone rouge signifiant « risques non négligeables ou importants » (Fig. III. 1. 13. a). L'article mentionne un commentaire de M. Pommier[594] responsable du service de Sécurité civile de la Savoie. Interrogé sur la situation de La Plagne, il répond : « cela signifie que le gypse assez fragile de ce secteur aurait peut-être dû conduire à implanter la station ailleurs, il y a une quinzaine d'années. Et que, demain, on pourrait envisager des contrôles supplémentaires pour les aménagements existants »[595].

La nécessaire prise en compte des données géologiques en matière d'aménagement de la montagne est aussi documentée en 1970 par Reynold Barbier, professeur à la faculté de Science à Grenoble (Fig. III. 1. 13. b). L'auteur met en avant une faiblesse générale de l'enseignement de la discipline dans les parcours de formation des ingénieurs, urbanistes et architectes. Pourtant, la connaissance des données géologiques permettrait à la fois d'améliorer la construction (notamment, les travaux de fondation) et de limiter les dépenses engendrées par les erreurs et les désastres naturels, mais aussi de mieux choisir les sites d'implantation. L'auteur traite des principaux problèmes causés par des enjeux géologiques concernant la

[592] Sur le sujet voir, entre autres, CARTRON Joël, « Les plans de prévention des risques naturels prévisibles : quelles améliorations du dispositif juridique de prévention ? », *Revue juridique de l'Environnement*, n° 2, 1995, pp. 247‑264.

[593] GIRAUD Janvier, « Effondrements : il y a des zones rouges », *Le Point*, n° 270, 12 septembre 1977, p. 82, Dossier : Sondages, sous-dossier : Mouvement du sol et du sous-sol 1975-1978. Fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 194.

[594] Le prénom n'apparaît pas dans le document.

[595] GIRAUD Janvier, « Effondrements : il y a des zones rouges », *op. cit.*

construction en montagne. Au sujet des fondations des édifices et la construction de routes, l'auteur décrit les techniques à adopter dépendant de la connaissance des caractéristiques du sol. Concernant l'alimentation en eau potable et l'assainissement, l'auteur met en garde à propos d'un problème majeur pour les grandes stations de haute altitude : l'eau potable n'est pas toujours disponible en grande quantité, surtout en hiver à cause du gel. Ensuite, l'auteur illustre les méthodes d'étude utilisées par les géologues pour connaître la nature du sol. L'idée animant le discours est la nécessité d'entreprendre des études géologiques avant de définir un plan masse :

> « Avec la collaboration de ces divers spécialistes, on saura quels sont les terrains auxquels on aura affaire et, si les études ont été entreprises suffisamment tôt, on pourra ainsi, en toute connaissance de cause, placer les bâtiments lourds et les bâtiments légers dans des terrains éventuellement moins favorables : méthode bien préférable à celle qui consiste, trop souvent, à faire un beau plan-masse qui s'avère ensuite irréalisable, totalement ou partiellement »[596].

Ou, encore :

> « Il est absolument certain que l'on peut aboutir à des plans plus cohérents et surtout plus réalisables, si l'on commence (comme on le fait par exemple pour les barrages) par des études géologiques et géotechniques aussi complètes que le nécessite le site envisagé »[597].

Les territoires de montagne constituent dans les années 1970 à la fois un terrain révélateur et un laboratoire d'expérimentation en matière de prise en compte des études géologiques et géotechniques par le projet architectural. Les constructions en montagne sont les plus assujetties à une série d'accidents. L'année 1970 présente l'un des bilans les plus dramatiques de l'histoire française pour ce qui concerne le nombre de victimes d'accidents provoqués par des évènements naturels : 39 personnes lors d'une avalanche à Val d'Isère en février, et 71 personnes à la suite d'un éboulement au sanatorium du Plateau d'Assy, en avril[598]. C'est donc à partir de ces contextes géographiques qu'émerge une première prise de conscience du rôle de la géologie et de la nature du sol, dans l'aménagement du territoire.

---

[596] BARBIER Reynold, « Le rôle de la géologie dans l'urbanisme en montagne », *Urbanisme*, n° 116, 1970, p. 29.
[597] *Ibid.*
[598] Sur le sujet voir, entre autres, ARNAUD Danielle, *La neige empoisonnée*, Paris, Alain Moreau, 1975, 299 p.

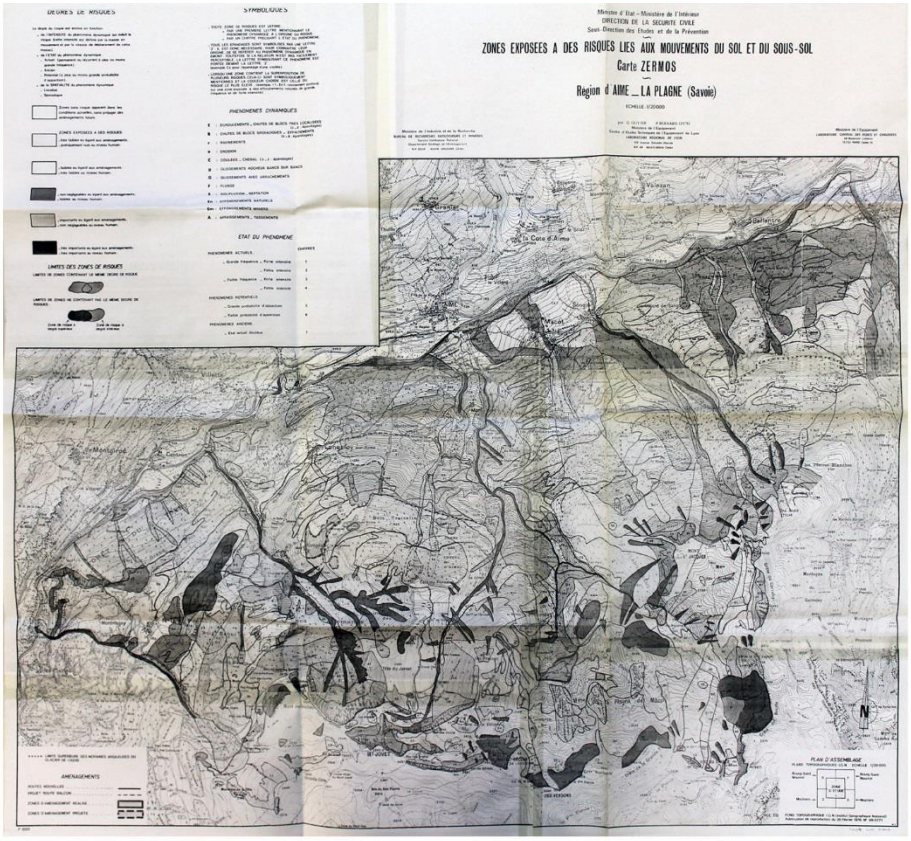


Fig. III. 1. 13. a. *Zones exposées à des risques liés aux mouvements du sol et du sous-sol. Carte Zermos. Région d'Aime – La Plagne (Savoie), par G. OLIVIER, P. BERNARD, Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Lyon, 1:20000, 1975. Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 197.* ***b.*** *Raynold BARBIER, « Le rôle de la géologie en montagne »,* Urbanisme, *n° 116, 1970, pp. 26-27.*

Fig. III. 1. 14. *Superposition du plan d'aménagement de La Plagne dressé en 1961 par Michel Bezançon et Emile Allais et qui détermine l'emplacement de Plagne Centre et Aime la Plagne (AD73, 17 J 192), et les zones exposées à des risques liés aux mouvements du sol et du sous-sol, selon la Carte Zermos. Région d'Aime – La Plagne (Savoie), conservée dans les archives de l'architecte (AD 73, 17 J 197).*

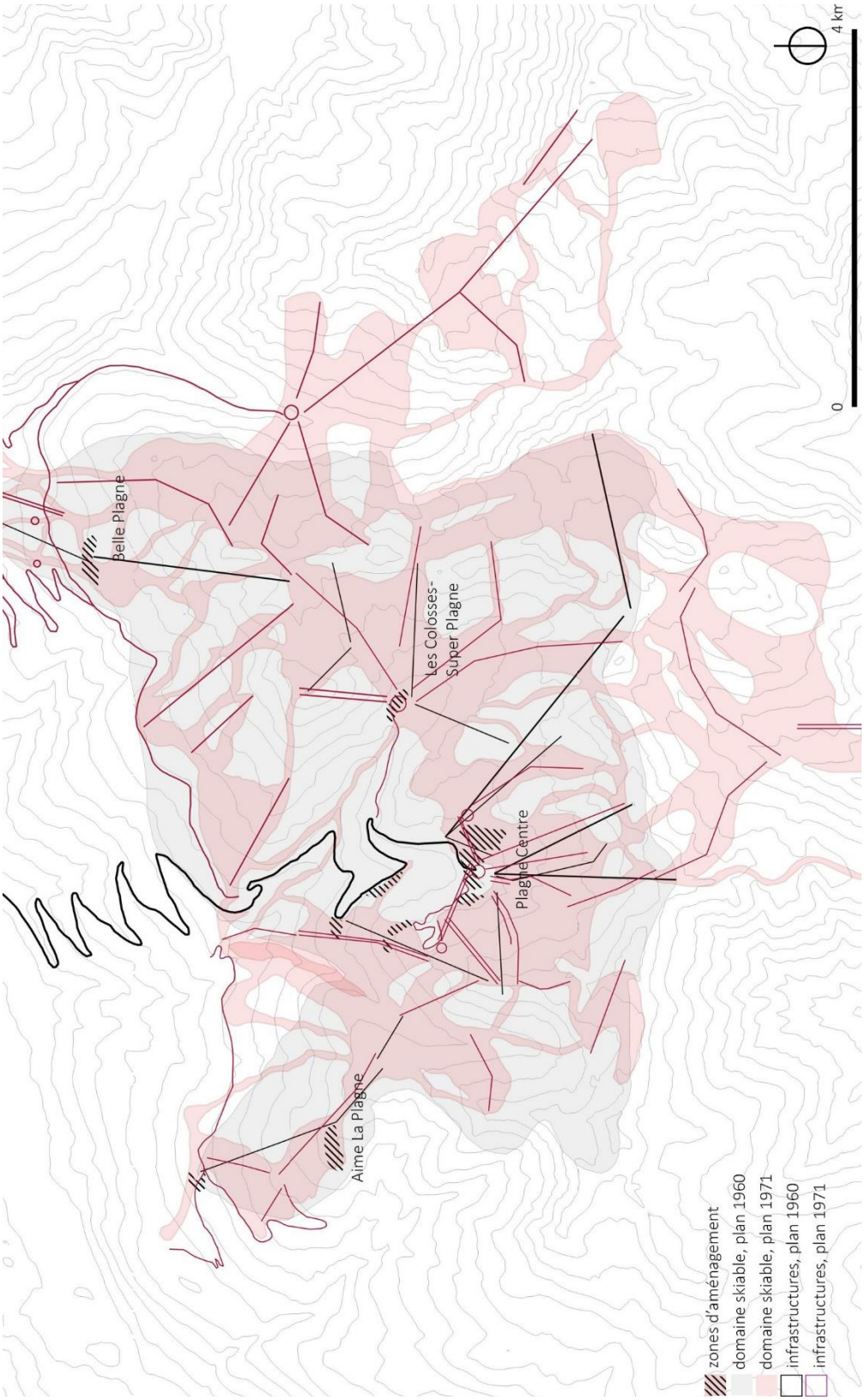


Fig. III. 1. 15. *Superposition du plan d'aménagement dessiné par Michel Bezançon et Emile Allais en 1961 (AD73, 17 J 192), avec un plan d'aménagement dessiné par Michel Bezançon et Emile Allais en 1970 (AD73, 1919 W 176). La carte a été élaborée par l'auteure pour montrer l'extension du domaine skiable de la Plagne entre 1960 et 1971.*

1.5. POUR UNE MONTÉE EN GÉNÉRALITÉ : LE CAS DE LA STATION DES MENUIRES

La démarche entreprise pour l'analyse du processus de conception de la station de La Plagne nous a permis de révéler une autre histoire que celle habituellement véhiculée. Nous émettons l'hypothèse qu'une telle relecture soit possible pour toute station nouvelle. S'il s'est avéré impossible, dans le temps imparti pour la préparation d'une thèse de doctorat, de produire des analyses suffisamment approfondies pour d'autres cas d'étude, comme nous l'avons fait pour la station de La Plagne, nous voulons néanmoins mettre en lumière quelques éléments venant appuyer notre argument. Ainsi, l'exemple de la définition d'un plan masse pour la station des Menuires dans la vallée des Belleville (1959-1964) nous paraît un autre cas intéressant. Les sources consultées (les archives du S.E.A.T.M., de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis[599] et de la Commune de Saint-Martin-de-Belleville) ont en fait permis d'entrevoir, depuis le début des analyses, la présence d'éléments nouveaux et peu connus, permettant d'interroger l'histoire de la station à la lumière des différentes contraintes posées par le sol.

1.5.1. Le foncier : un enjeu majeur dans le processus de définition d'une station de sport d'hiver dans la Vallée des Belleville (1946-1959)

La construction de la station des Menuires s'achève dans la seconde moitié des années 1960, à la suite d'un lent processus de définition du plan masse s'étendant de 1959 à 1965.

Il est important de rappeler que le projet de la station s'inscrit dans une réflexion datant des années antérieures à la Seconde Guerre mondiale, comme nous avons pu aborder dans le chapitre II. 1. 2. 2. L'Hypothèse de réaliser une station touristique dans la Vallée des Belleville émerge en fait pour une première fois entre 1936 et 1937, dans le cadre d'une recherche menée par les services de l'État à propos d'un site alpin pouvant accueillir une station touristique d'envergure internationale. La même région est au centre des réflexions conduites par les ingénieurs de la Direction de l'équipement sportif, sous le régime de Vichy. De fait, une nouvelle Mission est lancée en 1942 pour évaluer la possibilité d'implanter des stations dans

[599] Le fonds du S.E.A.T.M., ainsi que le fonds de Laurent Chappis ont été versés aux Archives départementales de la Savoie, à Chambéry.

la Vallée des Belleville, de Saint Bon et de Les Allues[600]. Un plan d'aménagement est alors produit, qui envisageait la création d'un domaine skiable s'étendant sur les trois vallées[601]. Les sites retenus pour la création de stations dans la Vallée des Belleville sont alors Saint Marcel et le plateau de Boyes (ski de printemps)[602].

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, lors de la libération, le Conseil Général de la Savoie reprend en main le projet. Même si certaines conditions topographiques et d'orientation faisaient du plateau de Boyes un site parfaitement adapté à la création d'une station de sports d'hiver[603], et donc un lieu à aménager en priorité, ce n'est pas dans la vallée de Belleville que se construit la première station française « en site vierge ». La raison réside dans l'opposition menée par des habitants de la vallée, travaillant majoritairement dans le secteur agricole et contraires à la construction de la station. Le Département et les services des Ponts et Chaussées se tournèrent donc vers le site des Tovets, où des procédures à l'amiable permirent au Département d'acquérir la partie des terrains non municipaux. La station de Courchevel 1850 sera ainsi réalisée entre 1946 et 1952, dans la vallée de Saint-Bon[604].

[600] L'historique des études sur la Vallée de Belleville est rappelé dans plusieurs documents contenus dans les archives du S.E.A.T.M. Entre autres : « Aménagement de la Vallée de St. Martin de Belleville. Acquisition du domaine foncier et création aux Boyes d'une agglomération de 10.000 habitants. Demande d'aide du Fonds National d'Aménagement du Territorie » signé par la SO.DE.VA.B et par le Département de la Savoie, Commission d'études « Aménagement des Trois Vallées », 1960, 93 p. Dossier : Demande d'aide au F.N.A.T. par la SO.DE.VA.B. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198.

[601] Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat Général à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, « Réalisation éventuelle d'une station internationale. Mission d'études de la Région de Belleville, des Allues et de Saint Bon. Rapport », 1942, 83 p., Dossier : Stations de sports d'hiver. Études. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 78.

[602] *Ibid.*

[603] Les conditions recherchées pour la création d'une station de sports d'hiver n'ont pas évolué d'une manière sensible depuis 1942 : altitude supérieure à 1500 m ; dénivelée des pistes de 800-1000 m ; ensoleillement. Voir : FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St. Martin de Belleville », 1964, 30 p., Boîte : Saint Martin de Belleville (dont concours 1962-63). Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 674.

[604] Pour l'histoire de la station de Courchevel voir, entre autres: CHAPPIS Laurent, PRADELLE Denys et REY-MILLET Guy, *Courchevel : Naissance d'une station*, Saint-André de Roquerpertuis, Éditions du Linteau, 2013, 152 p.

Nous savons, par une série de documents présents dans les archives de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis[605] et du S.E.A.T.M.[606], que les études autour du projet d'aménagement touristique de la vallée des Belleville continuent dans les années 1950. Toutefois, c'est uniquement en 1959 qu'un nouveau plan d'aménagement[607] est produit. Ce délai de plus de dix ans entre la définition de l'idée initiale et le démarrage de l'opération est le premier aspect sur lequel nous portons notre attention. La création de la station de Courchevel avait montré aux acteurs du département la nécessité de créer une réserve foncière pour mener à bien le projet de station, évitant ainsi toute spéculation et garantissant un urbanisme fonctionnel et une architecture homogène. Or, il ressort d'une série de documents contenus dans les archives du S.E.A.T.M.[608] concernant l'aménagement de la vallée des Belleville, ainsi que du témoignage de l'urbaniste Laurent Chappis, que les terrains impactés par la création du nouveau centre au-dessus de 1.500 mètres, étaient principalement constitués de pâturages. Toutefois, à la différence du cas de la Plagne (traité dans le chapitre précèdent), il s'agissait pour la majeure partie de terrains privés, et dont une partie des propriétaires était opposée au projet[609]. Le retard dans le démarrage de l'opération est donc lié aux enjeux de la propriété foncière.

---

[605] Laurent Chappis étudie les territoires des Trois Vallées dans le cadre d'une thèse produite en captivité, en 1943, puis à travers de nombreuses reconnaissances, entre 1946 et 1949. Voir : Boîtes : 30 J 333-334, 30 J 78, 30 J 82, 30 J 93, 30 J 94, 30 J 95-97, Archives départementales de la Savoie.

[606] Voir, entre autres, « Équipement sportif de la Vallée de Saint - Martin -de - Belleville », (Non signé), 1952, 7 p., Boîte : Vallée des Belleville. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198. Dans le document, deux zones à aménager sont retenues : Saint Marcel (selon une idée plus tard abandonnée de s'appuyer sur des hôtels déjà présents sur site ou de reconvertir en structures touristiques des édifices existants) ; le plateau De Boyes, pour les qualités exceptionnelles du domaine skiable, bien que dépourvu d'une route d'accès carrossable.
Les archives du S.E.A.T.M. conservent aussi des échanges (1954-1956) entre le Département de la Savoie, Laurent Chappis (en qualité d'urbaniste-conseil) et le Conservateur des Eaux et Forêts concernant un programme de reboisement de certaines zones de la Vallée de Belleville, pour augmenter la fois la stabilité du sol et la valeur paysagère des sites (voir, entre autres : lettre de Laurent Chappis à Betemps portant comme objet la réunion du 13 et 14 mars 1955 sur les études pour l'aménagement des vallées des Belleville et des Allues, du 17 mars 1955. Boîte : Vallée des Belleville. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198.).

[607] Département de la Savoie, « Stations touristiques des Trois Vallées. Aménagement de la Vallée des Belleville », 1959, 100 p. Archives municipales de Saint-Martin-de-Belleville, IT 2, 1789-1980.

[608] Entre autres : FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martn de Belleville », *op. cit.*

[609] L'opposition des habitants de la vallée de Belleville est relatée dans un témoignage de Laurent Chappis : « Mes parcours de terrain se heurtent tout de suite à l'hostilité des gens du pays qui, dans la traversée de hameaux, se doutaient que je venais régulièrement pour des études dont ils présentaient la finalité, me barraient le passage avec des fourches et râteaux, m'obligeant à faire des détours plus à l'amont où à l'aval. Leur hostilité se traduit par des réflexions peu amènes : 'On ne veut pas voir d'ingénieurs dans notre vallée' ». Dans : CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, F.A.C.I.M., 2011, p. 33.

En effet, le projet se débloque seulement après l'adoption, au niveau national, de dispositifs législatifs et administratifs qui permettent de contourner le problème. En 1958 et 1959, une ordonnance et un décret émis par le gouvernement facilitent les procédures d'expropriation pour utilité publique[610]. « Jusqu'en 1958, la seule modalité possible était un arrangement à l'amiable avec les propriétaires locaux. En 1958 une ordonnance a permis de déclarer utilité publique la création de telles réserves foncières, la procédure d'expropriation est donc aujourd'hui possible », écrit un ingénieur élève des Ponts et Chaussées dans un rapport technique de 1964, qui résume l'histoire de l'aménagement des Belleville.[611] D'ailleurs, le Préfet, impliqué dans la procédure de déclaration d'utilité publique, s'exprime ainsi : « Les nouveaux textes ont simplifié les choses et surtout permettent – c'est un énorme avantage – d'aller plus vite. En effet, la décision peut être prise par le Préfet et non plus par l'instance gouvernementale et le Conseil d'État si, simplement, les conclusions de la Commission d'enquête sont favorables »[612].

Le procès-verbal de la réunion de 1959 permet de comprendre la rhétorique adoptée par le Préfet Maurice Grimaud, en accord avec les ingénieurs des services départementaux engagés dans l'entreprise de persuasion des maires des communes concernées, afin qu'ils apportent leur soutien à l'opération. Il est souligné par exemple que les richesses générées par la création d'une station ne reviendraient pas au département, mais avant tout aux communes. Ensuite, le représentant de l'État s'appuie sur un discours souvent repris, comme nous avons déjà pu le comprendre dans les chapitres précédents, lors des opérations de transformations de la montagne à visées touristiques, ce depuis les années 1940. Ainsi, la création d'une station serait un remède à l'exode des populations locales, travaillant principalement dans le secteur agricole, ce dernier étant devenu de moins en moins rentable. Il est donc énoncé que l'objectif n'est pas « de dépouiller une commune du département

610 Il s'agit de l'Ordonnance n° 58-997 du 23 octobre 1958 portant réforme des règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique et du Décret n° 59-701 du 6 juin 1959 portant règlement d'administration publique relatif à la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, à la détermination des parcelles à exproprier, et à l'arrêté de cessibilité. Selon les textes, l'ordonnance d'expropriation peut être ordonnée uniquement après une déclaration d'utilité publique. Cette dernière peut être énoncée, selon l'ordonnance du 1958 et dans certains cas, par un arrêté préfectoral et non forcement ministériel.

611 FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martin de Belleville », *op. cit.*

612 Intervention du Préfet de la Savoie Maurice Grimaud, dans : BIANCO Jules, « Conseil Général de la Savoie. Procès-verbal de la réunion de la commission des Trois Vallées du 14 novembre 1959. Ordre du jour : Aménagement de la Vallée des Bellevilles », 1959, 35 p.

de la richesse présente que constituent ses pâturages »[613]. Il s'agit au contraire d'une mise en valeur du site. Cet énoncé sous-tend une dépréciation, opérée par les décideurs en question, de la valeur de l'activité agricole :

> « Il faut bien remarquer que ce site de Saint-Martin-de-Belleville, qui a paru intéressant pour créer une station de sports d'hiver, n'a pas de véritable valeur actuellement. Il a seulement celle d'un support sur lequel on peut apporter un équipement. Mais cet équipement sera très coûteux, il nécessitera de gros investissements. Ce n'est que lorsqu'il sera réalisé que le site aura de la valeur. Pour le moment, il n'a de valeur que celle des terres d'alpage qui, traditionnellement, depuis fort longtemps, sont exploitées pendant l'été comme pacage »[614].

Une commission est donc mise en place pour évaluer l'utilité publique de l'opération. L'enquête se clôture avec l'expression d'un avis globalement positif des maires des communes concernées, lors d'une réunion qui se tient en 1959[615]. Nicolas Jay, maire de Saint-Martin-de-Belleville, donne enfin son accord pour la déclaration d'utilité publique[616], mais les opinions contraires sont nombreuses. C'est ce qui ressort de l'enquête pour utilité publique, comme en témoigne le rapport établi par le Commissaire chargé d'évaluer le dossier en 1960, et par un rapport émis en 1960 par un commissaire enquêteur[617]. Si les propriétaires de biens immobiliers concernés par la zone expropriée ne s'opposent pas, les contestations les plus virulentes viennent des propriétaires résidants dans des hameaux limitrophes à la zone prévue pour l'aménagement de la station (le Levassay, le Bettaix, Paranger). Ils considèrent en effet que la perte de terrains de pâturage constituerait un dommage important pour leurs activités, celui-ci n'étant pas suffisamment indemnisé par les fonds versés par le département. Le conseil émanant du rapport ne remet pas en cause la réalisation de la station, mais propose d'envisager un procédé échelonné, en développant en premier lieu les projets sur les terres dont

613 Intervention du Préfet de la Savoie Maurice Grimaud, dans : BIANCO Jules, « Conseil Général de la Savoie. Procès-verbal de la réunion de la commission des Trois Vallées du 14 novembre 1959. Ordre du jour : aménagement de la Vallée des Bellevilles », *op. cit.*

614 *Ibid.*

615 *Ibid.*

616 Intervention du Nicolas Jay, maire de Saint Martin des Belleville, dans : « Intervention du Préfet de la Savoie Maurice Grimaud », BIANCO Jules, « Conseil Général de la Savoie. Procès-verbal de la réunion de la commission des Trois Vallées du 14 novembre 1959. Ordre du jour : aménagement de la Vallée des Bellevilles », *op. cit.*

617 JAPHET, « Aménagement de la Vallée des Belleville, enquête d'utilité publique, avis du commissaire enquêteur », 1960, 2 p., Boîte : Vallée des Belleville. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198.

les propriétaires sont désormais domiciliés à Moutiers, exerçant dans d'autres secteurs que celui agricole (Fig. III. 1. 16 ; Fig. III. 1. 17).

L'analyse de la question de la propriété du sol dans le démarrage de la construction de la Station de Belleville fait donc émerger un paradoxe. D'un côté, le discours de soutien à la création des stations de sports d'hiver apporté par les directions départementales d'équipement et des représentants d'état s'appuie sur une volonté de combattre l'exode de la population locale, grâce au développement touristique. C'est, par exemple, uniquement dans cette visée que la demande d'aide du Fonds National d'Aménagement du Territoire (F.N.A.T.)[618] est formulée. En fait, il est soutenu dans le dossier qu'« à la différence de l'industrie, les investissements dans le développement touristique ont des retombées qui restent locales ». Dans une lettre envoyée au Maire de Saint Martin de Belleville en 1961, la société en charge de l'aménagement de la station se dit disponible à accepter que, sur les terrains qu'elle a acquis, la vie pastorale puisse continuer, et la présence de troupeaux ainsi que la fenaison sont tolérées, à la condition qu'elles ne gênent pas le fonctionnement de la station. Il est aussi envisagé, sur le long terme, la possibilité d'une redistribution entre les habitants du droit d'usage des terrains propriété de la société d'aménagement[619].

De l'autre côté, l'achat des terrains par la société d'aménagement semble détériorer la situation économique des habitants travaillant dans le secteur agricole, qui perdent ainsi une partie des terrains à disposition. Certains d'entre eux décident d'abandonner la commune pour retrouver un cadre plus favorable dans d'autres territoires. Cependant, le fait que les habitants étaient pour la plupart âgés, ainsi que le montant des indemnisations, réputé trop faible, rend cette migration difficilement envisageable et risque de pousser les habitants vers un abandon complet de leur activité, comme cela est souligné dans un avis émis par la direction des services agricoles[620] durant le processus d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

[618] Société d'Équipement de la Vallée des Belleville. Département de la Savoie. Commission d'études « Aménagement des Trois Vallées », « Aménagement de la Vallée de St. Martin de Belleville. Acquisition du domaine foncier et création aux Boyes d'une agglomération de 10.000 habitants. Demande d'aide du Fonds National d'Aménagement du Territorie », *op. cit.*

[619] Lettre de la SO.DE.VA.B au Maire de Saint Martin des Belleville du 6 octobre 1961. Boîte : 1789-1980. Archives municipales de Saint-Martin-de-Belleville, IT 2.

[620] RAMUS A., « Direction des services agricoles. Aménagement de la Vallée des Belleville. Avis du directeur », 1960, 3 p., Boîte : Vallée des Belleville. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198.

Nous n'avons pas eu accès aux documents qui nous auraient permis de savoir si les intérêts des propriétaires ont été pris en compte. Nous savons pourtant que l'utilité publique est donc confirmée et la Société d'Économie Mixte, SO.DE.VA.B., peut démarrer les opérations pour l'acquisition des terrains par expropriation des propriétés privées. La commune de Saint-Martin-de-Belleville, cède gratuitement ses terrains.

À travers l'analyse nous avons voulu montrer que la propriété foncière des sols concernés par la création d'une station nouvelle est un enjeu déterminant pour la réussite de l'opération. En même temps, elle confirme combien la situation préalable au démarrage des opérations conditionne fortement le développement du projet (Fig. III. 1. 18).

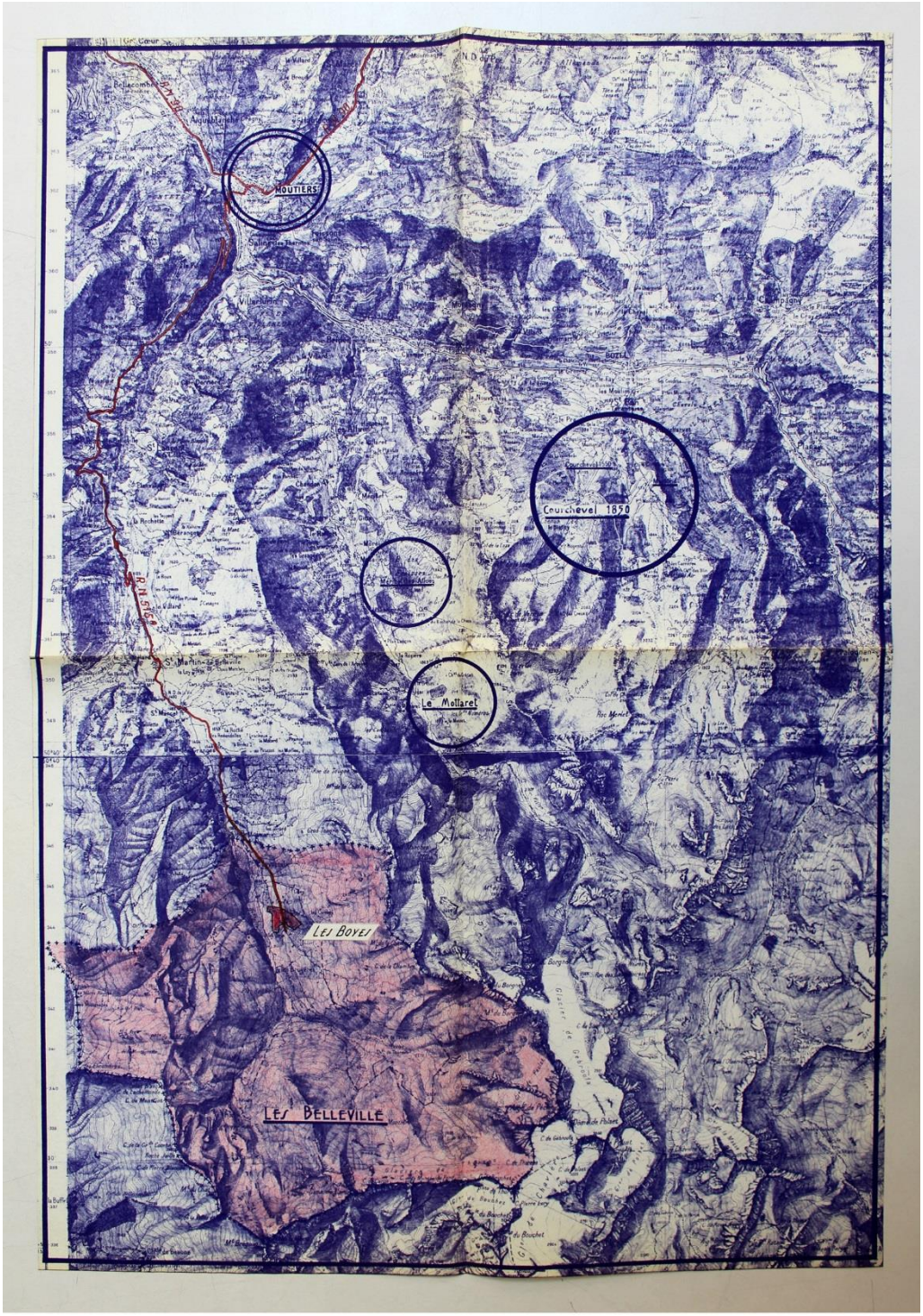


Fig. III. 1. 16. *Aménagement de la Vallée des Belleville. Plan de situation. Projet commandité par le Département de la Savoie. Dans : Stations touristiques des Trois Vallées », échelle 1:50.000. Dossier : demande d'aide au F.N.A.T. ; boîte : Vallée des Belleville ; juin 1960. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198.*

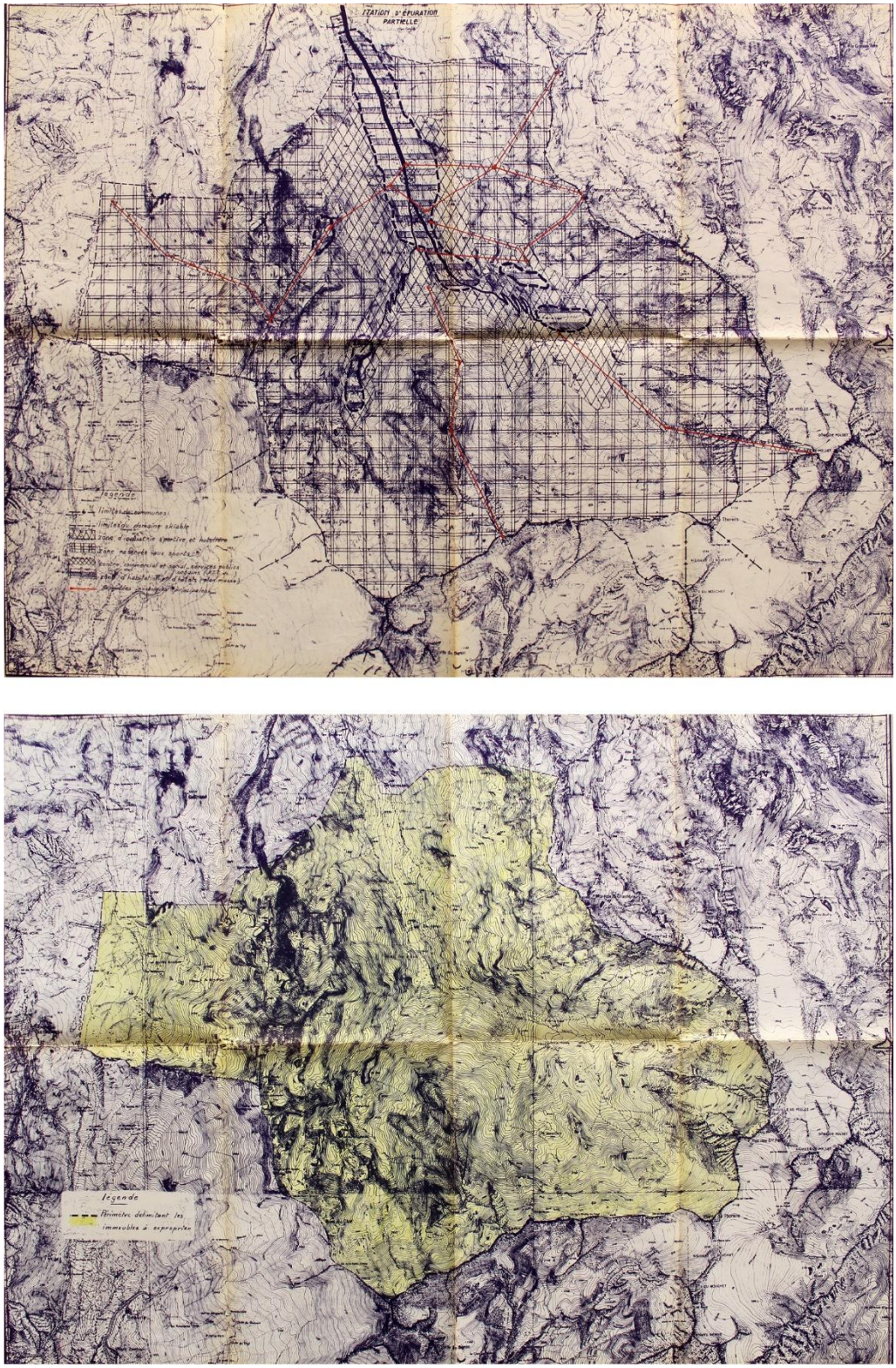
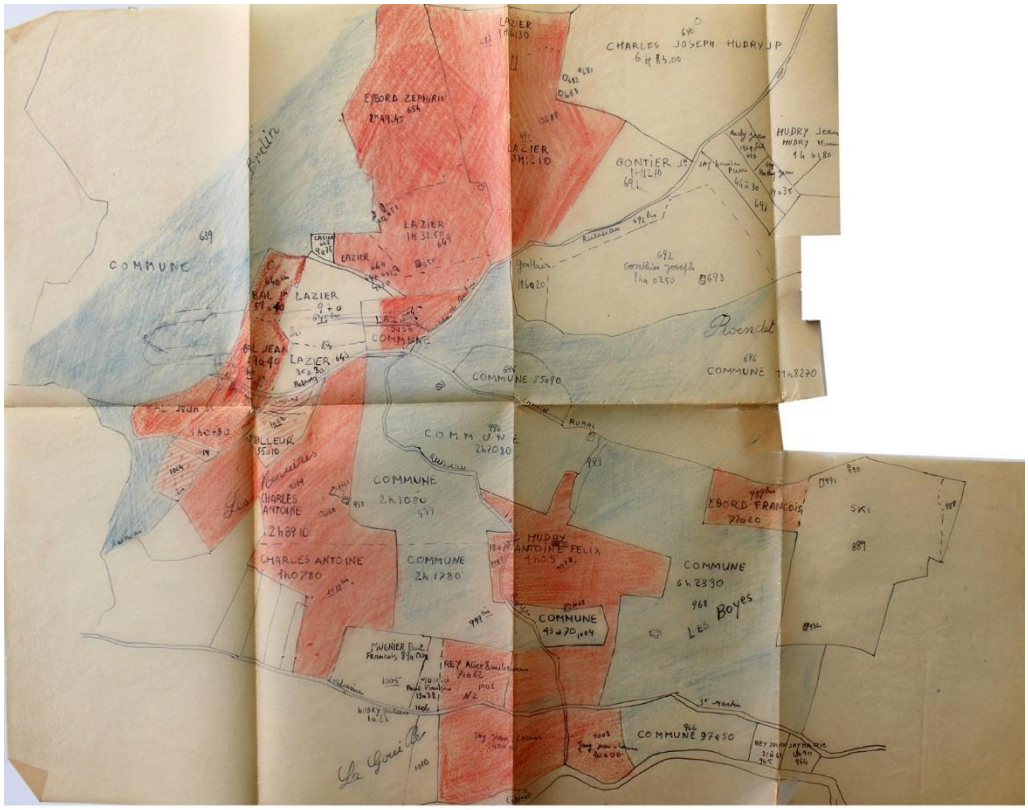


Fig. III. 1. 17. a*. plan de situation ;* ***b.*** *zone concernée par expropriation pour cause d'utilité publique, échelle 1 : 50.000. Projet du Département de la Savoie, stations touristiques des Trois Vallées ; aménagement de la Vallée des Belleville. Dossier : déclaration d'utilité publique, juin 1960 ; boîte : Vallée des Belleville. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198.*


CHARLES JOSEPH HUDRY JP
EBORD ZEPHIRIN
LAZIER
GONTIER JP
HUDRY Jean
COMMUNE
LAZIER
COMMUNE
COMMUNE
COMMUNE

1.5.2. Un plan masse pour la Station des Menuires remis en cause par les études géologiques (1962-63)

Le plan d'aménagement de la Vallée de Belleville, établi en 1959 par les Ponts et Chaussées et Laurent Chappis en qualité d'urbaniste-conseil, avait été commandité par le Département afin d'entamer les procédures pour la déclaration d'utilité publique. Trois centres (situés initialement, sur le plateau de Boyes, au Roberty et au lieu de la Chasse) furent identifiés, pour un total de 18.000 lits touristiques à aménager dans la vallée[621]. La première station devait être réalisée sur le plateau de Boyes.

En 1960, le Département décide de ne pas diriger les opérations de manière directe (comme ce fut le cas à Courchevel), mais d'agir à travers une Société d'Économie Mixte. La Société d'Équipement de la Vallée des Belleville (S.O.D.E.V.A.B.) est ainsi constituée, et Joseph Fontanet[622], également ministre de la Santé publique et de la population à cette même époque, occupe le poste de président. Les principaux actionnaires sont le Département et la Caisse des Dépôts et Consignations, qui participe à travers la S.C.E.T. (Société Centrale pour l'Équipement des Territoires).[623]. La SO.DE.VA.B. a initialement pour mission d'obtenir la maitrise foncière en ayant recours, grâce à l'appui des collectivités locales, au F.N.A.T. (Fonds National pour l'Aménagement du Territoire) et de gérer le projet pour la création d'une station de 10.000 lits sur le plateau des Boyes, dans le cadre d'un plan général comptant 18.000 lits pour l'équipement de la vallée.

Entre 1960 et 1962, des tensions internes au sein de la société d'aménagement SO.DE.VA.B. conduisent à l'abandon du plan masse pour la station des Menuires élaboré par Chappis, urbaniste en chargé par le Département. La S.C.E.T. souhaite en fait confier le développement du projet à l'architecte Labourdette, mais son idée de réaliser un établissement assez concentré dans l'espace, sans aucun souci des

[621] 7500 lits aux Boyes, 4500 au Roberty, 8000 au lieu de la Chasse, pour un total de 18000 lits ; 24000 avec les résidents. Source : FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martn de Belleville », *op. cit.* En 1960, le nombre de lits au Menuires a ensuite été augmenté à 10.000 ; source : Société d'Équipement de la Vallée des Belleville. Département de la Savoie. Commission d'études « Aménagement des Trois Vallées », « Aménagement de la Vallée de St. Martin de Belleville. Acquisition du domaine foncier et création aux Boyes d'une agglomération de 10.000 habitants. Demande d'aide du Fonds National d'Aménagement du Territoire », *op. cit.*

[622] Joseph Fontanet (1921-1980) est conseiller général de la Savoie pour le canton de Moûtiers entre les années 1950 et 1970 ; il est ministre de la Santé publique et de la population entre 1961 et 1962, président de la SO.DE.VA.B. jusqu'à 1966. Il deviendra ensuite le maire de Saint-Martin-de-Belleville entre 1965 et 1977.

[623] BIANCO Jules, « Conseil Général de la Savoie. Procès-verbal de la réunion de la commission des Trois Vallées du 14 novembre 1959. Ordre du jour : Aménagement de la Vallée des Bellevilles », *op. cit.*

caractéristiques paysagères du site de montagne, trouve la ferme opposition de Chappis, urbaniste du Département. Entre 1961 et 1962, le Conseil Général du Département confie de nouveau la conception du projet à Chappis, sous l'égide de Maurice Michaud, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Toutefois, le plan masse de Chappis, innovant sous plusieurs aspects[624], est considéré comme trop coûteux et le processus s'arrête à nouveau[625]. Entre 1962 et 1963, la SO.DE.VA.B. fait, de nouveau, appel à la S.C.E.T., qui décide de lancer un concours d'architecture pour la définition d'un plan d'aménagement des trois stations de la Vallée des Belleville (Les Menuires, Roberty, Val Thorens) et du plan masse pour la station des Menuires ; ce dernier serait à réaliser en premier, en se basant sur un avant-projet établi par Laurent Chappis[626].

Les 17 projets présentés[627] sont évalués selon les critères suivants : l'ensoleillement, la séparation des circulations, les devis quantitatifs et estimatifs (traités généralement de manière assez superficielle par les candidats) ; la « facilitation d'adaptation » (décrite comme « facilité du découpage en tranche et facilité d'adaptation au sol » et simplification dans un but économique)[628]. Sept projets sont retenus pour la deuxième phase de sélection. Le projet lauréat dans les deux phases est celui proposé par les architectes Cottard, Douillet et Maneval[629]. Leur plan masse

---

624 Le plan masse imaginé par Laurent Chappis en 1962 prévoyait une station « plate », avec des édifices bas, disposés en terrasse suivant la topographie, avec un système de desserte routière souterrain. Voir Chap. II. 2. 4. 1, Fig. II. 2. 14. Source : CHAPPIS Laurent et Agence Berthe - Chappis - Jomain, « Vallée de Belleville. Les Boyes. Avant - projet de plan-masse. Echelle 1 : 10.000 », 1962, 25 p., Boîte : Saint Martin de Belleville (dont concours 1962-63). Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 674 ; RÉVIL Philippe, *L'anarchitecte : Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc*, Chamonix, Guérin, 2002, p. 93‑105 ; Document non signé, « Historique de la So.De.Va.B. », 1965, 7 p., Dossier : Vallée des Belleville-Les Menuires, 1963-64. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 200.

625 Voir CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, *op. cit.*, p. 33‑50 ; RÉVIL Philippe, *L'anarchitecte: Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc*, *op. cit.*, p. 93‑105.

626 Voir CHAPPIS Laurent et Agence Berthe - Chappis - Jomain, « Vallée de Belleville. Les Boyes. Avant - projet de plan-masse. Échelle 1 :10.000 », *op. cit.*

627 Sous forme de plan masse et maquettes à l'échelle 1 : 2000.

628 Voir S.O.D.E.V.A.B., « Concours d'architecture. Premier degré. Rapport de présentation des projets établis par les concurrents agrées », 1962, 10 p., Boîte : Saint Martin de Belleville (dont concours 1962-63). Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 674 ; S.O.D.E.V.A.B., « Concours pour l'équipement d'une station de sports d'hiver dans la Vallée des Belleville (Savoie). Règlement du concours », 1962, 40 p., Boîte : Saint Martin de Belleville (dont concours 1962-63). Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 674.

629 Voir, entre autres, S.O.D.E.V.A.B., « Deuxième degré du concours organisé pour la construction d'une station de sports d'hiver. 1ère tranche. Résumé du projet », 1962, 10 p., Boîte : Saint Martin de Belleville (dont concours 1962-63). Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 674.

propose un établissement se caractérisant par une forte densité, concentré sur un replat à environ 1800 m d'altitude. Les typologies adoptées sont des tours et des barres, vivement critiquées par Chappis[630] (Fig. III. 1. 19).

La question de la nature géologique du site émerge après cette première phase de définition du plan, à partir de 1962. Même si une étude « sommaire »[631] avait été effectuée en 1960, identifiant un risque d'effondrement entre Roberty et La Chasse dû à la présence éventuelle de gypses, aucune considération relative à la composition géologique du sol n'avait été mise en avant au moment de l'appel à concourir ou durant l'évaluation des propositions. C'est uniquement durant la deuxième phase du concours, entre la fin 1962 et 1963, que des études plus approfondies sont effectuées. Les résultats d'une série de sondages sismiques et mécaniques conduits par la C.P.G.F. (Campagne de Prospection Géographique Française) sur la zone concernée par l'implantation de la station mènent à la conclusion que la nature du sol n'est pas homogène, à moins de creuser en profondeur[632] (Fig. III. 1. 20. b). Ensuite, en décembre 1963, les conclusions d'une étude de Roland Barbier, professeur à la faculté de Science de Grenoble, sont publiées. L'étude géologique est basée sur les résultats des sondages précédents, sur une étude hydrologique et sur des essais exécutés par la C.E.B.T.P. (Centre d'expertise du bâtiment et des travaux publics) et par la S.A.T.T.E.C. [633]. Les études identifient la présence de couches d'argile grise et noire, posant sur un substrat houiller. Le risque principal, évalué à l'aide d'une étude sur la mécanique des sols, est, selon les spécialistes, lié au glissement des strates superficielles du terrain en lien avec les pentes les plus importantes. Le rapport se conclut en définissant une zone non constructible, car caractérisée par une pente trop raide (« mais pouvant accepter toutefois certains

630 Voir CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, *op. cit.*, p. 33‑50.

631 Voir Rapport Gidon, rédigé en 1960, cité dans : FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martin de Belleville », *op. cit.*

632 « Les résultats provisoires fournis par la Campagne de Prospection Géographique Française après la reconnaissance géologique qu'elle a effectuée aux Belleville ne sont pas très favorables. […]. Aux Menuires la partie haute de la station pourrait se trouver sous la menace d'éboulements et sur des terrains ne pouvant supporter de lourdes charges. […]. Pour l'immédiat, l'incertitude doit être transmise aux architectes (carte jointe) pour leur permettre, dans une certaine mesure, d'orienter leurs études. […]. Avant le deuxième degré, il sera relativement facile de retoucher, si nécessaire, le plan masse retenu pour les Menuires, les zones douteuses étant apparemment peu importantes. » Dans : SAILLARD Michel et S.O.D.E.V.A.B., Lettre à M. Fontanet , 1962, Boîte : Vallée des Belleville. Les Menuires, 1963-64. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 200. Voir aussi : Rapport C.P.G.F. (1962), cité dans : FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martn de Belleville », *op. cit.*

633 Voir FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martn de Belleville », *op. cit.*

bâtiments légers de liaison »[634]). Cette zone correspond en grande partie au site concerné par la construction de la station selon le projet issu du concours. Des études hydrologiques, hydrogéologiques[635] et sur la mécanique du sol[636] conseillent enfin la réalisation de travaux de drainage de l'eau souterraine ainsi qu'une adaptation des systèmes de fondations pour poser les constructions sur les couches plus résistantes[637], en profondeur (Fig. III. 1. 20. a).

Les résultats de ces études menées entre 1963 et 1964 ont de lourdes conséquences sur le projet. Il est en fait demandé aux architectes de revoir le plan masse en fonction des découvertes concernant la nature du sol ; l'avancement est bloqué et d'autres études sont commanditées pour connaître avec plus de précision la situation géologique sur la totalité du site concerné par le plan d'aménagement.

L'équipe des architectes lauréats doit donc prévoir des modifications majeures au plan masse qu'ils avaient élaboré pour la station des Menuires. Outre l'adaptation aux contraintes révélées par les études géologiques, la société d'aménagement souhaite réduire la densité et prévoir un établissement dont la construction aurait pu être échelonnée dans le temps. Le nouveau projet, présenté durant l'été 1964, montre une réduction substantielle de la hauteur des édifices ainsi que l'implantation sur une zone s'étendant à une altitude légèrement plus basse[638].

Parallèlement, la construction de galeries de drainage commence et des systèmes de fondations sur puits sont étudiés ; cependant, tous les autres travaux sont suspendus par manque de financement.

Plus tard, des études ultérieures produites par la S.O.C.O.T.E.C., en octobre 1964, donnent des résultats contradictoires et mettent en lumière des risques pouvant également toucher la zone sud du site d'implantation de la station[639]. Les réunions entre la société d'aménagement, les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, les

634 *Ibid.*

635 Effectuées en 1963 par le cabinet HUBY d'Aix en Provence. Source : *Ibid.*

636 Études effectuées par le C.E.B.T.P. Source : *Ibid.*

637 « Dans ces conditions il est impossible de construire quoi qu'il en soit avant d'avoir au préalable effectué de travaux d'assainissement. Et même une fois ces travaux d'assainissement effectués, la sécurité exige que l'on reporte le poids des bâtiments sur l'argile noire, en dessus de la 'couche-savon'. Quant 'à ces travaux d'assainissement, ils ont été définis à l'aide de l'étude hydrologique et hydrogéologique ». Source : *Ibid.*

638 « Le nouveau plan masse de la première tranche ne comprend, mis à part un bâtiment de 17 niveaux qui sera fondé sur pieux, que des bâtiments ne dépassant pas dix niveaux. L'implantation de ces bâtiments s'effectue à une côte légèrement inférieure à celle de l'ancien plan masse ce qui la place dans la zone 1. C'est une zone ou la pente naturelle n'est que de l'ordre de 10% et les risques de glissement de l'argile sont déclarés nuls ». Dans : *Ibid.*

639 GILONNE J. et PARFAIT, « SO.DE.VA.B. Études géologiques. Position SO.CO.TEC. », 1964, Boîte : Vallée des Belleville, 1964-1965. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 201.

représentants des collectivités locales et du gouvernement, les architectes se multiplient dans les semaines suivantes, ainsi que les tensions entre les différents acteurs.

À la fin d'un processus d'ultérieur de modification du projet, les architectes Maneval, Duillet, Cotard, Caplain, de Viilliers, Gaudelin présentent en 1965 un plan complètement différent que celui gagneur du concours, dont la première tranche se limite à envisager la construction de 1000 lits[640].

Dans une lettre envoyée par la SO.DE.VA.B. à Fontanet, à la suite d'une réunion qui a lieu le 8 décembre 1964, émerge la position des différents acteurs concernés :

> « Monsieur Michaud a fait ressortir l'impérieuse nécessité qu'il y avait à construire dès l'an prochain, et Monsieur Leroy[641] semble bien être de cet avis, l'un et l'autre ne paraissant pas attacher grande importance à la structure du plan masse qu'imposera la géologie. Cette position, très réaliste, ne paraît pas critiquable, bien au contraire. Les architectes, cependant, à l'issue de la conférence, exprimaient quelque inquiétude : ils redoutent qu'à la limite on leur impose d'entreprendre la construction d'un ou de plusieurs bâtiments 'en l'air', au mépris de toute considération urbanistique, sans trop savoir où l'on va »[642].

Début 1965, techniciens et promoteurs expriment à plusieurs reprises la nécessité d'ouvrir la station le plus rapidement possible. Cela s'explique par des problèmes d'ordre financier : les dépenses dues aux modifications du projet, les frais pour soutenir les ouvrages d'assainissement ainsi que les études techniques, l'augmentation des coûts de construction due aux ouvrages de fondations impliquent une recherche continue par la SO.DE.VA.B. de nouveaux financements, garantis finalement par la Caisse des Dépôts et consignations[643]. Le budget à

640 Voir « St Martin des Belleville. Station des Menuires. Plan de masse remanié », (document non signé), 1964, Dossier : Ouverture de la station pour la saison 1964-1965. Boîte : Vallée des Belleville, 1964-1965. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 201., Puis : Projet pour la station des Menuires, Douillet, Maneval, Caplain, De Villiers, Geudelin, Cottard, pour la S.O.D.E.V.A.B. Plan masse et coupe tranversal, échelle 1:1.000, 25/03/1965. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 202. (Voir Chap. II. 2. 4., Fig. II. 2. 15).

641 Paul Leroy, à cette époque responsable de la S.C.E.T..

642 S.O.D.E.V.A.B. (Lettre signée), « Lettre à M. Fontanet », 1964, Boîte : Vallée des Belleville. Les Menuires, 1963-64. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 200.

643 Voir, entre autres, GILONNE J. (pour la SO.DE.VA.B.), « Lettre à M. Fontanet », 1965, Boîte : Vallée des Belleville, 1964-1965. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 201.

disposition pour le projet est désormais assez réduit[644]. La construction de remontées mécaniques est aussi limitée, dans un premier temps, à l'établissement de téléskis, moins coûteux par rapport aux téléphériques, dont on envisage un usage temporaire.[645]

> « Au cours de l'hiver [1964-65], à la suite de plusieurs réunions de travail auxquelles participent les représentants de l'administration (Ponts et Chaussées et Construction) il devient parfaitement évident qu'il ne reste à peu près rien du projet issu du concours, et qu'il est cependant capital d'entreprendre, dès l'été 1965, une première tranche de réalisations exploitable fin 1966, pour éviter de nouveaux retards »[646].

La conclusion d'un rapport dressée en 1964 définit l'opération Belleville « coûteuse d'une part et qui a subi de retards importants d'autre part »[647]. Deux cents millions de Nouveaux Francs est le montant prévu en 1964 pour la réalisation de 9500 lits aux Menuires. Entre 1964 et 1965, l'incidence du coût des fondations spéciales est évaluée à 13% du montant[648], tandis que l'estimation des dépenses totales pour les travaux géologiques s'élève à 3.000.000 selon un rapport de 1964[649].
S'il est vrai qu'aucune infrastructure n'était présente sur le site avant le démarrage du projet, et qu'il a été nécessaire de réaliser notamment la route d'accès, le coût élevé s'explique en grande partie par le manque d'études préalables concernant la nature géologique du sol[650]. Dans un rapport rédigé en 1964 par un ingénieur élève des Ponts et Chaussées dans l'objectif de résumer l'histoire des études géologiques dans la Vallée des Belleville, il est remarqué que « le concours d'architectes a été lancé alors que, si l'on savait déjà que le terrain n'était probablement pas très bon, on ne possédait aucun renseignement précis propre à guider les architectes quant au parti à adopter »[651].

---

644 À la fin du 1964, la S.C.I.VA.BEL., société privée censée s'occuper de la construction et vente de l'immobilier, s'engage à réaliser un projet dont le prix de revient ne dépasserait pas 1500 francs le mètre carré. Source : « Historique de la SO.DE.VA.B. », (document non signé), *op. cit.*
645 Voir Document non signé, « Historique de la SO.DE.VA.B. », *op. cit.*
646 *Ibid.*
647 FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martin de Belleville », *op. cit.*
648 Voir « Incidence du cout des fondations spéciales », 1964, Boîte : Vallée des Belleville, 1964-1965. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 201.
649 Voir « Saint Martin des Belleville. Station des Menuires, Aménagement et protection du site », (document non signé), 1964, Boîte : Vallée des Belleville, 1964-1965. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 201.
650 *Ibid.*
651 FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martin de Belleville », *op. cit.*, p. 30.

Comme nous avons pu comprendre, les difficultés que nous avons évoquées se traduisent en général par une augmentation des frais, provoquée par le retard avec lequel la station est inaugurée et la nécessaire installation d'ouvrages techniques pour pouvoir construire le nouvel établissement dans un site caractérisé par une géologie complexe. Ces sont les raisons qui conduisent techniciens, aménageurs et promoteurs à donner de moins en moins importance au projet urbanistique et architectural, pour pouvoir démarrer l'activité touristique dans la station le plus tôt possible.

Fig. III. 1. 19. *Maquette du projet lauréat du concours pour la création d'une station dans la Vallée des Belleville. Architectes Cottard, Douillet et Maneval. Photo non datée (1962 ?). Boîte : Vallée des Belleville – les Menuires 1960-1962. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 199.*

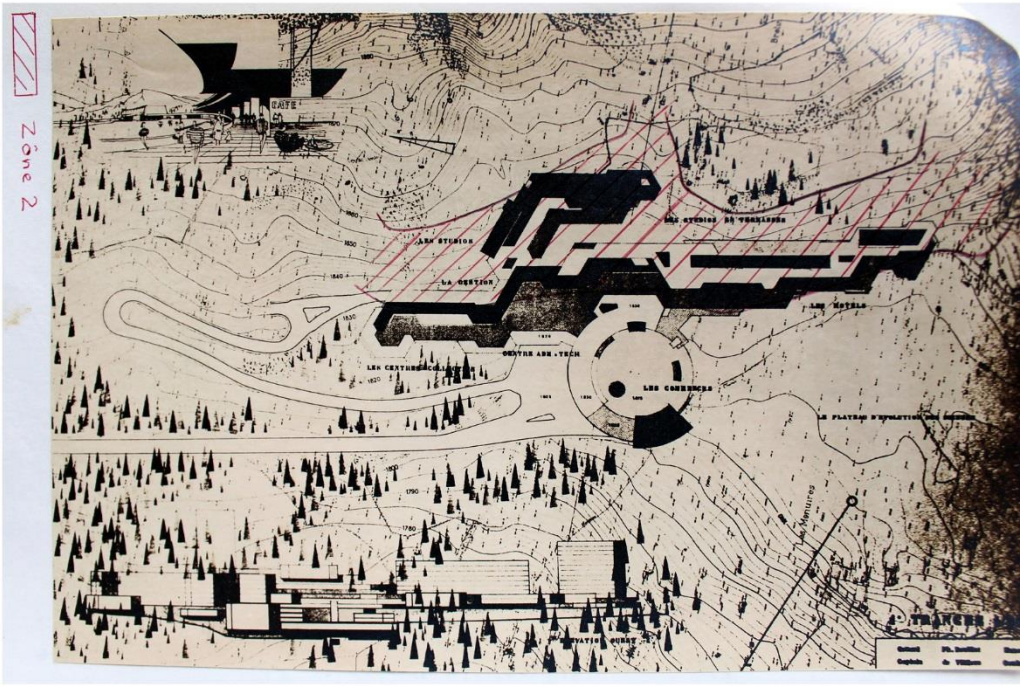


Fig. III. 1. 20. a. *Plan annexé à la note envoyée par le Centre expérimental de recherche et d'études du bâtiment et des travaux publiques à la S.C.E.T., portant comme objet : « Saint-Martin de Belleville, 'Les Menuires' ». Selon le rapport, dans la zone 2 seulement des ouvrages très légers ou des circulations peuvent être envisagés. Boîte : Vallée des Belleville 1964-65. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 201.* ***b.*** *Document annexé au « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martin de Belleville » par J.-C. Ferrand, 1964, qui montre la zone intéressée par des risques géologiques sur le plan masse lauréat du concours. Dossier : Les Boyes, Avant-projet de plan masse (1962-1964) ; boîte: Saint-Martin-de-Belleville (dont concours 1962-63). Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 674.*

1.6. CONCLUSION : ALLER AU-DELÀ DE LA NOTION DE « SITE VIERGE »

Les territoires de haute montagne, théâtre de la construction des stations intégrées, ont été qualifiés de sites « vierges » par les ingénieurs, architectes, urbanistes, élus, impliqués dans les opérations d'aménagement à partir des années 1960. Depuis lors, cette notion fait partie du langage utilisé par la presse, dans le domaine politique et aussi scientifique. À travers l'analyse des premiers projets pour les stations de La Plagne et des Menuires, nous avons voulu questionner le concept de « site vierge », afin de mettre en évidence non seulement le fait que l'implantation d'une station nouvelle a impliqué la transformation des multiples composantes du site, mais aussi combien l'impact des caractéristiques géologiques, morphologiques, le régime foncier, de même que l'histoire des usages du sol (la mine, les alpages) ont joué un rôle important durant le projet et la construction d'une station touristique.

L'exploitation des documents d'archives a donc fait émerger une histoire qui, bien qu'essentielle pour comprendre le processus de construction d'une station de haute altitude, n'a jamais été relatée : le projet conçu par urbanistes et architectes a été substantiellement soumis aux différents aléas du site alors qu'il aurait pu s'en saisir depuis le départ. On pourrait s'interroger sur des raisons d'une connaissance si limitée des contextes locaux. Pour ce qui concerne la géologie, un manque de moyens techniques pour effectuer des études appropriées a certainement provoqué une sous-estimation des contraintes imposées par la nature du sol. Pour autant, nous pouvons aussi conjecturer que la provenance extra-locale d'une partie des acteurs impliqués (qu'il s'agisse des promoteurs et le plus souvent des architectes), ainsi qu'une concertation assez limitée entre les décideurs et les collectivités locales, notamment autour des choix d'implantation des projets, n'ont pas facilité cette prise de conscience.

En outre, comme nous avons pu le comprendre avec ces deux cas des Menuires et de La Plagne, alors que les données du site finissent par resurgir et s'imposer, le projet est rarement remis en discussion. Le choix de construire le centre de la station (hébergements, services, parkings, locaux commerciaux) en continuité avec l'arrivée des pistes et le départ des remontées mécaniques reste une évidence à laquelle il est difficile de déroger. Cette réflexion, implicite dans le processus de définition du plan masse, est explicitée dans la conclusion d'un rapport relatif à l'aménagement de la station des Menuires, rédigé en 1964 par l'ingénieur J. C. Ferrand.

> « J'ai souvent entendu l'argument suivant : puisque le sol est mauvais, il aurait fallu construire ailleurs. J'ai la conviction que cela n'est pas possible. L'emplacement de

> la station est en effet déterminé par le fait qu'elle doit être proche de la zone de réception des pistes de ski. Or, la seule zone possible se situe sur le petit replat aux environs de la cote 1800. Il existe bien des terrasses un peu plus basses qui constitueraient de bonnes réceptions, mais l'enneigement y est probablement insuffisant. Il ne faut pas perdre de vue que l'on va dans une station d'hiver pour y faire du ski. Les problèmes seraient tout autres s'il s'agissait de créer une station d'été »[652].

Nous pouvons enfin nous demander si ces nouveaux éléments qui ont émergé de l'histoire de la Plagne peuvent nourrir la réflexion en cours sur les développements futurs de la station.

Un entretien effectué en novembre 2018 avec des acteurs du Syndicat Intercommunal Grande Plagne[653] nous a en effet permis de mettre en exergue que, les stations font face à des problèmes découlant des choix d'implantation opérés dans les années 1960. Le manque en eau potable, qui touche La Plagne comme beaucoup d'autres stations réalisées en haute altitude, constitue un exemple majeur. À la Plagne, la présence de galeries dans le sous-sol, dues à l'exploitation minière, est encore aujourd'hui un problème, du moment où l'on décide de poursuivre la construction de nouveaux lits touristiques, comme cela est aujourd'hui le cas pour la station d'Aime La Plagne, qui vise l'implantation de nouveaux lits touristiques sous forme d'hôtels et de résidences pour un total de 45.000 mètres carrés, et de 6.800 mères carrées d'équipements ludiques et sportifs[654].

[652] FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martn de Belleville », *op. cit.*

[653] Entretien avec Valérie Cervantes et Yves Hilary du Syndicat Intercommunal Grande Plagne, à Aime, le 23/11/2018.

[654] Dossier de réalisation de la ZAC Plagne Aime 2000, présenté par Pierre & Vacances à la commune de Aime-La-Plagne, en Novembre 2017. Le dossier nous a été montré durant un entretien avec les acteurs du Syndicat Intercommunal de la Plagne, le 23/11/2018.

Chapitre. III. 2. Interroger échelle spatiale et temporalités. L'histoire de Sansicario dans le cadre de l'évolution du domaine La Vialattea

2.1. POUR UNE COMPRÉHENSION DES RELATIONS TERRITORIALES, SUR LA LONGUE DURÉE

Dans le chapitre, nous proposons de remettre en question les coordonnées spatiales et temporelles qui ont couramment été adoptées par les acteurs impliqués dans les projets de station, mais aussi par les chercheurs qui en ont construit une narration. D'un point de vue de la coordonnée temporelle, nous supposons que la compréhension des faits qui ont suivi l'implantation de la station, tout comme les évènements qui l'ont précédée, facilitent une compréhension plus complète de l'histoire des stations. Nous proposons donc de retracer l'histoire longue des territoires étudiés, comme moyen pour compléter une lecture historique et mieux saisir leur situation actuelle.

Relativement à la coordonnée spatiale, nous questionnons la station pensée comme « unité de lieu ». Nous élargissons en fait les limites de l'objet étudié à un territoire dont la géométrie est variable. Il s'agit d'assumer que les stations de haute altitude, bien que conçues comme des architectures concentrées dans l'espace ont établi des relations à une échelle supra-locale et que leur histoire a été influencée par un périmètre bien plus vaste que la simple zone délimitée par l'implantation des édifices, ou le domaine skiable défini par les remontées mécaniques[655].

Nous avons choisi de tester une méthode d'analyse sur un contexte géographique qui constitue un cas d'étude privilégié : la station de Sansicario, dans le cadre du domaine skiable de La Vialattea, situé dans la Haut Val de Suse, dans les Alpes du Piémont. Dans cette région, la pratique des sports d'hiver remonte début du XX^{e} siècle et, en quelques décennies, elle a transformé les villages et a amené à la création de nouveaux centres pour le tourisme hivernal.

[655] Ce sont les paramètres normalement adoptés pour définir le périmètre d'une station. Voir, entre autres, la base de données fabriquée par les chercheurs de l'I.R.S.T.E.A., concernant les stations de sports d'hiver françaises sur le site : http://www.observatoire-stations.fr/, consulté le 3/05/2019.

Nous nous sommes plus particulièrement concentrée sur l'étude de la trajectoire de la station de Sansicario, et du système d'infrastructure qui la connecte avec deux autres centres, situés à quelques kilomètres de distance, sur différents versants du massif défini par le Mont Fraitève et le Mont Triplex. Il s'agit de la Capanna Kind, dans la commune de Sauze d'Oulx, construite en 1912 pour les pionniers du ski sur un site qui a donné naissance, dans l'immédiat après-Seconde Guerre mondiale, à la station de Sportinia et à celle de Sestrières, dont le premier projet de Bonadé Bottino fut réalisé entre 1930 et 1933 pour Giovanni Agnelli, patron de la F.I.A.T. (Fabbrica Italiana Automobili Torino).

Nous nous appuyons sur un corpus varié pour mener cette enquête. Aux informations recueillies dans les fonds d'archives d'architectes et ceux des services municipaux, constituant les sources principales de cette recherche, s'ajoutent une étude de la littérature, un dépouillement d'articles de l'hebdomadaire local *La Valsusa* et de *La Stampa* (1930-1980) quotidien éditée à Turin[656]. De même, des entretiens ont été réalisés par l'auteure avec différentes personnalités durant des visites de site. Face à la découverte d'une multiplicité de sources à disposition, nous avons fait le choix de nous limiter à l'étude d'une partie seulement de ces documents afin d'éclaircir certains aspects et certains moments des histoires en question, que nous considérons comme plus intéressants au regard des propos qui sont les nôtres.

2.2. SANSICARIO : L'IDÉE INITIALE ET SON DÉVELOPPEMENT DANS LE TEMPS

Dans un premier temps, nous décrivons le premier projet imaginé pour la station de Sansicario et mettons en relief les aspects novateurs au regard d'autres stations construites durant les périodes antérieures. Puis, nous essayons de suivre, à travers une approche diachronique, l'évolution de la station de Sansicario, depuis les années 1970 jusqu'à aujourd'hui. Les transformations du bâti et des infrastructures sont analysées en parallèle des changements dans le réseau d'acteurs et de l'évolution des outils urbanistiques. Il émerge que la station a évolué après le début du processus de construction à un point tel qu'est remise en question l'idée qui avait nourri le projet initial.

Les outils mobilisés pour mener cette deuxième analyse et qui accompagnent une narration construite à partir de documents d'archives sont, d'une part, la

[656] Nous avons entamée une recherche dans les numéros de *La Valsusa* parus entre 1950 et 1970, auprès des Archives diocésaines de Suse. Pour la consultation de *La Stampa*, les archives étant accessibles en ligne, nous avons pu procéder avec une recherche par « mots clés ».

construction des « frises chrono-systémiques »[657] et, d'autre part, l'analyse et la représentation cartographique qui permettent, par la comparaison des cartes actuelles et anciennes, d'associer une dimension temporelle aux édifices et infrastructures qui constituent aujourd'hui la station.

2.2.1. Le projet pour une station de quatrième génération (1969-1975)

La station de Sansicario Alta est située dans le territoire de la commune de Cesana Torinese, sur le versant ouest du mont Fraitève. Le projet pour la création d'un nouveau centre touristique démarre en 1969, de l'initiative du Comte turinois Alessandro Pellion di Persano. Avec d'autres promoteurs, il constitue la société Prati Fioriti, qui deviendra en 1970, S.E.F.O. S.P.A. (Società Esercizi Fraitève Ovest). Le choix du site est justifié par les conditions topographiques qui se prêtent à la pratique du ski et aux qualités panoramiques et paysagères : « les terrains sur lesquels il a été décidé d'intervenir sont très favorablement situés. Ils sont environnés de zones boisées et caractérisés par de vastes plateaux bien ensoleillés, avec des pentes douces bien enneigées l'hiver, et très verdoyantes durant l'été, bien protégées contre les vents »[658]. L'architecte et urbaniste Laurent Chappis participe au démarrage de l'opération, invité par le Comte. Chappis, qui connaissait déjà la région par son implication dans l'élaboration d'un plan pour Sestrières dans les années 1960[659], valide le choix du lieu d'implantation et sera ensuite engagé comme urbaniste et architecte en chef par la S.E.F.O. en 1970[660]. Durant cette même année, une convention est signée entre la S.E.F.O. et la Commune de Cesana Torinese, afin de prévoir la réalisation d'une nouvelle station de ski d'environ 5000 lits.

---

[657] Nous renvoyons à l'Introduction de la thèse pour comprendre comment nous nous emparons du concept de « frise chrono-systémique ».

[658] Voir S.E.F.O., « Rapport de présentation du plan d'aménagement de Sansicario. De la Doire au sommet: un grand triangle de montagne », 1970, 22 p., Boîte : Sansicario. Zonage d'ensemble de la station et aménagement du domaine skiable. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 292. Il est intéressant de remarquer que les caractéristiques indiquées comme étant des qualités essentielles du lieu pour en faire une station de ski sont les mêmes que celles définies en 1947 pour justifier le choix du site d'implantation de la Capanna Kind.

[659] Voir CHAPPIS Laurent, « Études d'aménagement d'haute vallée de Suse et Fenestrelle », 1965, Boîte : Sansicario. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales 30 J 290 ; CHAPPIS Laurent, « Sestrière. Réflexions critiques et propositions pour une nouvelle politique d'aménagment », Boîte: Sansicario. Correspondance, notes, comptes-rendus de visites et de réunions. Département de la Savoie, Archives départementales, fonds Laurent Chappis, 30 J 290.

[660] Son engagement sur six ans prévoit la rédaction d'un plan d'aménagement pour la zone de San Sicario, la préparation d'un plan de masse pour la fraction de Clos de la Chapelle et, successivement, de Clos de la Mais. Les projets architecturaux du Clos de la Mais seront ensuite confiés pour les ¾ à des architectes de Turin et pour ¼ à l'agence Berthe-Chappis-Jomain. Le projet pour le Clos de la Mais sera confié à des agences choisies suite au lancement d'un concours.

Entre 1969 et 1970, durant le processus d'acquisition des terrains[661], Chappis élabore un « plan d'aménagement pour la zone de Sansicario »[662]. Les résultats se fondent sur une prise de connaissance directe du site, selon une méthodologie que l'urbaniste avait expérimentée et mise au point au cours des études pour les domaines skiables français : il parcourt à pied et à skis le versant ouest du mont Fraitève pour définir, à l'aide d'une carte à l'échelle 1:5000 et d'une carte topographique indiquant les courbes de niveau chaque cinq mètres, les zones skiables constructibles, les zones à protéger et les dessertes routières. La capacité d'hébergement en nombre de lits, les tracés des pistes et des remontées mécaniques découlent donc, en grande partie, de l'étude des caractéristiques géomorphologiques du lieu. Chappis propose la réalisation d'études géologiques et un relevé des sources d'eau potable et conseillant aux autres architectes d'être en permanence sur site durant les travaux de conception, chose qui ne sera jamais acceptée[663].

Entre 1970 et 1971, l'urbaniste élabore un plan masse pour le Clos de la Chapelle, la partie la plus au sud de la zone étudiée, en prévoyant un centre pour environ 400 lits. L'agence Berthe-Chappis-Jomain prépare ensuite des avant-projets pour certains des édifices prévus, en allant jusqu'au dessin de l'aménagement intérieur des chambres des hôtels et des appartements (Fig. III. 2. 1). Le projet, caractérisé par une architecture complexe avec une morphologie s'inspirant des formes organiques, sera finalement développé par une équipe d'architectes turinois, Paolo Cattaneo, Sandro Marinone, Diana Viglietti, formée après les résultats d'un concours d'idées[664] et coordonnée par Chappis. Si le dessin des volumes des édifices et des espaces intérieurs est très simplifié par rapport au projet initial,[665] la conception et la construction de cette première partie de la station, qui s'achève entre 1972 et 1973, maintiennent néanmoins l'idée originelle voulue par l'architecte

661 Comme dans le cas de Sestrières, les terrains étaient pour la majeure partie de propriété privée.

662 Les résultats sont présentés dans les documents : « Plan de vocation des sites », « Plans topographiques, d'analyse de site, des domaines skiables, des possibilités d'enneigement, des voiries, pistes et remontées mécaniques », dressés en 1973 par Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 293.

663 Voir CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, p. 185-186.

664 Voir CERETTI Giorgio, DE ROSSI Pietro, ROSSO Riccardo, VIGLIETTI Diana, CATTANEO Paolo et GIAMMARCO Carlo, « Stazione di sport invernali, concorso di idee », *Domus*, n° 498, mai 1971, pp. 12-16.

665 CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, *op. cit.*, p. 191.

français. C'est sur ce dernier aspect que nous nous attardons, car nous voulons mettre ici en évidence les logiques qui ont structuré le plan masse.

L'idée principale qui guide les choix urbanistiques et architecturaux à Clos de la Chapelle est l'intégration des volumes dans le paysage. La hauteur maximale des édifices n'excède pas neuf mètres et les façades des étages supérieurs sont en retrait par rapport au corps principal des bâtiments ; les volumes sont disposés le long des courbes de niveau, afin d'engendrer le minimum de travaux d'excavation ; une couverture plate et gazonnée rend les édifices presque « invisibles » d'en haut. En outre, ceux-ci sont positionnés en correspondance des clairières, afin d'éviter l'abattage de nombreux arbres. Dans un rapport rédigé sur le projet, Chappis écrit que la position des arbres a été relevée et représentée dans les dessins, ainsi que la dimension du diamètre du tronc à un mètre du sol[666]. « Des centaines des arbres présents sur site, seulement une dizaine ont été coupés, pour réaliser la route »[667]. De même, les tracés des pistes et des remontées mécaniques sont conçus de manière à être le moins visibles possible, les pylônes sont peints en blanc et différentes techniques sont expérimentées afin de faciliter l'engazonnement des pistes de ski[668]. Le parking est situé au sud, de façon à ne pas être vu depuis la station, et dans un lieu panoramique, afin d'inviter les visiteurs à pique-niquer sur place, sans pénétrer dans la station (Fig. III. 2. 2).

Pour Chappis, Sansicario est l'occasion de définir les paramètres utiles à la création d'une « station de quatrième génération »[669]. La station est pensée pour une fréquentation hivernale comme estivale, « le ski n'est donc qu'un des éléments d'intérêt, au même titre que le panorama, le soleil, les fleurs, les arbres ».[670] Ainsi, le « front de neige », qui structure l'espace dans les stations de troisième génération, en séparant le lieu de convergence des pistes des espaces commerciaux et résidentiels, se fragmente : selon l'idée originelle de Chappis, les pistes pénètrent dans la station et les édifices se distribuent sur le site à la recherche d'une vue panoramique. En outre, le trafic automobile reste à l'extérieur de la station, les

666 CHAPPIS Laurent, « Haut Val de Suze, station de San sicario, Conference à l'I.N.A.U.M. , Résumé de l'intervention », 1973, Boîte : Sansicario. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales 30 J 290.

667 *Ibid.*

668 BORGHETTO Alessia et DRAGO Chiara, *La costruzione della stazione sciistica di Sansicario nel contesto dello sviluppo del turismo invernale degli anni 70 in Italia : ricerca storica e organizzazione dei dati con le tecnologie digitali.*, Tesi di Laurea Magistrale in Architettura, Politecnico di Torino, 2014.

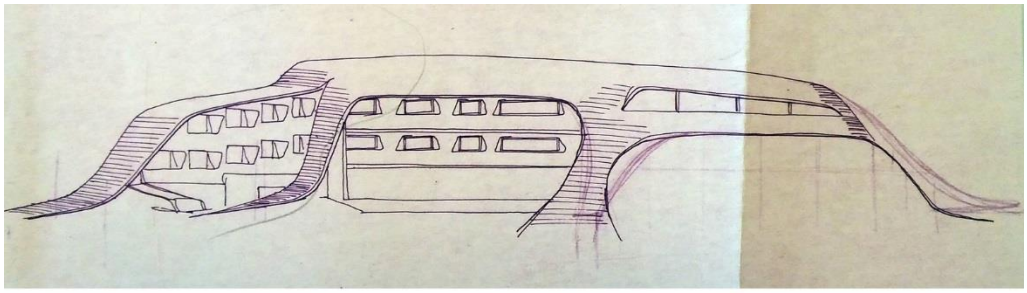
669 Voir Le projet pour Sansicario illustre aussi l'article : CHAPPIS Laurent, « Concevoir autrement », *Techniques et Architecture*, n° 333, 1980, pp. 43‑45.

670 CHAPPIS Laurent, « Haut Val de Suze, station de San sicario, Conference à l'I.N.A.U.M. , Résumé de l'intervention », *op. cit.*

déplacements s'effectuant uniquement à pied, avec les skis ou grâce à un système de remontées mécaniques (Fig. III. 2. 3).

Au cours de cette période, en Italie comme en France, le marché du ski ne montre pas encore les signes de crise que nous voyons de manière plus manifeste à partir des années 1990. Pour autant, dans les pages de la presse, tout comme dans le discours de certains concepteurs législateurs, nous des sollicitations nouvelles émergent. Il s'agit, en général, d'une attention renouvelée pour les valeurs environnementales de la montagne et, en conséquence, d'une critique à l'égard d'une urbanisation qui s'est achevée, pour une grande partie des territoires, de manière non contrôlée. Dans les pages des revues d'architecture italiennes et françaises, le projet pour Sansicario est salué comme un nouveau modèle de station, en rupture avec les expériences des années 1960 et comme un « *insediamento discreto e non distruttico dell'ambiente* »[671], véritable réponse aux instances qui sont mobilisées durant les années 1970 pour la protection de l'environnement et du paysage alpin.

[671] CATTANEO Paolo, MARINONE Sandro et VIGLIETTI Diana, « Un altro posto per fare vacanza. San Sicario. Il nuovo insediamento », *Abitare*, n° 160, décembre 1977, pp. 74‑91. Le projet est publié aussi dans: « In montagna con discrezione », *Abitare*, n° 131, décembre 1974, pp. 74‑91.



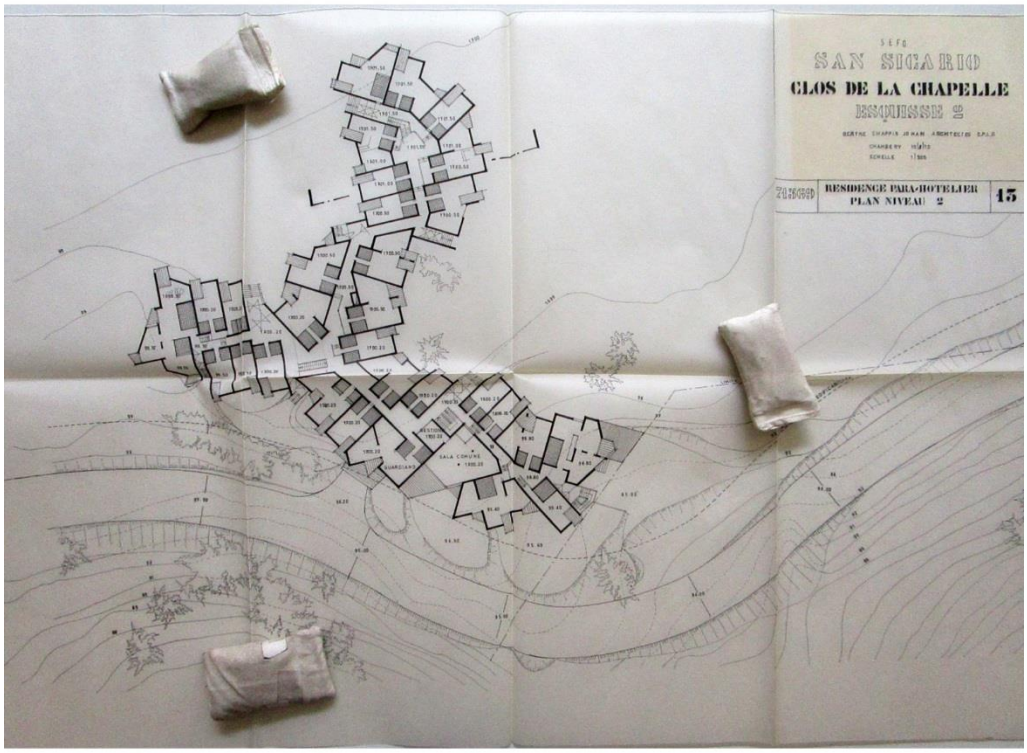
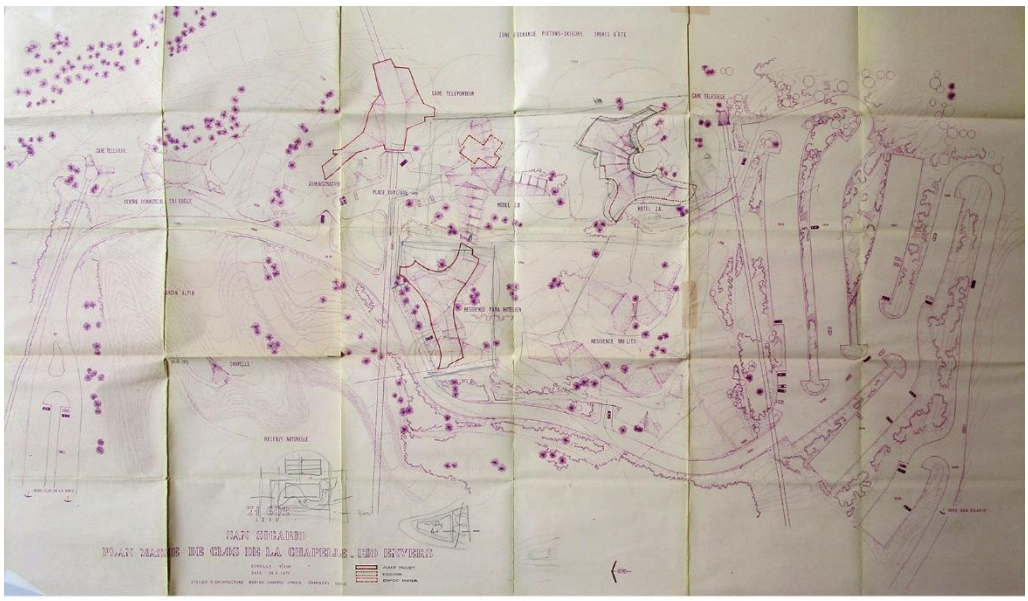


Fig. III. 2. 1. *Projet de Laurent Chappis pour Clos de la Chapelle, Sansicario.* ***a.*** *Esquisse pour résidence para-hôtelier, non daté (1969-1970 ?), conservé dans les Archives de la coopérative Nonsoloneve, Clos de la Mais, Sansicario, Cesana Torinese.* ***b****. « Esquisse n° 2 pour résidence para-hôtelier », Agence : Berthe-Chappis-Jomain, projet pour Clos de la Chapelle, Sansicario, commandité par la S.T.I.F.A, 10/08/1970, échelle : 1 :200. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 298.*



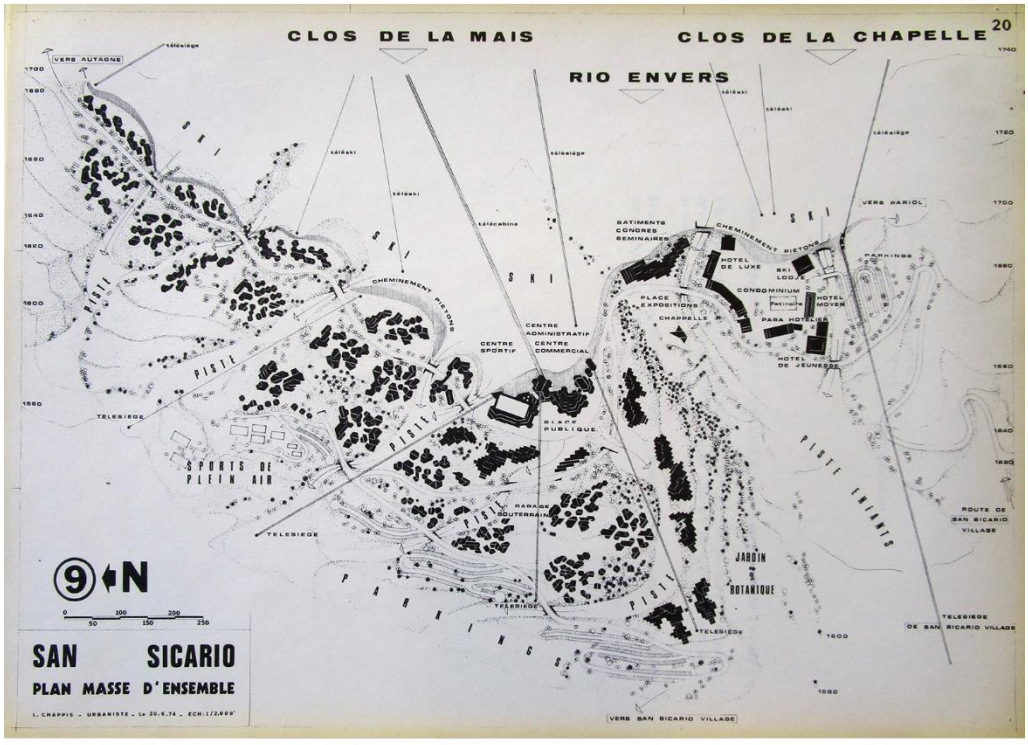
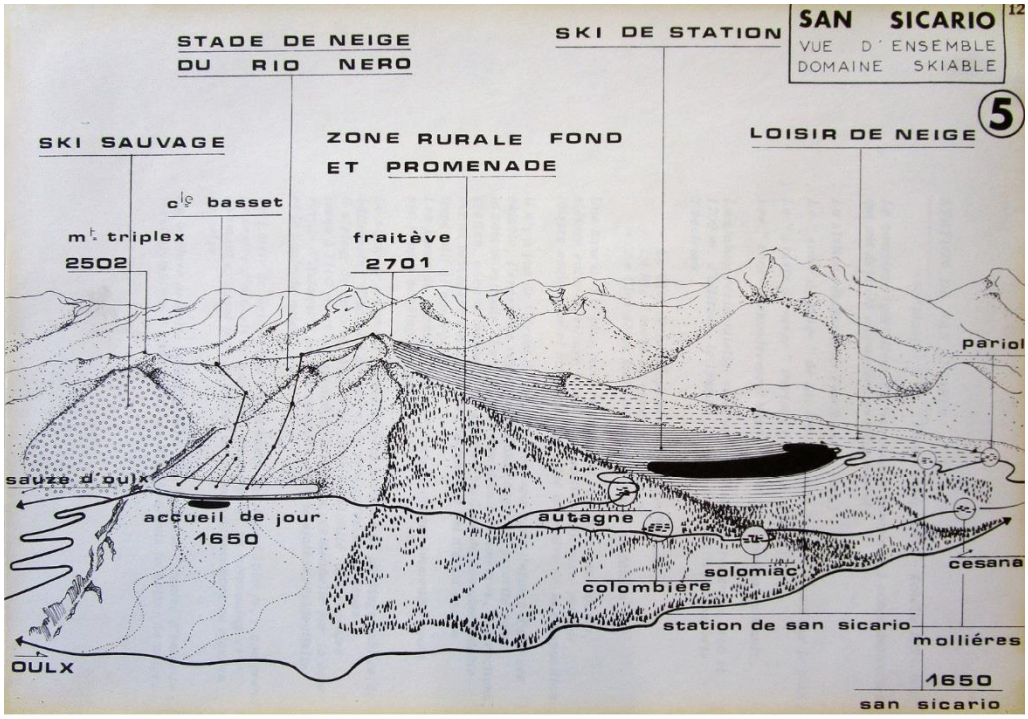


Fig. III. 2. 2. *Projet de Laurent Chappis pour Sansicario, commandité par la S.E.F.O.* ***a.*** *Plan masse pour Clos de la Chapelle, Rio Envers, Atelier d'architecture Berthe-Chappis- Jomain, échelle 1:500, 24/09/1971. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 298. La position des arbres est représentée avec précision. Le projet – jamais réalisé- recherche une intégration de l'architecture avec la topographie et la végétation.* ***b.*** *Plan masse d'ensemble pour Sansicario. Laurent Chappis, urbaniste, échelle 1:2.000, 20/06/1974. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 290. Le modèle de la station intégrée est remis en question : les pistes de ski ne convergent pas toutes vers le centre de la station, mais la traversent pour descendre à une altitude inférieure.*



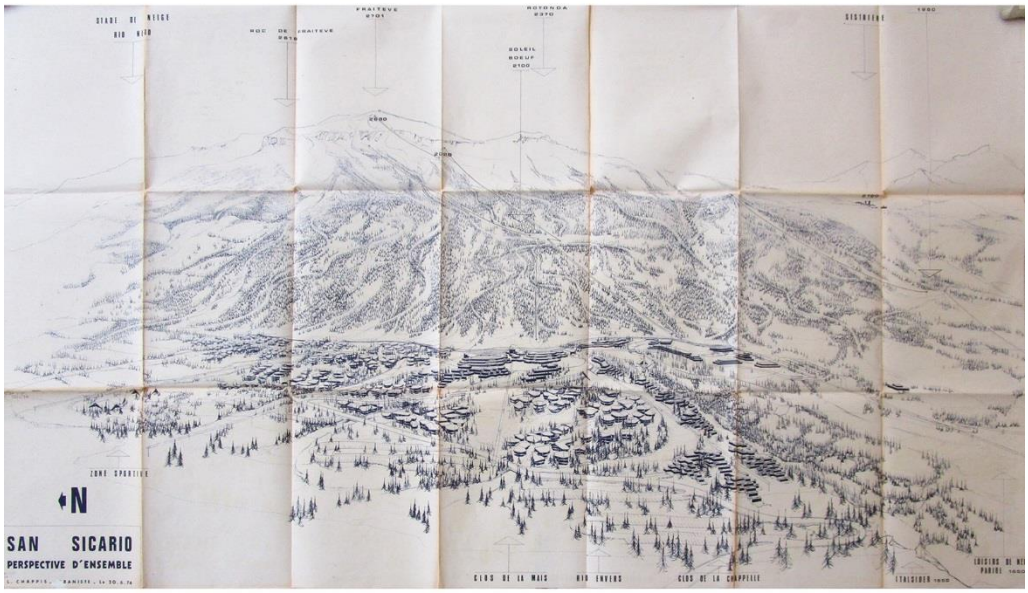


Fig. III. 2. 3. a. *Vue d'ensemble du domaine skiable. Sansicario est représenté comme étant à l'intérieur d'un plan de mise en valeur du territoire. Selon cette vision, le ski de station n'est qu'une des activités envisagées, avec une zone de loisir de neige, de ski sauvage, ou encore une « zone rurale », traversée par le ski de fond.* ***b.*** *Sansicario, perspective d'ensemble, Laurent Chappis, urbaniste. Rapport de présentation du plan d'aménagement de Sansicario par la S.E.F.O. « De la Doire au sommet : un grand triangle de montagne », 1974. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 290.*

2.2.2. Sansicario, de 1976 jusqu'à aujourd'hui

Depuis la construction du Clos de La Chapelle, Laurent Chappis travaille à l'élaboration d'un plan masse pour la station du Clos de La Mais, deuxième pôle de la station. Les rapports difficiles avec l'équipe d'architectes qui doivent développer le projet (Paolo Cattaneo, Sandro Marinone, Diana Viglietti, auxquels s'ajoutent Edda Follis, Domenico Mattia et Ugo Mesturino) et avec l'administration communale seront la cause principale d'un ralentissement du processus de conception de la station, jusqu'à une rupture des rapports entre l'urbaniste français et le reste de l'équipe, qui sera définitive en 1985. Clos de la Mais sera donc projetée et réalisée, selon Chappis, sans tenir compte des indications inscrites dans le plan d'aménagement. Un projet de restructuration du plan masse est proposé par l'architecte français en 1978, mais il ne sera pas accepté. En 1976, commence en fait la construction de la station, qui sera marquée, à partir du milieu des années 1980, par de nombreuses difficultés financières et par une augmentation non contrôlée des volumes construits. Le processus est en partie entraîné par une « désintégration » de la société promotrice de l'aménagement de la station. En 1986, la S.E.F.O. devient Societé Sanicario Immobiliare[672], distincte de la Société Sansicario Ski. En 1987, Sansicario Immobiliare passe sous le contrôle d'un nouveau groupe financier[673] qui sera l'objet d'une faillite frauduleuse. La station reste ainsi fermée durant la saison hivernale suivante, avec des conséquences négatives pour les activités commerciales. Suite à cela, la société et les propriétés passent dans les mains de l'entrepreneur Cimatti. En 1989, les remontées mécaniques sont enfin cédées à la Société Sestrières S.P.A., qui avait déjà acquis les infrastructures du domaine de Sauze d'Oulx - Sportinia.

Les décennies qui suivent (1990, 2000, 2010) sont caractérisées par des investissements immobiliers continus réalisés par différentes sociétés, du fait de dérogations systématiques, concédées par la commune de Cesana Torinese par rapport au plan masse originel et au plan régulateur et une diminution des touristes faute, notamment, d'une offre devenue faible en termes de services et de commerces. L'indication donnée par Chappis, suite à l'expérience acquise en France, de diviser le nombre de lits touristiques en parts équivalentes entre structures hôtelières, résidences, et logements privés sera complètement ignorée.

672 « La S.E.F.O. diventa San Sicario Immobiliare », *La Stampa*, 25 fevrier 1986, p.16.

673 Le groupe dirigé par Canavese. Voir BORGHETTO Alessia et DRAGO Chiara, *La costruzione della stazione sciistica di Sansicario nel contesto dello sviluppo del turismo invernale degli anni 70 in Italia : ricerca storica e organizzazione dei dati con le tecnologie digitali.*, *op. cit.*

Une grande partie des lits est en fait réalisée sous forme de résidences, aspect qui se révèle être critique pour la survie de la station dans les années de crise.[674] La disproportion entre lits construits et services offerts s'accentue toujours plus[675]. Dans le même temps, la société Sansicario s.p.a change plusieurs fois d'actionnaires, mais les conduites sont souvent déficitaires [676].

À l'hiver 2006, la station héberge des compétitions[677] pour les Jeux olympiques de Turin. L'évènement, qui apporte avec lui des améliorations aux infrastructures de remontée mécanique et de production de neige de culture, ne semble pourtant avoir engendré des répercussions bénéfiques pour la station de Sansicario. Au-delà de l'Olympic Centre, résultat de la requalification de l'ex-colonie Italsider[678], aucun hôtel n'a pu être réalisé, du fait d'un manque d'outil urbanistique à l'échelle communale.[679] La piste de bobsleigh, réalisée pour cette occasion, est aujourd'hui inutilisée et la commune peine à trouver des promoteurs pour la transformation du site. Une grande partie des résidences du Clos de la Chapelle a définitivement fermé après les Jeux olympiques. Pour une partie des édifices abandonnés, il semble exister un projet de requalification pour en faire des résidences secondaires de haut standing[680] (Fig. III. 2. 4).

Une dernière étape de l'histoire de la station est marquée par la naissance de la coopérative Nonsoloneve en 2011, qui regroupe aujourd'hui environ 620 propriétaires[681] à Clos de la Mais. L'objectif principal du groupe, selon l'actuel président Cesare Peiretti[682], est la relance des activités commerciales afin d'offrir un service aux touristes qui séjournent à Sansicario et contribuer ainsi à l'attractivité de

---

[674] Selon l'architecte français, la proportion correcte est : 1/3 de lits en résidence, 1/3 en auberges, 1/3 en logements privés. Voir CHAPPIS Laurent, « San Sicario. Clos de la Mais - Rio Enver. Étude de plan d'aménagemnet, 1:500. Rapport sur capacités d'accueil et fonctions immobilières », 9 août 1973, Boîte : Sansicario. Correspondance, notes, comptes-rendus de visites et de réunions. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales 30 J 290.

[675] Les dernières résidences ont été construites à partir du 2007, avec des volumes qui se dissocient complètement des logiques d'intégration des édifices dans la topographie du site.

[676] La société passe du groupe guidé par Cimatti au groupe guidé par la société L.A.S.A. S.P.A., contrôlée par l'entrepreneur De Benedetti. Voir BORGHETTO Alessia et DRAGO Chiara, *La costruzione della stazione sciistica di Sansicario nel contesto dello sviluppo del turismo invernale degli anni 70 in Italia : ricerca storica e organizzazione dei dati con le tecnologie digitali.*, *op. cit.* Voir aussi l'article récent: GIUSTETTI Ottavia, « Cimatti, sconfitto da Sansicario. 'L'hanno uccisa i suoi abitanti' », *La Repubblica*, 20 janvier 2011, archives en ligne de Repubblica.it.

[677] Ski alpin, biathlon et bobsleigh.

[678] La Colonie fut projetée par l'architecte Renato Severino pour Italsider, réalisée entre 1959-1962.

[679] D'un entretien avec Enrico Persano (fis du comte Alessandro Pellion di Persano, promoteur de la station de Sansicario), réalisé à Sansicario le 23/08/2018.

[680] Visite du site effectuée par l'auteur durant le mois de juillet 2015 et durant le mois d'aout 2018.

[681] Entretien avec Cesare Perietti, Président de la coopérative Nonsoloneve, à Sansicario, le 22/08/2018.

[682] Nous faisons référence aux informations recueillies sur place durant le mois d'aout 2018.

la station. La coopérative opère principalement à travers l'achat, grâce à des ressources internes, d'espaces commerciaux non occupés afin de les tourner vers de nouvelles activités, dans des conditions favorables. Toutefois, le pouvoir d'action de la coopérative est limité. En premier lieu parce que tous les propriétaires de Sansicario n'ont pas voulu adhérer[683] ; ensuite, parce que la coopérative ne peut pas agir sur le système de remontées mécaniques ni, de manière directe, sur l'offre touristique.

Interrogé sur la spécificité de la station et sur son potentiel d'attraction, le président de la coopérative se réfère à un imaginaire de la station comme ville « alternative » en altitude, capable d'offrir tous les services sans le besoin de se déplacer avec sa voiture. Une telle caractéristique, qui avait été à la base de la conception de la station est donc considérée comme étant encore valide aujourd'hui, et est reproposée faisant appel à l'image de « smart city ». Un monorail, dessiné par Pininfarina, véritable colonne vertébrale du projet pour le Clos de la Mais, a été remis en fonction en 2017 et garantit actuellement un moyen de transport au sein de la station. L'absence de voiture est en réalité le seul caractère qui reste de l'ancienne vision, beaucoup plus radicale, qui prônait l'intégration de l'établissement dans la végétation et topographie du site et qui fut complètement bouleversée par les extensions opérées à partir des années 1980.

Les causes expliquant les difficultés de la station de Sansicario sont multiples. Tout d'abord, les acteurs concernés que nous avons pu rencontrer sur place critiquent le nombre surdimensionné de résidences secondaires et un manque de structures hôtelières. Les lits des résidences ne garantissent pas une rotation des touristes suffisante à la survie des activités commerciales. D'autres raisons sont liées aux rapports difficiles entre la station et la commune de Cesana Torinese, dont le centre est situé à 1300 m d'altitude. À la différence de Sestrières, Sansicario n'a pas été transformée en commune et les problématiques de la station semblent, selon les témoignages recueillis[684], avoir été lointaines par rapport aux préoccupations des habitants de Cesana. D'autre part, plusieurs administrations s'étant succédées dans les années 1990 et 2000 ont approuvé les variantes apportées au plan masse original, en acceptant une augmentation des volumes à construire sur le site du Clos de la Mais (Fig. III. 2. 5).

683 Entretien avec Cesare Perietti, Président de la coopérative Nonsoloneve, à Sansicario, le 22/08/2018.

684 Entretien avec Cesare Perietti, Président de la coopérative Nonsoloneve, à Sansicario, le 22/08/2018 et entretien avec Enrico Persano, à Sansicario le 23/08/2018.

Par ailleurs, dans un entretien réalisé le 23 août 2018, Enrico Persano, fis du Comte Alessandro Pellion di Persano et connaisseur de l'histoire de la station, souligne un autre facteur qui eut, selon lui, un impact majeur sur la prospérité la station. Il s'agit du rôle de la presse, capable d'influencer de manière positive ou négative l'avis des touristes. Jusqu'à la fin des années 1980, Sansicario était présentée comme une station d'avant-garde, et comme une destination idéale pour les familles aisées de Turin et de Milan, les gens du spectacle ou encore des journalistes, nombre d'entre eux travaillant à *La Stampa*. Dans les années 1990, la station suscite moins d'enthousiasme, et les articles se concentrent plutôt sur ses problèmes financiers. Selon Persano, l'oubli fut en partie volontaire, et coïncidait avec une volonté du groupe F.I.A.T., qui contrôlait *La Stampa*, de relancer l'image de Sestrières, au détriment des autres stations de la haute vallée de Suse. Si nous n'avons pas les moyens de prouver ces dires, nous pouvons néanmoins constater un changement profond de la vision du projet véhiculée par la presse de manière générale. À l'enthousiasme pour les aspects novateurs de la station, propre aux années 1970 et à la première moitié des années 1980, suit un oubli apparent de la station durant les années 1990. Les articles publiés au cours des années 2000 et 2010, enfin, se concentrent sur la faillite de la station et sur les problèmes financiers des sociétés impliquées dans sa construction et sa gestion[685].

[685] Nous citons ci-après une série d'articles que nous avons pu récupérer, d'une part par une recherche dans les archives en ligne du quotidien *La Stampa*, d'autre part, par la consultation des archives privés du Compte Alessandro Pellion di Persano, à Sansicario. Nous avons pu avoir accès au fonds par la rencontre avec son fis, Enrico Persano, à Sansicario, le 23/08/2018. Nous listons les réferences par ordre de parution: MATTANA Gigi, « Sansicario: una novità per lo sci del domani », *La Stampa*, 28/11/1974; « A Sansicario è già domani », *La Stampa*, 17/11/1977; CAJATI Giorgio, « Andiamo a sciare sulla Vialattea », *Grazia*, novembre 1981, archives privés Pellion di Persano ; MATTARANA Paola, «A S. Sicario anche Reviglio si scongela », *Buongiorno Genova*, 14/02/1981, archives privés Pellion di Persano; MOSCA Antonello, « Formula Club per la Neve », *Amica*, décembre 1981, archives privés Pellion di Persano; DEBERNARDI Monica, «Sansicario, stella della via Lattea », *La Stampa*, 11/02/1983; BONINELLI Giovanna et BOMACCHI Isa, « Un paese antico e moderno per sciare e volare », *Weeekend di Weekend,* mars 1983, p. 80, archives privés Pellion di Persano; SPAGNOLO Gian, « Ancora in crescita lo sci a Sansicario », *Gazzetta del Popolo,* 29/04/1983, archives privés Pellion di Persano ; « Sansicario, ovvero come coniugare sci totale e rispetto dell'ambiente », *Giornale di Brescia*, 11/02/1986, archives privés Pellion di Persano ; « Sansicario dice basta al cemento », *La Stampa*, 25 septembre 1992, p.41; MACAGNO Amedeo, « San Sicario perde 300 posti letto », *La Stampa*, 7 décembre 2004, p.46; GRANDE Carlo, « Sansicario, il paese che non c'è. Cantieri, negozi abbandonati e alberghi chiusi: così fallisce un sogno », *La Stampa*, 21 février 2009, p. 66 ; MACAGNO Amedeo, « E Sansicario perde anche la seggiovia », *La Repubblica*, 20 septembre 2010 ; MINELLO Beppe, « San Sicario, ultima chance. Ci compriamo la shopville », *La Stampa Torino*, 10 janvier 2011.

Fig. III. 2. 4. *Images de Clos de la Chapelle, Sansicario, en août 2018. L'établissement est abandonné et en attente d'un projet de rénovation. Photos de l'auteure.*

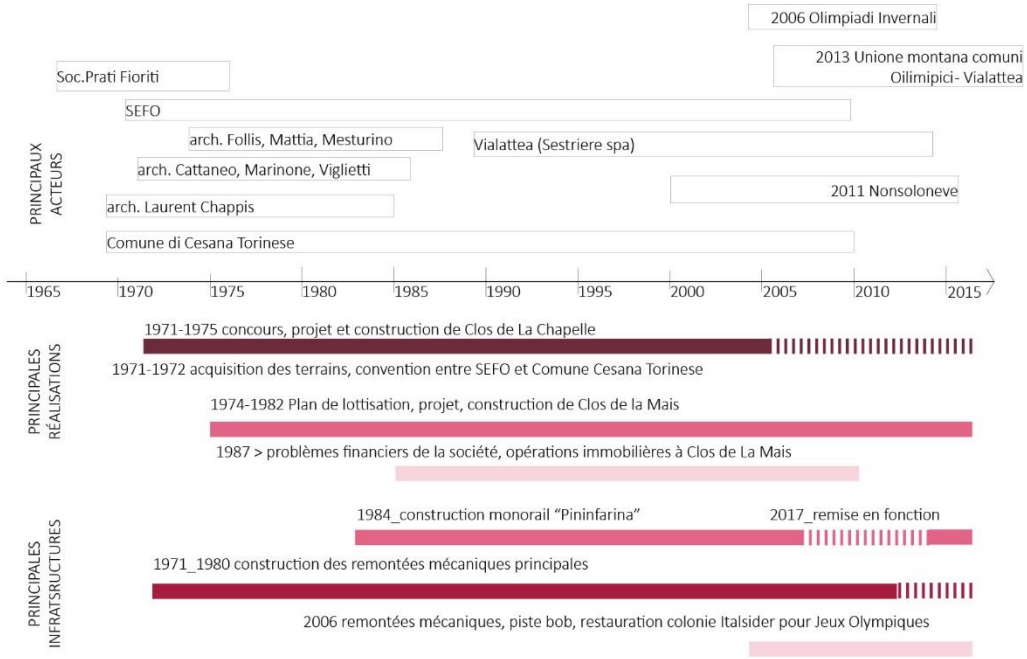


Fig. III. 2. 5. a*. La station de Sansicario. Les différents couleurs correspondent aux diverses phases de construction et expansion, à partir de 1970, jusqu'à aujourd'hui. Travail fait par l'auteure sur une carte C.T.R. datant 2006.* ***b.*** *La construction des principales infrastructures est mise en relation avec l'évolution des acteurs impliqués dans les diverses phases du projet.*

2.3. UN DESTIN COMMUN AUX STATIONS DE LA VIALATTEA

Dans cette partie, nous élargissons le terrain d'analyse par une présentation de deux autres stations situées à proximité immédiate de Sansicario et faisant partie du domaine skiable de la Vialattea : il s'agit des stations de Sestrières et de Sportinia, construites en altitude et loin des centres habités, à des périodes diverses. Après avoir brièvement rappelé les caractéristiques des stations en question, nous nous arrêtons sur leur évolution dans le temps[686]. Comme pour le cas de Sansicario, les deux centres qui nous intéressent ici se trouvent aujourd'hui profondément transformés, principalement à cause du développement propre aux décennies 1950-1970. C'est donc par une analyse de la « trajectoire » des territoires en question qu'il est possible de mieux comprendre les facteurs qui ont produit la situation actuelle.

2.3.1. La Capanna Kind (1912) pour les pionniers du ski et la construction de Sestrières (1930-1934) « cité de sports d'hiver »

Le développement du ski dans les Alpes occidentales démarre dans les premières décennies du XX[e] siècle. Le site du Clot Saboulier, (2100 mètres d'altitude environ), partie haute de la commune de Sauze d'Oulx, renommé Sportinia à partir de 1946, témoigne des premières étapes de la transformation touristique des territoires de la Haute Val de Suse. Dans ce lieu fut inaugurée en 1912 par le Ski Club Torino la première cabane construite en Italie, dont les espaces avaient été conçus exclusivement pour héberger des skieurs[687]. Il s'agit de la Capanna Kind, qui prend le nom de Adolfo Kind, ingénieur suisse qui fit connaitre les skis aux Turinois [688] avant de devenir le premier président du Ski Club Torino (Fig. III. 2. 6. a).
La cabane, qui existe encore aujourd'hui bien que restaurée plusieurs fois, témoigne de la phase initiale du développement du ski. C'est une période précédant le

[686] Le corpus sur lequel nous appuyons l'analyse menée dans le paragraphe suivant est principalement constitué par un croisement d'information obtenues depuis la littérature existante sur le sujet. Pour poursuivre la recherche sur l'histoire de la station de Sestrières, il serait utile de consulter les archives de la commune de Sestriere, ainsi que les archives de la F.I.A.T., à Turin. Concernant l'histoire de la Capanna Kind, il serait intéressant effectuer une recherche dans les archives du Touring Club Italien, ou bien du Ski Club de Turin. Enfin, nous avons recherché des documents concernant le développement du site de Sportinia auprès des archives de l'Office technique de la Commune de Sauxe d'Oulx, mais sans résultat. Un manque d'inventaire et de classement des archives municipales de Oulx, Sauze d'Oulx et Cesana Torinese ont rendu la recherche plus complexe.
[687] « Inaugurazione della prima capanna italiana per ski », *La Stampa*, 12 décembre 1912, p. 6.
[688] Adolfo Kind (1848-1907), ingénieur et chimiste suisse commençait à proposer des démonstrations de l'usage des skis dans le Parco del Valentino, à Turin, pour ensuite amener des groupes de turinois des cercles bourgeois, à Giveno et dans d'autres destinations dans la Vallées de Susa.

développement des remontées mécaniques et, par conséquent, les pratiques de masse, comme le montre une image des archives du Ski Club Torino, intitulée « *Alla capanna Adolfo Kind si arriva a dorso di mulo* »[689] (Fig. III. 2. 6. b). Dans cette première phase, le site n'est pas transformé de manière significative : les éléments qui déterminent l'implantation de l'activité sportive sont exclusivement les données topographiques, environnementales, climatiques et celles d'orientation, comme cela est rappelé dans un article paru dans le journal *La Stampa*, en 1947 :

> *« La conformazione geologica di questa montagna è così fatta che di tanto in tanto si riposa in pianura e questa pianura ripara dai venti per cui è come chiusa. Il sole ha entrata libera e nelle buone giornate fa sempre primavera. […] La montagna esposta a mezzanotte conserva la neve come un ghiacciaio […]. Non per nulla l'ingegnere svizzero Kind, che portò per primo gli sci in Italia, scelse questo punto come una specie di modello tecnico* »[690].

La majeure partie des skieurs est composée d'excursionnistes provenant des centres urbains situés à proximité, ou bien séjournant dans des hôtels ou structures existantes à une altitude inférieures à celle des pistes.

La station de Sestrières, conçue dans les années 1930 à quelques kilomètres de distance du site de Sansicario, est le premier exemple connu dans les Alpes de station planifiée à haute altitude spécialement pour les sports d'hiver, prévoyant le séjour des touristes. C'est pour cette raison que Sestrières a été décrite par certains chercheurs comme le résultat d'une « invention »[691]. Les raisons de la construction de Sestrières doivent être comprises dans le panorama socioculturel de l'époque, c'est à dire en considérant l'importance du sport selon l'idéologie fasciste comme un moyen d'éducation des nouvelles générations ainsi que l'approche paternaliste des entreprises qui s'occupaient de la gestion du temps libre des travailleurs.

L'idée de réaliser une station naît en fait de Giovanni Agnelli, patron de la F.I.A.T.[692], constructeur automobile basé à Turin, liant fortement l'histoire de la station à celle de l'entreprise. En premier lieu, les promoteurs qui constituent en 1931 la société S.A.I.T.S. (Società Anonima Incremento Turistico del Sestriere) sont

---

689 SANTI M. C., *« Alla capanna Adolfo Kind si arriva a dorso di mulo»*, 1912, Archivio Ski Club Torino, URL : http://archivio.skiclubtorino.it/index.php?method=archivio&action=zoom&id=800, consulté le 30/9/2018.

690 ANTONIUCCI Antonio, « Il mondo della neve ha un nome in più », *La Nuova Stampa*, n° 21, 26 janvier 1947, p. 3.

691 Voir DEL GRANDE Alessio, *L'invenzione del Sestrière,* Tesi di Laurea Magistrale, Politecnico di Torino, 2010.; ; DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli, Roma, 2016, 658 p.

692 Fabbrica Italiana Automobili Torino, fondée en 1899 par Giovanni Agnelli.

étroitement liés à la F.I.A.T. : Giovanni et le fils Edoardo Agnelli occupent les rôles de président et vice-président ; l'ingénieur Alfredo Poletti, qui s'occupe dans la phase initiale de l'acquisition des terrains[693], est aussi directeur de la société S.A.P.A.V. (Servizi Automobilistici Perosa – Alte Valli) et de la société qui gérait la ligne de tramway Pinerolo – Perosa Argentina, toutes deux contrôlées par la F.I.A.T.[694] Le projet urbanistique, architectural, de même que le suivi du chantier sont confiés à l'ingénieur Bonadé Bottino[695], qui travaillera aussi sur les projets des établissements de la F.I.A.T. dans le quartier de Mirafiori. (Fig. III. 2. 7. a).

Le nouveau centre est équipé pour le séjour des touristes, avec la construction d'hébergements, de services et de locaux commerciaux en contact direct avec les champs de neige. En ce sens, Sestrières anticipe un modèle qui se diffusera dans l'après-Seconde Guerre mondiale, spécialement dans les Alpes françaises. Comme Antonio de Rossi l'a mis en évidence[696], en réalité, Bonadé Bottino ne dessine pas un plan masse. Au contraire, la station se développe par le biais de la conception et de la construction progressive d'infrastructures et d'hôtels. L'hôtel Principi di Piemonte et l'hôtel « tour », conçus pour une clientèle populaire, sont réalisés en 1931 ; plus tard, en 1933, seront réalisés la deuxième tour, l'hôtel Duchi d'Aosta, pour répondre à la demande d'une clientèle de niveau intermédiaire, et la galerie commerciale. Toutefois, le développement urbain de la station et les choix architecturaux sont structurés, tout au long du processus de développement entre 1930 et 1934, par deux éléments : le ski d'une part, et la voiture d'autre part[697].

En ce qui concerne le tracé des pistes, la conque naturelle du col suggère un système de remontées et de descentes que l'architecte Jean Paul Sabatou définit en 1939 comme « optimale », c'est-à-dire avec « une convergence des pistes principales vers le centre et les remontées mécaniques « partant en éventail de la station »[698]. Le

[693] La majeure partie des terrains appartenant à des propriétaires privées, émigrés à l'étranger. Source : DEL GRANDE Alessio, *L'invenzione del Sestrière*, *op. cit.*.

[694] Cfr *Ibid.*, p. 76.

[695] Vittorio BONADÉ BOTTINO (1889 – 1979), ingénieur, travaille pour la F.I.A.T., réalisant de nombreux ouvrages, qu'il s'agisse d'établissements industriels et d'édifices pour le loisir, comme de colonies de vacances et de sanatoriums. Pour un approfondissement, sur la vie et l'œuvre de Bonadé Bottino, voir BONADÉ BOTTINO Vittorio et LEPRI Lepri (dir.), *Memorie di un borghese del Novecento*, Bompiani, 2001, 360 p. ; BANFO Cristina, *Vittorio Bonadé Bottino: un intellettuale nella Torino tra le due guerre*, Thèse de doctorat dirigée par OLMO Carlo, Politecnico di Torino, Politecnico di Milano, Università degli studi di Torino, Università degli studi di Genova, Facoltà di Architettura, 1993.

[696] DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*, p. 228.

[697] DEL GRANDE Alessio, *L'invenzione del Sestrière*, *op. cit.*

[698] SABATOU Jean Paul, « Urbanisme », *L'Architecture d'aujourd'hui*, vol. Constructions en montagne, nº 4, 1939, p. 72.

système des remontées mécaniques est ainsi composé de trois télécabines qui rejoignent le mont Alpetta et Sises (inaugurée en 1932), le mont Banchetta (en 1933) et plus tard le mont Fraitève (ouverte en 1938). Il s'agit d'un système rayonnant, ayant pour centre la station. Cette dernière se rattache directement à la route nationale, en prévoyant d'amples parkings pour l'arrêt des bus et des voitures. La circulation véhiculaire trouve donc une place importante dans la station et s'entrecroise avec les parcours des skieurs pour rejoindre les remontées mécaniques.[699]

L'imaginaire de la voiture est central, et semble aussi être rappelé par les choix architecturaux des hôtels-tours, dotés d'un plan circulaire et d'une distribution intérieure en forme de spirale, qui rappelle celle des établissements industriels à Turin[700] (Fig. III. 2. 7. b). L'ensemble ainsi construit dans la conque, presque vierge d'autres édifices, marque fortement le paysage. Les tours, par leur esthétique libérée de toute référence à l'architecture alpine traditionnelle, se rapprochant plus de volumes géométriques abstraits, deviennent le symbole de la « colonisation de la montagne » par la civilité urbaine du XX[e] siècle. Sestrières est décrite comme une ville « alternative » à la ville industrielle dont, pourtant, elle dépend. C'est en faisant appel à cet imaginaire que Paul Sirvin ouvre un article intitulé « Les cités de sports d'hiver » par une vue de Sestrières, ou que, dans un guide touristique publié en 1934, la station est définie comme la *« Città Novecento della neve »*[701]. Ce sont en fait ces idéaux de modernité, de vitesse et de progrès technologiques, qui alimentent la passion des touristes pour ces nouveaux centres touristiques uniquement conçus pour le ski[702].

Le modèle de station en haute altitude inauguré à Sestrières se diffusera dans Alpes franco-italiennes surtout dans l'après-guerre, alors que les deux pays connaissent une conjoncture économique croissante.

Si la Capanna Kind représente la phase initiale de la diffusion des sports d'hiver, Sestrières inaugure une phase de transformation profonde du territoire alpin, qui voit la construction de nouveaux centres en altitude afin de concentrer les résidences touristiques à proximité des champs de neige, parallèlement au

[699] Le schéma est d'autant plus clair si on imagine qu'une troisième tour aurait dû se construire au-delà de la place centrale du parking, par rapport aux autres deux tours -hôtels. Le chantier fut arrêté en 1938.

[700] Voir DEL GRANDE Alessio, *L'invenzione del Sestrière*, *op. cit.*, p. 84.

[701] Cité dans: DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*, p. 213.

[702] Voir DENNING Andrew, *Skiing into modernity. A cultural and environmental history*, Oakland, California, University of California Press, 2015, 236 p.

développement des infrastructures pour le trafic autoroutier en montagne. Les caractéristiques du projet de Sansicario émanent donc d'une réinterrogation des imaginaires adoptés pour la réalisation des premières stations de l'après-Seconde Guerre mondiale. Le touriste recherche en montagne un environnement alternatif à celui de la ville, et l'architecte se tourne vers d'autres paradigmes afin de créer des établissements qui se réfèrent à une architecture alpine dite « traditionnelle » ou qui cherchent une intégration dans le paysage « naturel » de la montagne.

Fig. III. 2. 6. *Images d'archives de la Capanna Kind, Archives en ligne Sci Club Torino.* ***a.*** *« Capanna Adolfo Kind », 1912.* ***b.*** *« Alla capanna Adolfo Kind si arriva a dorso di mulo », 1912.*

Fig. III. 2. 7. a. *Image qui montre le système des pistes de ski qui rayonne de Sestrières et le système d'infrastructure de transport à une échelle supra-locale, permettant l'accès à la station. Image non datée, dans : DEL GRANDE Alessio, L'invenzione del Sestrière, Tesi di Laurea Magistrale, Politecnico di Torino, 2010.*
b. *Affiche publicitaire de la F.I.A.T. 1900 a, et de Sestrières (1954 ?).*

2.3.2. Sauze d'Oulx et Sestrières : une expansion non contrôlée

L'histoire du site de la Capanna Kind révèle une progressive expansion des structures d'accueil et infrastructures, sans le contrôle d'un outil urbanistique. Pour répondre aux arrivées croissantes des touristes à Oulx entre les années 1910 et 1920, les premiers hôtels dédiés à une fréquentation hivernale ouvrent. À partir de la fin des années 1920 jusqu'à la fin des années 1930, le site se tourne de manière décisive vers la pratique du ski. Aussi, en 1928 les habitants de Sauze d'Oulx tracent la première piste et la route de connexion entre Oulx et Sauze d'Oulx est modifiée pour permettre le passage des voitures. En 1937, ouvre la première *slittovia*[703] de Sauze d'Oulx à Cima Clotés, et à la fin des années 1940 seront construits deux télésièges, un skilift et une *slittovia*[704]. Dans l'après-Seconde Guerre mondiale, le processus s'accélère : la commune de Sauze d'Oulx connaît une croissance non contrôlée de structures hôtelières et de résidences secondaires. Le site de la Capanna Kind, renommée Sportinia en 1947, voit l'intervention de l'ingénieur Caretta qui réalise les remontées mécaniques et un hôtel à 2170 mètres d'altitude. Ces années marquent la fortune touristique de Sportinia, qui héberge une école nationale de ski à l'instar de Cervinia, Courmayeur et Sestrière, pour les Alpes Italiennes occidentales[705]. Cette phase de complète transformation du lieu se poursuit de façon arbitraire durant deux décennies. En 1961, un *Piano di Fabbricazione*, qui admet la possibilité de construire sur la presque totalité de la surface communale[706] et un *Piano Edilizio,* qui fixe des mesures en matière de hauteurs maximales constructibles peu restrictives[707], sont approuvés. Dans les années 1960, l'architecte Carlo Mollino élabore un plan régulateur pour la commune qui ne sera toutefois jamais appliqué.[708] C'est seulement après l'adoption d'une loi régionale de 1977, décidant le passage des compétences en matière d'urbanisme de l'État à la région, que la commune de Sauze d'Oulx doit arrêter les nouvelles opérations immobilières en attente d'un

[703] Voir CAPACCI Alberto, *Sauze d'Oulx: frammenti di storia*, Oulx, EdiTur, 1999 ; PERRON CABUS Alessandro, « Vi parlo di Sauze d'Oulx! », *Vialattea, il Magazine, periodico annuale di informazione della Sestrieres s.p.a.*, nº 7, 2015, pp. 16‑22.
[704] Télésiège Sauze-Coltés, télésiège Sauze-Capanna Kind, *sciovia* Monte triplex, *slittovia* Lago nero, en continuation du télésiège Sauze-Coltés.
[705] Voir Carte représentée sur la revue du Touring Club Italien, *Le Vie d'Italia*, n° 40, 1958, p. 35.
[706] DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*, p. 503.
[707] La hauteur des édifices ne doit pas excéder les 16 mètres. La mesure est calculée en considérant l'intrados du dernier étage en haut, et la moyenne de l'auteure de l'édifice en bas.
[708] Le plan, approuvé par la commune en 1969 ne sera jamais approuvée par les structures de l'État. Voir DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*, p. 504.

nouvel outil urbanistique. Aujourd'hui, l'image de Sauze d'Oulx est profondément caractérisée par le résultat de cette phase d'expansion, qui s'est achevée principalement par la réalisation de « *condomini* » touristiques.

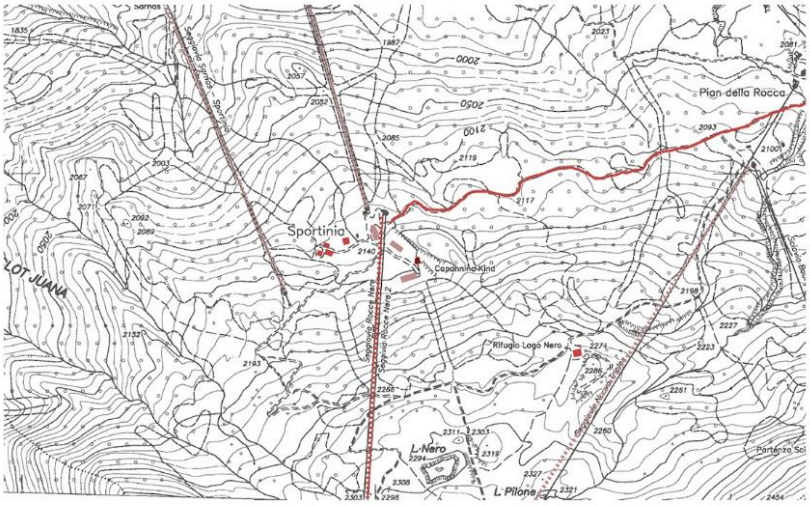
Suite à la constitution de la Commune de Sestrières en 1934, la société fondée par Agnelli ne sera plus le seul acteur responsable du développement de la station. La commune établit un *Regolamento Edilizio*. Le développement se fait par le biais d'entreprises privées et concerne la partie orientale de la station. Le langage architectural adopté, selon les indications du règlement, change radicalement : les nouvelles structures présentent des toitures à double pente, le bois et la pierre sont les matériaux privilégiés pour les revêtements ; la hauteur des édifices ne doit pas excéder celle des tours.

Comme dans les autres centres touristiques de la haute vallée de Suse, après la fin de la Seconde Guerre mondiale, commence pour Sestrières une phase importante d'expansion, à la fois en matière d'édifices touristiques et de remontées mécaniques. Toutefois, les outils de réglementation d'urbanisme deviennent effectifs très tardivement par rapport à la phase d'expansion des années du « boom ». En 1963, Giovanni Agnelli demande à l'architecte et urbaniste Laurent Chappis une étude portant sur Sestrières afin d'établir un nouveau plan régulateur et de développement de la station. C'est à partir de ces résultats que le nouveau Plan régulateur est élaboré et approuvé entre 1966 et 1968. Selon le plan, les zones principalement concernées par de nouvelles constructions de résidences correspondent à des zones situées à l'ouest de la Piazza Agnelli, qui se confirme être le centre de la station. Nous ne disposons pas des sources nécessaires pour analyser dans le détail l'évolution de la station. Il est néanmoins possible de constater que le langage architectural employé par les constructeurs dès les premières extensions durant les années 1940 se détache nettement des choix typologiques et formels adoptés par Bonadé Bottino, pour privilégier une réinterprétation des types traditionnels de la maison alpine, avec une prévalence des édifices (hôtels, résidences, *condomini*) habillés en bois, en pierre ou avec des toitures à double pente.

Soulignons que c'est à partir de ces réflexions menées par Chappis dans les années 1960 que l'hypothèse de la création d'un domaine skiable commun à différentes stations se concrétise pour la première fois.

Dans les cas de Sansicario, Sestrières et de Sauze d'Oulx, la partie la plus étendue du tissu bâti de la station, telle qu'elle se présente aujourd'hui, remonte aux phases d'expansion successives au projet original. Pour comprendre le processus qui a

amené à la situation actuelle, il est donc impossible pour le chercheur de négliger les événements qui ont fait suite aux premiers projets jusqu'à aujourd'hui (Fig. III. 2. 8 ; Fig. III. 2. 9).



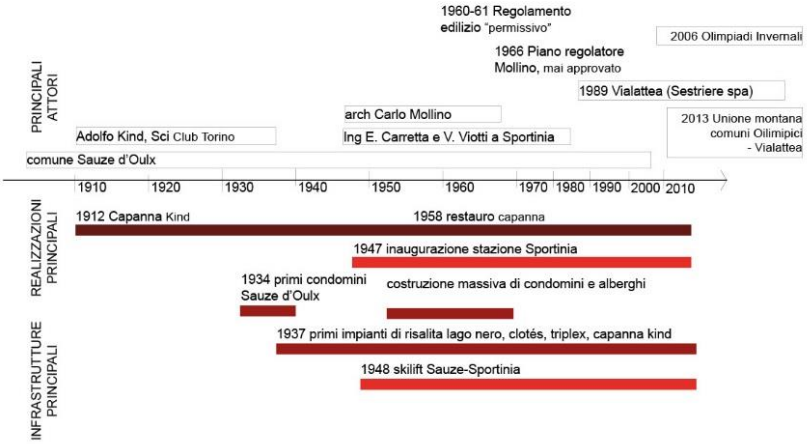
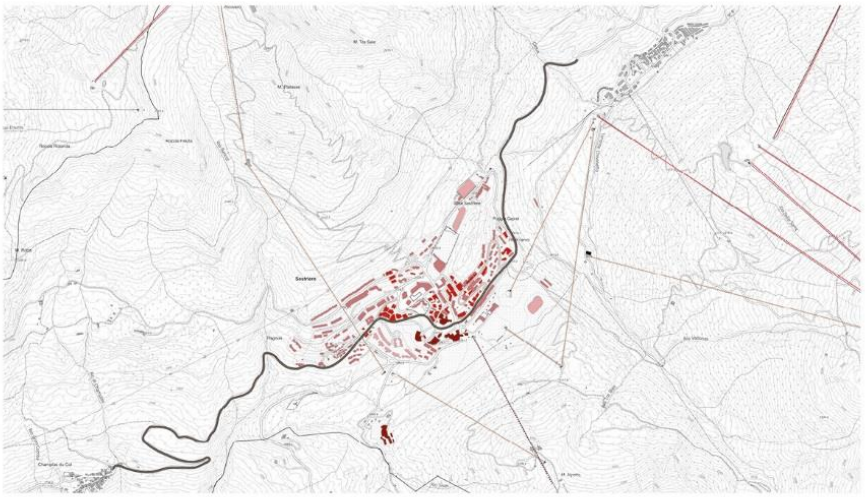


Fig. III. 2. 8. a*. La station de Sportinia. Les différentes couleurs correspondent aux diverses phases de construction et expansion, à partir de 1912, jusqu'à aujourd'hui. Travail fait par l'auteure sur une carte C.T.R. datant 2006.* ***b.*** *La construction des principales infrastructures est mise en relation à l'évolution des acteurs impliqués dans les diverses phases du projet.*



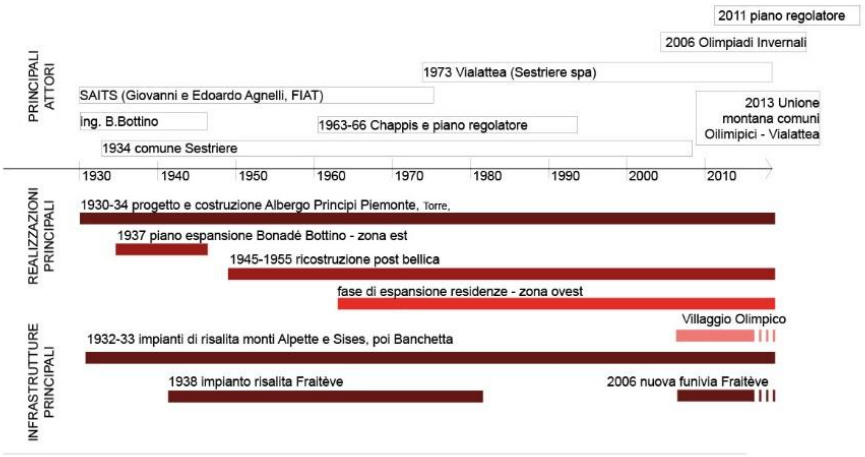


Fig. III. 2. 9. a. *La station de Sestrières. Les différentes couleurs correspondent aux diverses phases de construction et expansion, à partir de 1912, jusqu'à aujourd'hui. Travail fait par l'auteure sur une carte C.T.R. datant 2006.* ***b.*** *La construction des principales infrastructures est mise en relation à l'évolution des acteurs impliqués dans les diverses phases du projet.*

2.4. L'ÉVOLUTION D'UN SYSTÈME D'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE À L'ÉCHELLE TERRITORIALE

Après avoir construit l'histoire de Sansicario et parcouru à nouveau celles de Sestrières et de Sportinia, nous nous donnons à comprendre l'évolution des trois centres en nous inscrivant dans un cadre spatial et temporel plus élargi. Nous souhaitons en fait prouver que les raisons de l'implantation de la station de Sansicario et de son évolution peuvent être éclairées par une analyse à l'échelle territoriale et étendue sur une temporalité longue. Nous avons fait le choix d'analyser tout particulièrement l'évolution du système d'infrastructure (routier, ferroviaire et par câble), car il s'agit, à notre avis, de l'un des enjeux qui ont le plus particulièrement déterminé l'histoire de la station et qui, encore aujourd'hui, contribue à en fixer les potentialités et les problèmes. Ici, les cartes topographiques à l'échelle 1:25.000, publiées par l'I.G.N. à différentes périodes (1880, 1930, 1960) et les Cartes Techniques Régionales à l'échelle 1:10.000 (dressées en 1991 et en 2006), constituent une partie du corpus, car elles nous permettent, par leur superposition, de faciliter la lecture de l'évolution du système de connexions territoriales.

2.4.1. Une histoire des stations touristiques de la Haute Val de Suse entrelacée à l'évolution des connexions territoriales

Outre une situation topographique idéale pour le développement de sports d'hiver (une vallée « horizontale » avec une moitié des versants exposés au nord), la Haute Val de Suse doit une partie de sa réussite, en tant que destination touristique, à la présence d'infrastructures qui garantissent des connexions à l'échelle nationale et internationale[709]. Comme l'a écrit Roberto Dini, « *Tra le numerose valli delle Alpi Occidentali, la Valle di Susa è forse quella in cui è più evidente il forte legame che intercorre tra la storia delle infrastrutture e la storia sociale e culturale dei luoghi da queste attraversate* »[710].
Le col du Montgenèvre et du Montcenis, le tunnel ferroviaire du Fréjus, ouvert en 1871, l'autoroute Turin- Bardonecchia et le tunnel autoroutier du Fréjus, complétés

[709] Sur ce thème, voir DE ROSSI Antonio, DINI Roberto, PENNA Michela et TURCO Federica (dir.), *La trasformazione del territorio alpino e la costruzione dello Stato. Il secolo XIX e la contemporaneità in Valle di Susa*, Borgone di Susa (TO), Graffio, 2011.
[710] DINI Roberto, « Infrastrutture. Le strade, il traforo delle Alpi e le ferrovie », *in* DE ROSSI Antonio, DINI Roberto, PENNA Michela et TURCO Federica (dir.), *La trasformazione del territorio alpino e la costruzione dello Stato. Il secolo XIX e la contemporaneità in Valle di Susa*, Borgone di Susa (TO), Graffio, 2011, p. 97.

dans les années 1980, permettent une connexion rapide avec la France. Un dépouillement des numéros de l'hebdomadaire *La Valsusa* parus entre 1950 et 1970 confirme cette impression. Les articles concernant le renforcement des lignes de chemin de fer aux années 1950, ceux qui racontent de la création des tunnels transalpins à partir du début des années 1960 ainsi que de la construction d'un système autoroutier entre la vallée et les centres urbains piémontais, dans la deuxième moitié des années 1960, regardent souvent aux grandes infrastructures comme des potentiels moyens pour augmenter la fréquentation touristique de la vallée[711]. C'est donc à une échelle territoriale qu'il est possible de comprendre plus profondément les raisons qui ont amené à la création de la Capanna Kind et des stations de Sestrières et de Sansicario (Fig. III. 2. 10 ; Fig. III. 2. 11 ; Fig. III. 2. 12). L'histoire de la Capanna Kind et du développement successif de Sportinia s'explique du fait de la proximité de la commune de Sauze d'Oulx avec Oulx, dans laquelle, depuis 1871, s'arrêtait la ligne de chemin de fer du Fréjus Turin – Modane et, depuis les premières années du XX[e] siècle, les *littorines*[712] qui desservaient le trajet

[711] Pour une sélection des articles analysés : « La grande strada bianca da Oulx à Briançon in ski », *La Valsusa*, 29 décembre 1951 ; « Aperte ai turisti le ex strade militari », *La Valsusa*, 12 septembre 1953 ; « Accordo ferroviario italo-francese a Modane », *La Valsusa*, 3 octobre 1953 ; « Agevolazioni ferroviarie per i centri invernali. Collegamenti con l'Alta Valle e riduzioni festive », *La Valsusa*, 19 décembre 1953 ; « Nuove strade in Val Susa apere dai cantieri di lavoro », *La Valsusa*, 24 septembre 1955 ; « Aperto il valico del Moncenisio. Manifestazioni a Susa e Lanslebourg », *La Valsusa*, 14 avril 1956 ; « Comunicazioni rapide dalla Valle di Susa alla Francia. Nuovi servizi tra l'Alta Valle e Briançon », *La Valsusa*, 30 juin 1956 ; « La questione del raddoppio della statale del Monginevro », *La Valsusa*, 9 février 1957 ; « I trafori del Monte Bianco e del Frejus », *La Valsusa*, 16 février 1957, p. 1 ; « Il traforo stradale del Fréjus. Passare dalle parole ai fatti », *La Valsusa*, 28 septembre 1957 ; « Il traforo autostradale del Fréjus. É ormai completato il progetto. Costerà 9 miliardi e sarà lungo 6 km », *La Valsusa*, 4 avril 1959, p. 195 ; « Il traforo stradale del Frejus. Una spesa di 12 miliardi. In primavera l'inizio dei lavori », *La Valsusa*, 12 novembre 1960, p. 1 ; « I trafori autostradali e ferroviari del Frejus e del Colle della Scala », *La Valsusa*, 16 juin 1962, p. 1 ; « Una bella strada panoramica tra la Val Susa e la Val Chisone », *La Valsusa*, 16 juin 1962, p. 4 ; « Buone speranze per il traforo del Frejus. Redatti i progetti per la costruzione », *La Valsusa*, 1 décembre 1962, p. 3 ; « Si mettono in efficienza le strade militari dell'Alta Valle », *La Valsusa*, 20 juillet 1963, p. 1 ; « Il tunnel del San Bernardo avvicina i Paesi d'Europa », *La Valsusa*, 14 mars 1964, p. 3 ; « Iniziato il traforo autostradale del Frejus », *La Valsusa*, 10 octobre 1964, p. 1 ; « Anche Chambéry insiste per il tunnel del Frejus », *La Valsusa*, 23 septembre 1965, p. 1 ; « Il traforo del Frejus perfezionerà la rete dei grandi itinerari europei », *La Valsusa*, 23 juillet 1966, p. 1 ; « Una strada panoramica da Susa a Pian Gelassa », *La Valsusa*, 30 juillet 1966, p. 1 ; « Moncenisio: Grande Valico. La Valle di Susa resta sempre il più importante corridoio per gli stranieri », *La Valsusa*, 10 septembre 1966, p. 1 ; « La guerra dei trafori. L'isolamento invernale della Valle di Susa e di Torino », *La Valsusa*, 17 septembre 1966, p. 1 ; « Potenziamento della Bussoleno Modane. Lavori per circa tre miliardi per la trasformazione della stazione di Bussoleno ed il raddoppio Bussoleno-Salbertrand », *La Valsusa*, 7 janvier 1967, p. 1 ; « La Ferrovia Bussoleno-Susa. Si vogliono potare i rami secchi e si sopprimono invece i tronchi vitali », *La Valsusa*, 4 mars 1967, p. 1 ; « Una autostrada da Torino a Oulx per il traffico verso la Francia », *La Valsusa*, 27 juillet 1968, p. 1 ; « Approvata l'Autostrada Torino-Bardonecchia », *La Valsusa*, 14 décembre 1968, p. 1 ; « Autostrada Rivoli-Oulx », *La Valsusa*, 15 mars 1969, p. 1 ; « L'Autostrada della Valle di Susa », *La Valsusa*, 29 mars 1969, p. 1 ; « L'Autostrada della Valle di Susa si farà », *La Valsusa*, 14 février 1970, p. 1.

[712] Système de bus sur rail, inventé par la F.I.A.T.

Côte d'Azur- Ventimiglia-Cuneo-Oulx. Divers chercheurs ont souligné l'importance que le train a eue pour le développement du tourisme dans la haute vallée durant les premières décennies du XX siècle[713]. La vallée de Suse devient ainsi un axe de connexion entre la ville de Turin et la montagne, définie par Massimo Mila « *di casa* »[714], d'abord pour les premiers alpinistes, ensuite pour la villégiature estivale et, à partir des premières années du XX[e] siècle, pour le tourisme hivernal. En outre, la position des arrêts du train détermina le succès d'Oulx, Cesana et Clavière, au détriment d'autres centres comme Susa. Au cours de ces décennies, avec le développement des stations de ski, le train devint aussi un moyen pour conduire en Italie la clientèle française.
Les pages de la Revue du Club Alpin Italien témoignent de cette première phase de l'histoire du tourisme hivernal, liée au transport sur rail :

> « *Una numerosa brigata di skiatori si riuniva turbando il sonno della tanquilla Oulx. Ne arrivarono da Torino, da Milano, da Genova, da Chambèry: la maggior parte si era servita della ferrovia, ma qualcuno, per intensificare la pratica dello sport, era salito in automobile, radunando col rauco suon della pneumatica tromba gli sbalorditi abitanti della valle. […] Tutti gli alberghi di Oulx, che a quell'epoca ne contava addirittura dieci, erano in allarme. Tirati a lucido offrirono ai convegnisti una memorabile accoglienza* »[715].

Dans les décennies qui précèdent sa complète transformation, le col de Sestrières, bien qu'étant substantiellement un alpage comprenant une seule auberge et ne bénificiant pas de systèmes de remontée mécanique, était déjà connu pour la pratique du ski. En réalité, le Ski club de Turin y organise le premier *Convegno Nazionale Sciatori* en 1904[716] et le Touring Club italien l'inscrit dans la liste des destinations optimales pour la pratique du ski, en 1911[717]. Une telle renommée est en partie due aux conditions topographiques de la vallée de Sestrières : la cuvette, avec une conformation en forme d'amphithéâtre, est idéale pour la pratique du ski.

---

713 Entre autres, DINI Roberto, « Infrastrutture. Le strade, il traforo delle Alpi e le ferrovie », *op. cit.*
714 MILA Massimo, *La Valle di Susa*, 1953, cité dans DE ROSSI Antonio, « "Una valle eminentemente moderna e poco pittoresca." Infrastrutture, insediamenti e paesaggio in Valle di Susa », *in* DE ROSSI Antonio, DINI Roberto, PENNA Michela et TURCO Federica (dir.), *La trasformazione del territorio alpino e la costruzione dello Stato. Il secolo XIX e la contemporaneità in Valle di Susa*, Borgone di Susa (TO), Graffio, 2011, p. 8‑27.
715 Dans un article de MONDINI, dans *Rivista Mensile del C.A.I.,* 1904, cité dans PERRON CABUS Alessandro, « Vi parlo di Sauze d'Oulx! », *op. cit.*, p. 17.
716 Voir DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*, p. 216.
717 Touring Club Italiano, *Primo annuario di turismo e sports invernali*, Milan, TCI, 1911, 176 p. Voir DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*, p. 217.

En outre, le col, qui se situe à plus de 2000 mètres d'altitude, est facilement accessible grâce à une route nationale voulue par Napoléon et réalisée en 1814, qui connecte Pinerolo à Briançon.

Toutefois, pour expliquer les raisons de la création d'une station sur le col de Sestrière, il est encore une fois nécessaire de prendre en compte le rôle joué par la F.I.A.T. La famille Agnelli connaissait et fréquentait la Val Chisone : dans la même vallée, à Villar Perosa, était localisée la R.I.V. (Roberto Incerti & C. - Villar Perosa), entreprise de construction spécialisée dans les roulements à billes, fondée en 1906 par Roberto Incerti et par Giovanni Agnelli et successivement contrôlée par la F.I.A.T. En outre à Pra' Catinat la famille fait réaliser deux sanatorium[718] en 1929.

Antonio de Rossi a mis en évidence comment la réalisation de la station était au centre d'une stratégie territoriale définie par la F.I.A.T., qui devait renforcer les axes de connexion avec la ville de Turin en privilégiant le transport sur roues. En 1934, la « radiale touristique » est construite, nouvel axe qui part de la Résidence royale à Stupinigi jusqu'à Pinerolo, est projetée en prenant en considération la perception du paysage de la part des automobilistes[719]. En outre, la FIAT contrôle la S.A.P.A.V. (Società Autotrasporti Pinerolo-Alte Valli), société qui gère des lignes de bus desservant, entre autres, la station de Sestrières et qui produit les *littorines*, système de transport de bus sur rail, qui assurait une connexion entre la Côte d'Azur et Oulx, en passant par Ventimglia et Cuneo. De plus, la FIAT contrôle le tramway Pinerolo – Perosa Argentina. Notons également que, dans ces mêmes années, sont commercialisées des voitures à bas coût comme la Fiat Balilla (1932) et la Fiat 500 Topolino (1936), qui deviennent le symbole d'une « démocratisation » de l'accès aux destinations des vacances.

La construction de Sestrières modifie donc le réseau d'infrastructures à l'échelle régionale. Cepedant, comme l'ont montré Egidio Dansero et Matteo Putilli dans un article paru en 2012, la configuration territoriale des relations entre les destinations de montagne et les centres urbains de la Région change au cours des décennies. Entre les années 1934 et 1955, Sestrières représente une « extension de la ville à la montagne »[720], devenant ainsi une succursale de la ville industrielle de Turin. Plus tard, en conséquence de l'affaiblissement du rôle du F.I.A.T dans la

[718] Le sanatorium Edoardo Agnelli et le sanatorium Tina Nasi Agnelli.

[719] Voir DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, *op. cit.*, p. 211‑233.

[720] DANSERO Egidio et PUTTILLI Matteo, « De Ford aux Jeux Olympiques. Le développement d'une station d'hiver emblématique : Sestrières », *Revue de géographie alpine*, vol. 100, n° 4, 2004, p. 4.

Société d'aménagement de la station et la création du domaine skiable de la Vialattea, le rapport avec le chef-lieu s'affaiblit et Sestrières se tourne vers le territoire de la Vallée et vers l'international[721].

[721] *Ibid.*, p. 6.

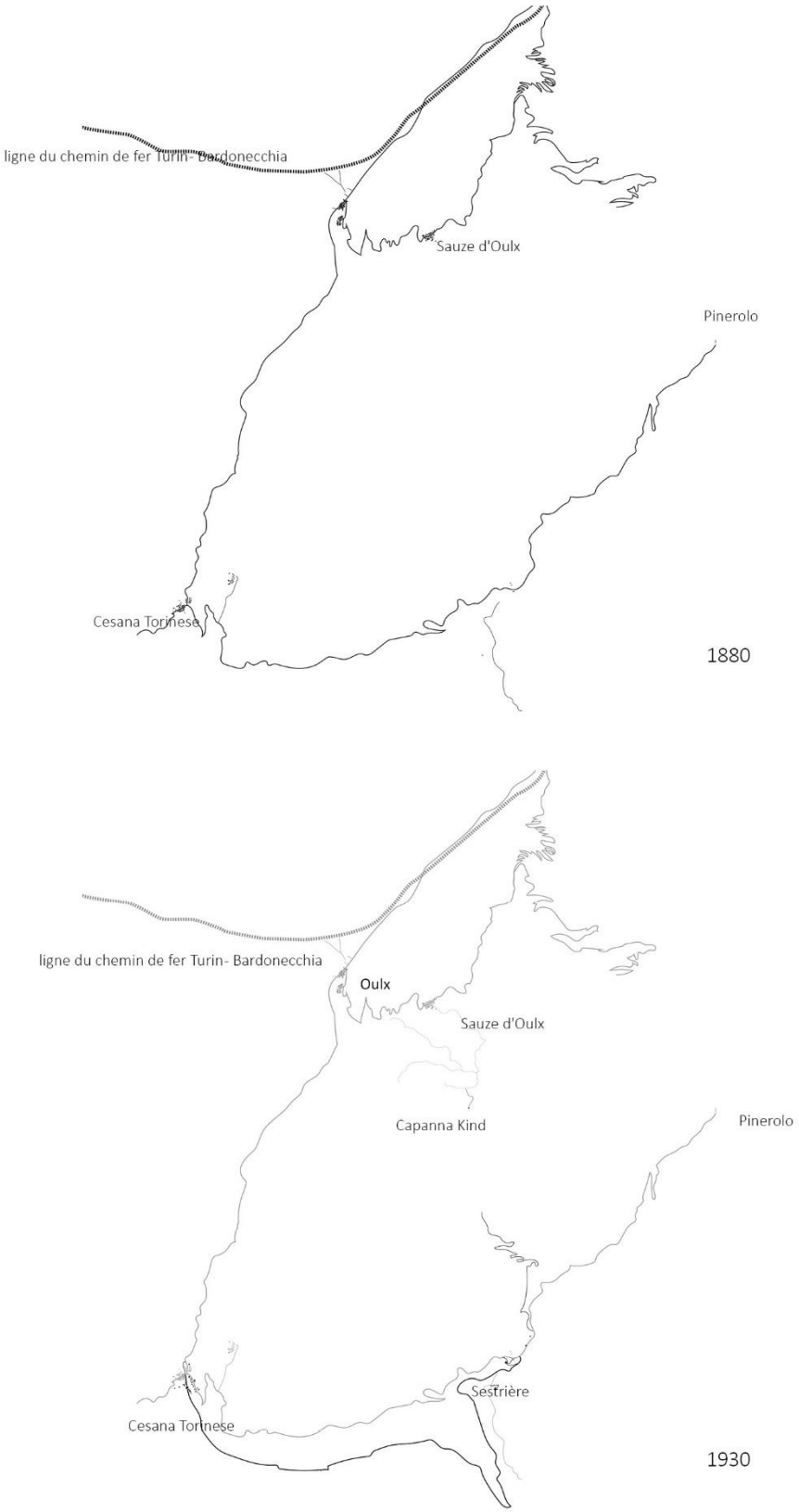


Fig. III. 2. 10. *Évolution du système d'infrastructure dans la Haute Val de Suse, carte de l'auteure obtenue par la superposition d'une série historique des cartes IGN de 1880 et de 1930.*

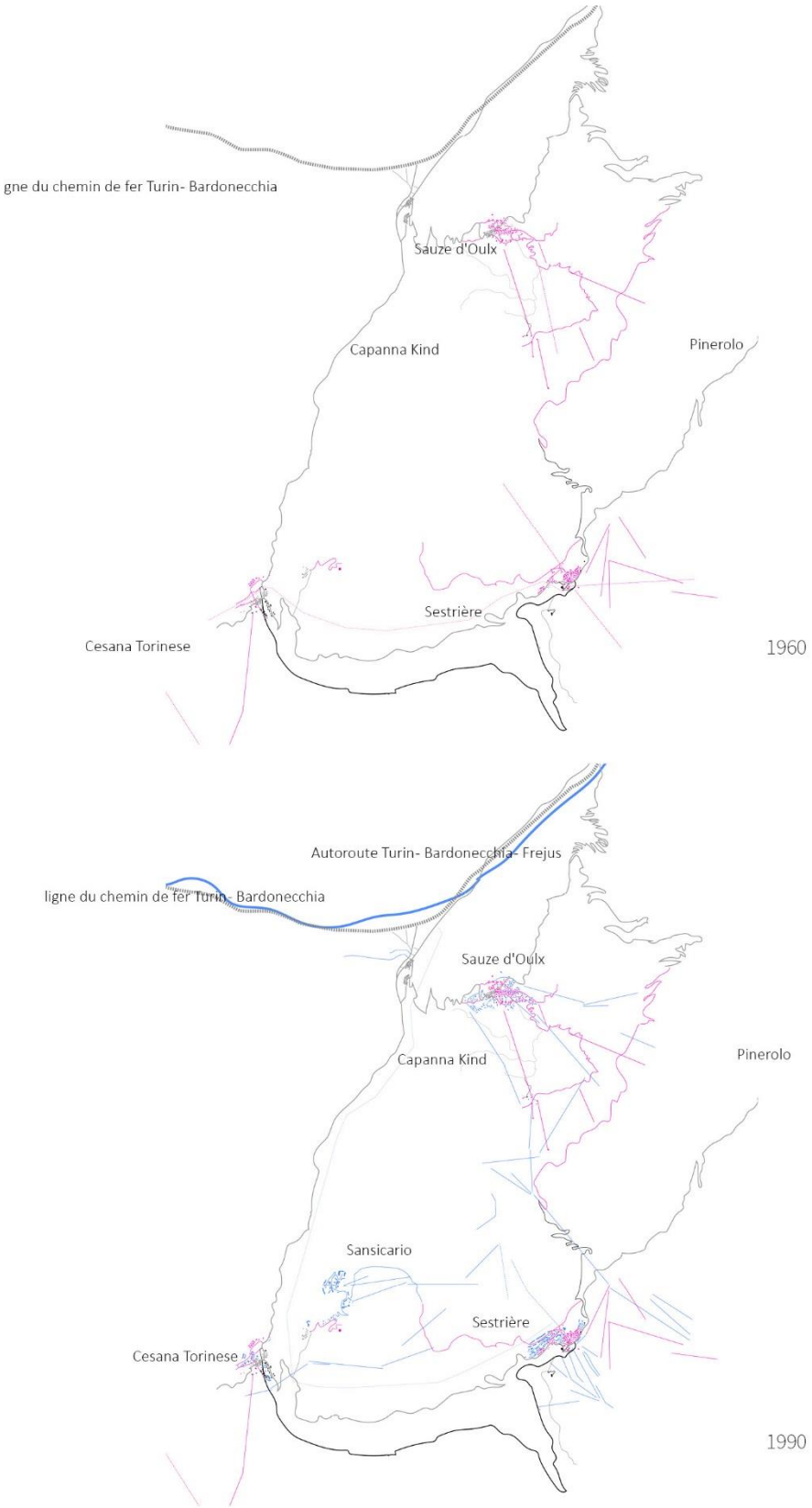


Fig. III. 2. 11. *Évolution du système d'infrastructure dans la Haute Val de Suse, carte de l'auteure obtenue par la superposition d'une série historique des cartes IGN de 1960 et de 1990.*

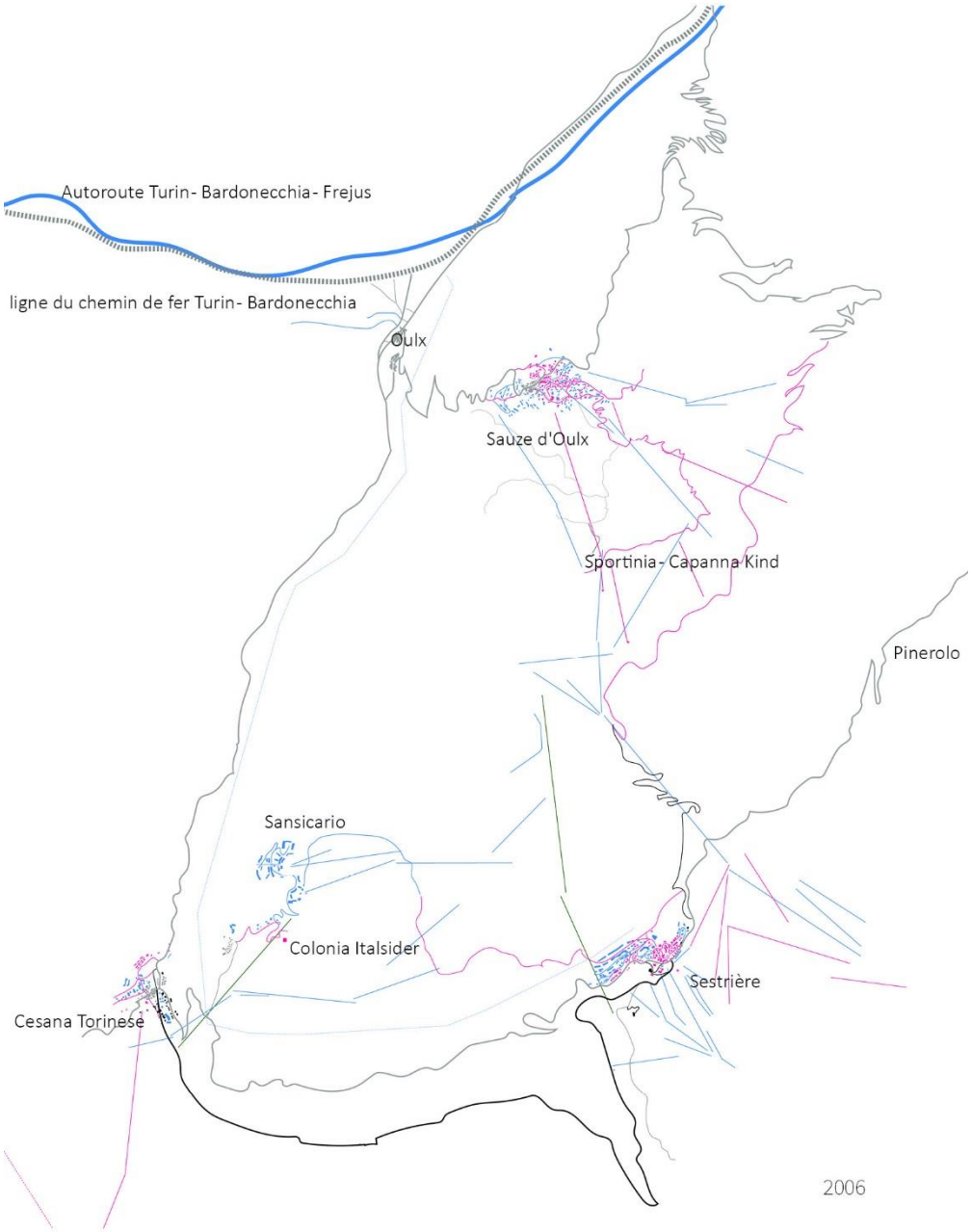


Fig. III. 2. 12. *Évolution du système d'infrastructure dans la Haute Val de Suse, carte de l'auteure obtenue par la superposition d'une série historique des cartes IGN et de cartes CTR de 1990 et 2006.*

2.4.2. L'évolution de Sansicario et la création du domaine skiable de la Vialattea

Dans la présentation du plan d'aménagement de Sansicario en 1970[722], les promoteurs et l'architecte explicitent les choix qui ont porté à choisir le site pour l'implantation de la station. Outre ses qualités géomorphologiques, l'intérêt semble résider dans les multiples connexions possibles à une échelle territoriale. D'abord, la station aurait dû se connecter au réseau d'infrastructure par une nouvelle route carrossable qui, provenant du centre ancien de San Sicario, devait rejoindre le village de Sauze d'Oulx[723]. De plus, la proximité des Cols de Montgenèvre et du Montcenis pouvait garantir l'arrivée des touristes français, augmentant d'autant une clientèle provenant sinon principalement de Turin et Milan. Ensuite, il est intéressant de remarquer que le potentiel de la station résidait, selon le premier plan d'aménagement, dans les connexions possibles avec des domaines skiables à proximité : celui de Sestrières et des Monts de la Lune. De plus, par une étude des documents d'archives de l'architecte Laurent Chappis, nous arrivons à comprendre que la station de Sansicario fut, depuis l'origine, pensée comme un centre en connexion avec la station de Sestrières.

Cette vision fut à plusieurs reprises communiquée par l'architecte et urbaniste Laurent Chappis. En 1963, Giovanni Agnelli lui confie l'élaboration d'un plan pour le développement de la station de Sestrières. C'est à cette occasion qu'apparait pour la première fois l'idée de créer d'un domaine skiable en commun entre les principales stations de la Haute Val de Suse et que la mise en place d'une nouvelle station, pour une clientèle complémentaire à celle de Sestrières, est aussi imaginée.

L'architecte et urbaniste demande à bénéficier du temps et des moyens nécessaires à une étude *in situ* non seulement du site de la station, mais également du territoire de la haute vallée de Suse. L'analyse, qui devait durer deux années, était nécessaire selon lui pour observer, en été et en hiver, durant différentes conditions météorologiques, les caractéristiques topographiques, environnementales et climatiques du lieu. En 1965, suite à 36 journées de reconnaissances à pieds et à skis, Chappis écrit dans un rapport adressé au Sénateur Agnelli que

> « L'entité touristique à explorer apparait comme devant englober tout le haut Val de Suse et le haut Val de Fenestrelle. Le massif de Sestrière n'est qu'une fraction de cette

[722] S.E.F.O., « Rapport de présentation du plan d'aménagement de Sansicario. De la Doire au sommet: un grand triangle de montagne », *op. cit.*

[723] La route ne fut jamais réalisée.

> entité et ne peut prendre tout son intérêt touristique que dans le cadre d'une mise en valeur globale et systématique de ce vaste ensemble frontalier en liaison et coordination avec les équipements prévisibles hors frontières. Dans cette perspective, l'aménagement de ce domaine peut prétendre devenir le plus grand complexe mondial d'aménagement touristique hivernal et estival »[724].

Ces considérations concernent une échelle bien supérieure à celle de la seule station. Si Sestrières, du fait de la proximité avec Turin, des conditions du domaine skiable et de son altitude, se prête à une exploitation exclusivement sportive et hivernale liée à une fréquentation de week-end, il est possible d'imaginer d'équiper d'autres versants proches afin de satisfaire un autre type de clientèle, pas forcément sportive, intéressée par le tourisme estival et des séjours plus longs.

La Vialattea, initialement appelée Gran Galassia est donc envisagée une première fois par l'urbaniste à cette occasion, non pas simplement comme une mise en système des domaines skiables, mais aussi comme infrastructure de connexion de différents centres touristiques localisés dans la Haute Val de Suse. Selon cette perspective, l'équipement devait fonctionner été comme hiver, et structurer les connexions entre les différentes communes[725] (Fig. III. 2. 13).

Des réflexions similaires seront ensuite poursuivies dans l'étude de la station de Sansicario. Le plan d'aménagement présenté en 1974 ne se limite alors pas aux projets pour Clos de la Chapelle et Clos de la Mais, mais s'étend à l'échelle du massif et envisage, selon les différentes conditions topographiques, climatiques, et environnementales, la création d'un stade de neige à Rio Nero, d'une zone dédiée aux « loisirs de neige » pour une clientèle non sportive à Pariol, outre une zone où l'activité agricole doit être préservée, sur le versant sud-ouest du Fraitève.[726]

Avec le projet d'aménagement de la Haute vallée de Suse, Chappis s'affranchit de la règle que lui-même avait contribué à créer à partir du projet pour Courchevel en 1946, et qui lie le nombre de lits d'une station à l'extension de son domaine skiable. La vocation de chaque station dépend, selon Chappis, de ses caractéristiques géomorphologiques, et les différentes localités peuvent fonctionner comme un

[724] CHAPPIS Laurent, « Études d'aménagement d'haute vallée de Suse et Fenestrelle », *op. cit.*

[725] CHAPPIS Laurent, « La 'Via Lattea' », 1976, Boîte : Sansicario. Correspondance, notes, comptes-rendus de visites et de réunions. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales 30 J 291.

[726] CHAPPIS Laurent, « Présentation à la S.E.F.O. du projet pour Sansicario e la Val di Susa », 1974, Boîte : Sansicario. Correspondance, notes, comptes-rendus de visites et de réunions. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales 30 J 290.

système connecté, pour permettre aux touristes de profiter de chaque spécificité territoriale.

Toutefois, c'est seulement en 1976 que naît le *comprensorio* Vialattea, qui concrétise l'idée, déjà présente depuis quelques années, de connecter entre elles les stations de la haute vallée de Suse. L'initiative est portée par la société gérant les remontées mécaniques de Sestrières qui acquiert, à partir de 1980, les infrastructures de Sauze d'Oulx, Cesana Torinese - Sansicario, Pragelato, Clavière et Mongenèvre, en France. La Sestrières S.P.A. opèrera ensuite une progressive rationalisation des tracés des remontées selon une vision privilégiant la saison hivernale comme principale ressource touristique, et qui concentre les efforts pour une exploitation rentable du domaine skiable.

Cette approche génère des critiques dans le territoire, comme nous avons pu le comprendre lors des entretiens avec des acteurs s'intéressant au développement de Sansicario[727]. Il s'agit du problème lié à la connexion de la station avec les autres domaines skiables de la Vialattea. La logique a en effet conduit à la fermeture de certaines connexions moins rentables, pénalisant ainsi les structures d'accueil des lieux en question où l'accès au domaine skiable devient plus compliqué. C'est le cas de Sanicario, où le télésiège originairement appelé Rio Envers, devenu en 2004 le télésiège « Trilenta » qui assurait la connexion directe entre Clos de la Mais – Fraitève, a été fermé en 2010[728].

[727] Entretien avec Cesare Perietti, Président de la coopérative Nonsoloneve, à Sansicario, le 22/08/2018 et entretien avec Enrico Persano, à Sansicario le 23/08/2018.

[728] Voir, entre autres articles, MACAGNO Amedeo, « E Sansicario perde anche la seggiovia », *op. cit.*

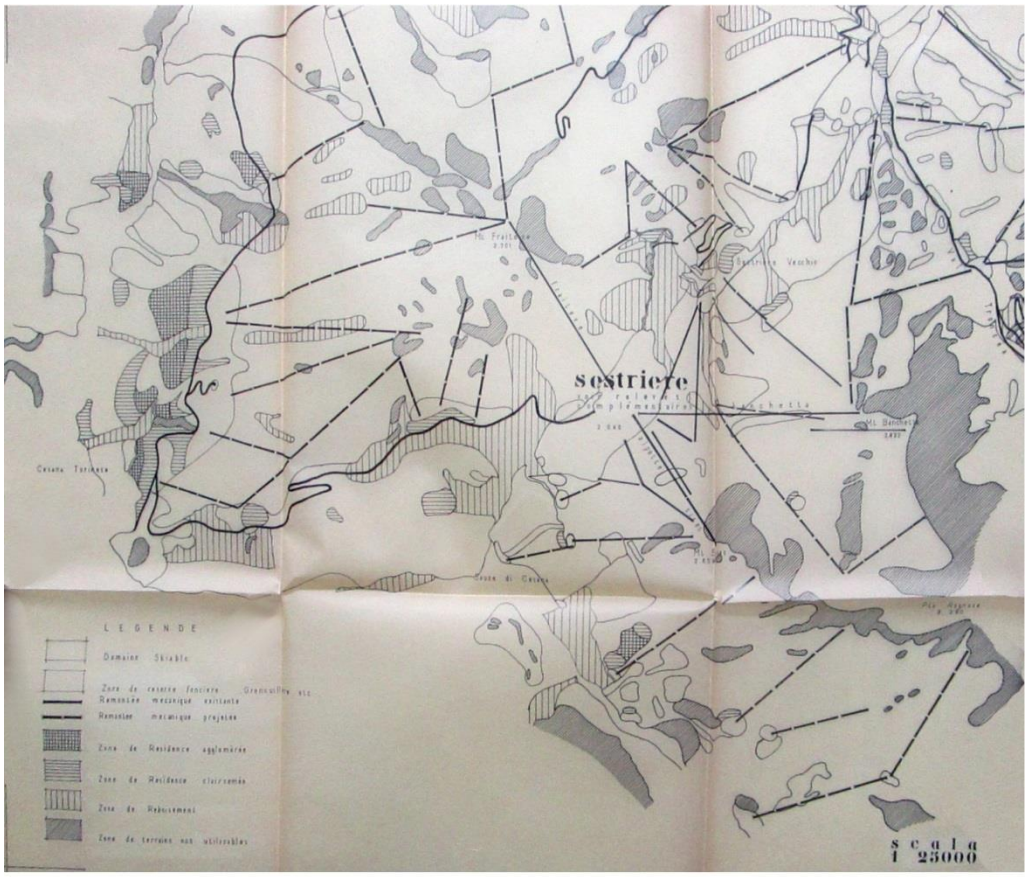


Fig. III. 2. 13. a*. Étude des connexions skiable entre Sestrières et d'autres domaines skiables, dans le cadre des études pour un nouveau plan régulateur pour Sestrières, par Laurent Chappis, non datée (1966-68 ?). Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 314-15.* ***b.*** *Étude de Laurent Chappis pour un plan intercommunal des stations de la Haute al de Suse (1976-1978 ?), Département de ls Savoie, Archives départementales, 30 J 291.*

2.4.3. Un approfondissement des problématiques du domaine skiable de La Vialattea

Un regard porté aux données relatives à la fréquentation touristique, obtenues par l'office de tourisme de la région Piémont, permet d'apporter quelques considérations ultérieures. Les chiffres représentent le nombre d'arrivées et de présences (nuitées)[729] durant la période 1991- 2016[730]. Dans la majeure partie des communes considérées, le taux de croissance des nuitées et des arrivées est positif, mais avec des oscillations qui semblent pouvoir dépendre des conditions externes (comme les évènements sportifs ou les conditions climatiques). En outre, par le calcul du rapport entre les nuitées et les arrivés, nous avons pu remarquer comment le coefficient reste presque constant, signe d'un marché touristique mature. Un pic, correspondant aux Jeux olympiques de Turin en 2006, n'a aucune répercussion positive par la suite, symptôme du fait que l'expérience n'a pas été capitalisée. Enfin, nous avons remarqué que le rapport entre le nombre de nuitées et d'arrivées varie de manière similaire dans chaque commune, s'appuyant sur le constat que les oscillations soient semblables. Cela peut signifier que les stations n'agissent pas en concurrence les unes envers les autres, elles ne se « volent pas la clientèle ». Une étude des fréquentations estivale et hivernale pourrait préciser ces observations.

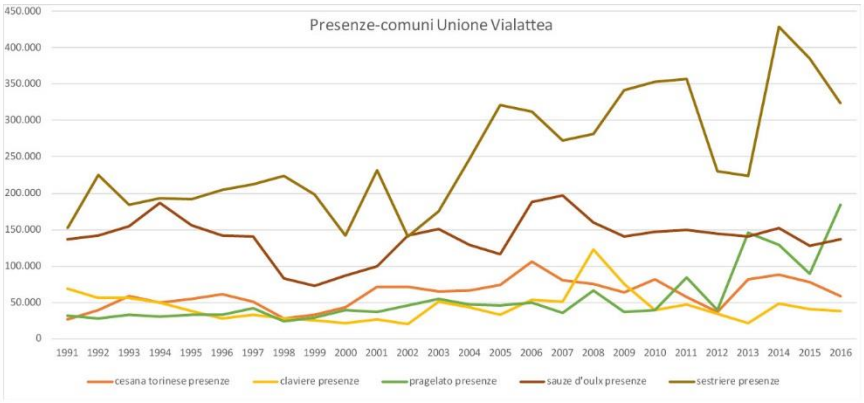
Les analyses des données statistiques semblent mettre en évidence un manque de coordination entre destinations touristiques, à l'échelle territoriale. À ce propos, en 2013, l'*Unione Montana Comuni Olimpici Via Lattea* a été créée, dans l'objectif d'augmenter l'efficacité de l'activité administrative, mais aussi pour permettre la création de stratégies touristiques entre les communes partageant avant tout le fait de faire partie du même domaine skiable, la Vialattea. Un *Piano Strategico per lo Sviluppo Turistico*, a été élaboré en 2016, qui prévoit des mesures pour la relance de l'activité touristique. Les communes se sont accordées autour de la construction de nouvelles structures hôtelières et l'amélioration de celles existantes, la mise en valeur des lits froids dans les maisons de vacance (*seconde case*) par la création d'un outil commun de gestion en ligne qui puisse en faciliter la commercialisation ; une rationalisation des remontées mécaniques (à débattre avec la société privée

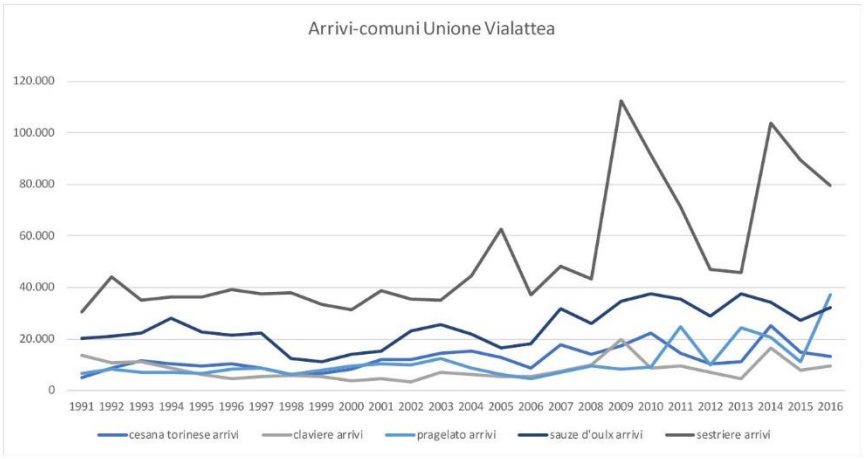
[729] *Arrivi* : nombre de clients, italiens et étrangers, hébergés dans des structures d'accueil dans la période considérée ; *presenze* : nombre de nuitées passées par les clients, italiens et étrangers, dans des structures d'accueil.

[730] Pour avoir des résultats plus significatifs, il faudrait différencier les données pour la période hivernale et estivale et, aussi, les touristes italiens et étrangers.

Sestrières s.p.a. qui les gère). Un entretien avec l'actuel président de l'Union des Communes, Maurizio Beria, a révélé que la diversification de l'offre touristique est l'un des enjeux principaux pour les communes de l'*Unione*, qui reconnaissent la nécessité de trouver des ressources alternatives au ski pour améliorer la fréquentation estivale, sur le court terme, et pour faire face au changement climatique, sur le moyen ou long terme[731].

[731] Entretien avec Maurizio Beria, Commune de Cesana Torinese, 22/08/2018. Un *Piano Strategico per lo sviluppo del turismo* était alors en cours de production, avec une attention particulière portée sur le développement du tourisme estival. Un projet existe pour la mise en valeur des anciennes routes militaires par le développement de circuits cyclables.





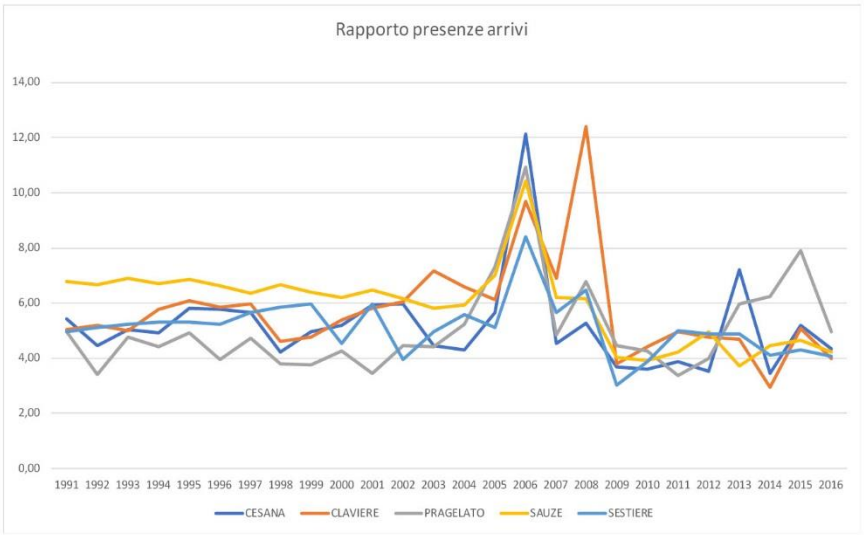


Fig. III. 2. 14. *Diagrammes représentant l'évolution de la fréquentation touristique dans les communes de l'Unione di Comuni Vialattea. Élaboration de données reçues par l'Office du Tourisme de la Région Piémont.*

2.5. CONCLUSION : ALLER AU-DELÀ D'UNE LECTURE GÉNÉRATIONNELLE DES STATIONS DE SPORTS D'HIVER

Dans le chapitre précédent, nous avons mis à l'épreuve la notion de « site vierge » utilisée pour décrire le lieu d'implantation d'une station nouvelle. Dans celui-ci, nous proposons d'aller au-delà d'une lecture « générationnelle » fondée sur l'unité de lieu, qui a le risque de classer chaque station dans une catégorie sans prendre en compte leur évolution depuis le moment d'implantation. Sansicario, tout comme d'autres stations du même domaine skiable telles que Sestrières et Sportinia, s'est énormément transformée dans le temps, jusqu'à trahir les idées originelles qui avaient contribué à les fonder. En outre, un « élargissement » d'échelle du cadre d'analyse nous a permis, il nous semble, d'arriver à une compréhension plus approfondie de l'histoire du territoire en question. L'histoire de la station de Sansicario est en fait strictement liée à l'évolution d'autres centres qui l'entourent et aux transformations qui s'opèrent sur le réseau qui les met en connexion.

L'analyse cartographique, élaborée dans un premier temps à une échelle centrée sur le tissu bâti de la station de Sansicario puis réalisée à une échelle plus vaste intégrant les rapports entre les stations, permet d'offrir une compréhension synthétique du territoire que nous choisissons de décrire, en empruntant les mots de Marcel Roncayolo, comme du « temps consolidé »[732].

Dans la tentative de déconstruire des catégories à travers lesquels les stations ont été comprises, des questionnements émergent : à quelle échelle spatiale convient-il d'étudier la station ? Est-il fructueux de penser la station à l'aide de modèles ou de typologies[733] ? Ces questionnements ne regardent pas uniquement les méthodes adoptées dans une recherche historique. L'analyse menée sur Sansicario montre que le rayonnement d'une station convoque une échelle territoriale, et qu'il est impossible d'en saisir les enjeux actuels ni de planifier des stratégies pour le futur sans considérer les relations avec la vallée, les centres urbains ou les autres centres touristiques situés en proximité. Il s'agit de considérer la station primairement comme un système d'infrastructure. La lecture générationnelle ne peut pas, seule, révéler les racines des problèmes affectant les territoires en question aujourd'hui, ou bien donner une explication de la réussite ou moins des stations en termes de fréquentation. Chaque établissement doit être étudié, à notre avis, comme un cas

[732] RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, 229 p.

[733] C'était la tache de nombreux chercheurs en géographie durant les années 1950-1970. Voir chapitre I. 2.

singulier, car déterminé en premier lieu par une situation territoriale et un système d'acteurs qui lui sont spécifiques.

Partie IV

PARTIE IV. VERS UNE HISTOIRE ENVIRONNEMENTALE DES STATIONS DE SPORTS D'HIVER

La démarche à laquelle nous nous confrontons dans les deux chapitres suivants est celle de construire une histoire environnementale des territoires touristiques, dans l'objectif de comprendre « ce qui s'est passé » sur les sites de haute altitude, depuis les premières réflexions autour d'une mise en valeur touristique jusqu'à aujourd'hui. Nous nous appuyons sur deux cas d'étude : la station de Pila, en Val d'Aoste (Italie), et la station de Chamrousse, dans le département de l'Isère (France). Les deux stations représentent deux modèles différents : Chamrousse a été définie comme une station de deuxième génération : les édifices sont réalisés par les divers acquéreurs, sur la base d'un lotissement, et suivant un cahier des charges. Dans le cas de Pila le projet original, jamais accompli, est porté par une société privée qui garantit la maîtrise du foncier pour construire une station de troisième génération. Toutefois, un cadre géographique comparable permet d'entamer une lecture parallèle. Les deux stations se trouvent en effet à proximité de centres urbains importants, respectivement Aoste et Grenoble. En outre, les projets s'inscrivent sur des sites qui étaient en partie équipés du fait d'activités économiques antérieures à l'exploitation touristique hivernale : l'industrie minière et le thermalisme, entre autres. Pour ces raisons, les premières réflexions envisageant la création des deux établissements touristiques remontent aux années 1920-30, ce qui nous invite à entreprendre une lecture sur un temps long.

Si une analyse architecturale des deux stations a déjà été effectuée par d'autres auteurs, études sur lesquelles nous nous appuyons, l'objectif des chapitres vise plus spécifiquement à construire une histoire des interactions entre les actions menées par l'homme (ici compris comme système d'acteurs évoluant dans le temps, influencé par un contexte culturel, politique et économique) et les données environnementales des sites. Nous nous emparons de ce terme pour indiquer à la fois les données « physiques » ou « naturelles » (la géologie, la topographie, l'hydrographie, la position géographique) et historiques ou culturelles (les usages, le

système foncier) des territoires de haute montagne durant le processus long de mise en tourisme des deux sites.

Confrontée à la difficulté d'écrire une histoire exhaustive, nous avons été amenée à travailler à l'aide de catégories d'analyse, sélectionnant les informations qui nous semblent avoir été les plus déterminantes pour l'histoire des deux contextes.

Nous avons donc étudié plus particulièrement : l'évolution du système d'infrastructure d'accès à la station (pour comprendre comment les acteurs se sont emparés des conditions topographiques ou historiques des sites) ; l'évolution des projets des architectes et urbanistes (des paysages différents ont été imaginés dans le temps, exploitant divers éléments naturels des sites: la forêt, le soleil, la neige, la pente, l'eau potable) ; les choix des lieux d'implantation (qui font émerger les interrelations entre l'intention du concepteur et les caractères fonciers, relatifs aux usages ou administratifs des sols).

Les conclusions auxquelles nous parvenons résultent d'une narration diachronique qui s'appuie sur la recherche d'archives et qui se structure autour des différentes entrées énoncées. Un travail d'analyse cartographique a aussi été entamé, ayant l'objectif de construire des coupes synchroniques dans la trajectoire du territoire, pour montrer les interactions entre les différentes catégories mobilisées, dans un moment historique donné. Nous avons notamment cherché de révéler le palimpseste des successives transformations dans une carte actuelle du site de la station. Le travail mériterait d'être ultérieurement développé. Enfin, des frises chrono-systémiques[734] représentent en parallèle l'évolution du système d'infrastructure avec l'évolution du système d'acteurs et d'outils urbanistiques, identifiant des étapes dans l'histoire du territoire et permettant aussi d'effectuer le lien entre le dessin cartographique et les informations dans le texte.

[734] Nous avons précisé en Introduction quelle signification nous donnons au terme « chrono-systémique ».

Chapitre IV. 1. De l'histoire d'une station à l'histoire de la mise en tourisme d'un territoire. Le cas de Pila

1.1. CADRE ACTUEL ET RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

Pila fait partie du territoire de la commune de Gressan, en Val d'Aoste. La station se situe en proximité d'Aoste, au sein d'une cuvette naturelle exposée nord, à une altitude comprise entre l700 et 2700[735] mètres (Fig. IV. 1. 2).

L'image actuelle de Pila représente le résultat non achevé et incomplet d'un projet élaboré à partir des années 1960 pour la construction d'une station de sports d'hiver en haute altitude. Comme la plupart des stations construites *ex nihilo*, le centre se développe à proximité d'un large parking, à l'arrivée de la route carrossable qui connecte Pila avec la vallée. Dans le même lieu se trouve aussi la gare supérieure du téléphérique qui connecte Pila avec Aoste. Les résidences (hôtels et appartements) s'étalent selon une disposition presque linéaire vers le bas, au nord, et vers le haut, au sud. Le tracé des remontées mécaniques se développe en éventail depuis la station ; les points de départ sont positionnés de manière étagée tout au long de l'axe servant à son développement. D'un point de vue architectural, seulement une partie de la station a été construite selon le cahier des charges du plan masse originel dessiné par Laurent Chappis, dont la dernière version date de 1971. Il s'agit de résidences réalisées le long de l'extrémité ouest de la station. Leur forme, complexe et presque « organique », cherche une intégration avec la topographie et les couleurs du paysage naturel. Un système de distribution souterrain permet l'accès aux édifices en voiture, garantissant une séparation du trafic avec la circulation des piétons et des skieurs. La plupart des autres édifices ont été construits postérieurement, par d'autres concepteurs et selon des choix architecturaux opposés : volumes construits hors terre, toitures à double pente. La variété des typologies architecturales et des matériaux utilisés donne au centre habité une image non homogène (Fig. IV. 1. 1).

[735] Considérant les points d'arrivées des remontées mécaniques.

Une histoire du développement de Pila a déjà été proposée par des acteurs impliqués dans les opérations de réalisation de la station : en 1976 par Laurent Ferretti[736], et par Fernando Quagliolo, en 1989[737]. Une analyse architecturale de la station a été amorcée par les chercheurs de l'Istituto di Architettura Montana du Politecnico de Torino, notamment dans une Tesi di Laurea Magistrale[738]. D'autres informations sont conservées dans les volumes recueillant les mémoires de l'architecte Laurent Chappis[739] et dans l'ouvrage présentant les fonds d'archives de l'entreprise de construction italienne Maire Technimont (ex F.I.A.T. Engineering), qui a développé les projets pour la construction d'une partie de la station[740].

Nous essayons de construire une histoire nouvelle du territoire de Pila, à travers trois entrées :

- les rapports entre la station et le centre urbain en proximité, par l'analyse de l'évolution du système d'infrastructure d'accès (1920-2000).
- le regard porté par les concepteurs sur le paysage, par l'analyse des successifs imaginaires qui ont animé l'élaboration des projets, et des divers éléments naturels qui ont été identifiés comme étant des ressources pour l'activité touristique (1920-2000).
- le rapport entre l'implantation de la station et les données environnementales, par l'analyse d'un aspect singulier, mais assez déterminant, à savoir la nécessité de construire un nouvel aqueduc en haute altitude et la disponibilité des sites en matière de sources d'eau potable (1950-1990).

Le corpus exploré par le chapitre est constitué par les archives de l'office technique de la commune de Gressan, le fonds de l'architecte Laurent Chappis conservé aux archives départementales de la Savoie, les archives de la Région Val d'Aoste, de la commune d'Aoste, et les Archives Historique d'Aoste. De plus, nous avons effectué des recherches dans la presse et notamment réalisé un dépouillement du périodique *La Vallée d'Aoste* de 1920 à 1980 de même qu'une recherche thématique dans le quotidien *La Stampa*, de 1920 à 1980.

736 FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, Aosta, Musumeci, 1976, 188 p.
737 QUAGLIOLO Fernando, *Pila*, Torino, SGS, 1989, 154 p.
738 ANILE Simone et PASCALE Micolò, *Nuovo scenario per la conca di Pila: proposta di densificazione per il complesso turistico*, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, 2014, 183 p.
739 CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 332 p. ; CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 2, 50 ans d'études d'architecture en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 632 p.
740 COMBA Michela (dir.), *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering 1931-1979*, Milano, Silvana Editoriale, 2011, 264 p.

Nous renvoyons enfin à l'**Annexe 3**, pour une étude graphique de l'évolution des projets imaginés pour la station de Pila entre 1930 et 1970 et une comparaison avec l'état actuel du tissu bâti.

Fig. IV. 1. 1*. Images de la station de Pila prises par l'auteure en juillet 2015. Dans l'ordre : vue depuis la télécabine Aoste-Pila ; vue du parking à l'arrivée de la télécabine ; résidence projetée par Laurent Chappis ; résidence projetée par Laurent Chappis, Chappis, intégrée dans la topographie (versant ouest de Pila).*

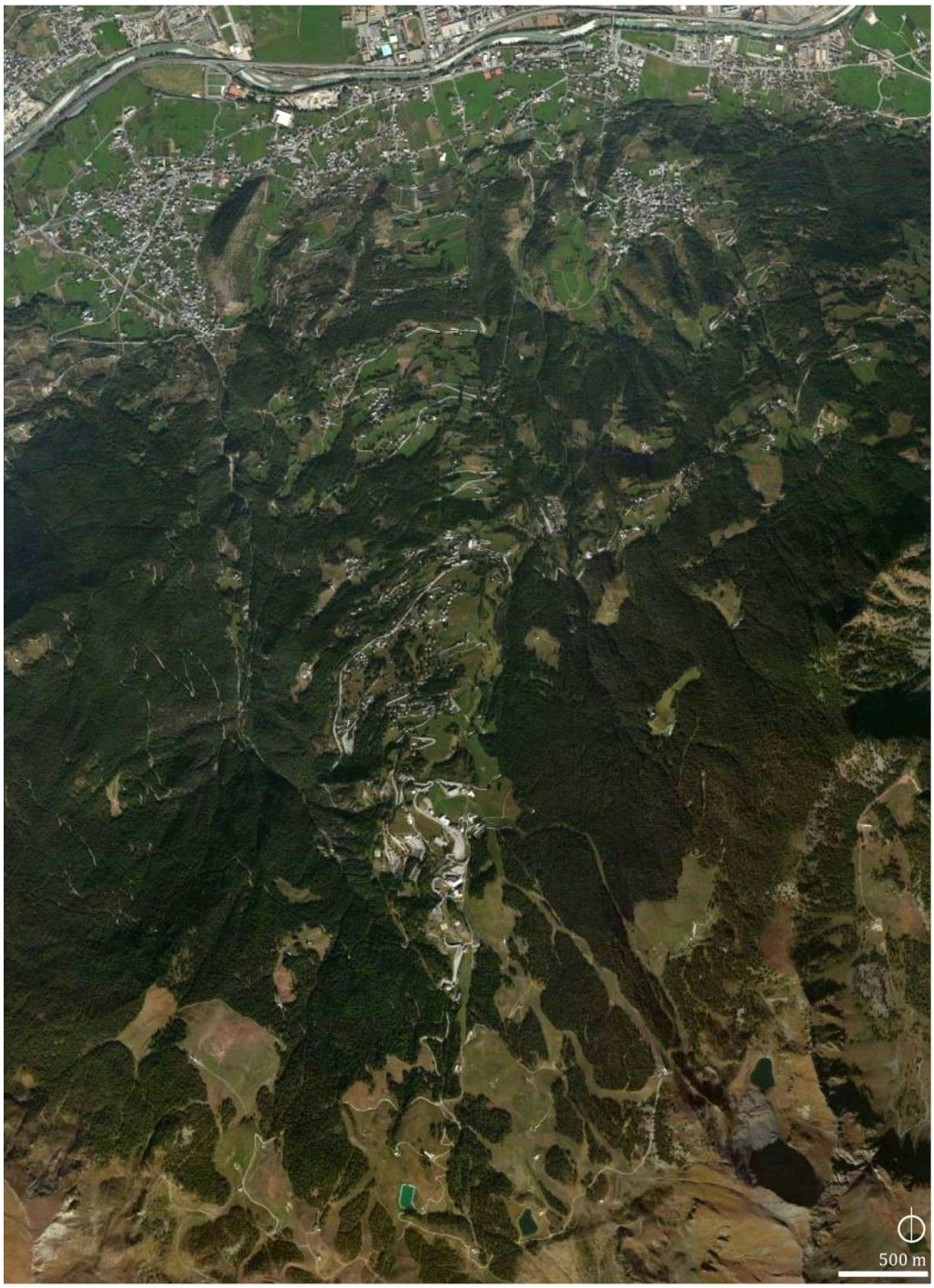


Fig. IV. 1. 2. *Ortho image actuelle de la station de Pila, ©Google maps.*

1.2. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME D'INFRASTRUCTURE D'ACCÈS À LA STATION

1.2.1 Pila comme « champ de neige » pour Aoste (1920)

Les premiers projets pour l'aménagement touristique de Pila datent du milieu des années 1930, lorsque, à l'échelle de l'arc alpin, sont construits les premiers téléphériques et remonte-pentes[741]. Toutefois, le site de Pila, majoritairement constitué d'alpages, avait déjà été doté d'un premier équipement infrastructurel. De fait, en 1922, la société Cogne S.P.A., propriétaire et exploitante des anciennes mines de magnétite situées à Cogne et d'un important établissement sidérurgique ouvert en 1917, complète la construction d'une ligne de chemin de fer à crémaillère pour acheminer les matériaux extraits depuis le bassin versant de Cogne jusqu'à la conque de Pila.

Le matériau extrait dans le Mont Creia (2500 mètres d'altitude) était d'abord descendu par téléphérique à Moline (1520 mètres d'altitude). De là, le train à crémaillère, qui effectuait un parcours de 12 kilomètres, dont huit en galerie au-dessous du col du Drink, l'amenait jusqu'à Eaux-froides (1550 mètres d'altitude environ) [742]. Ensuite, un téléphérique industriel (complété en 1923) acheminait les matériaux vers les établissements sidérurgiques, localisés à l'entrée de la ville d'Aoste, longeant le fleuve et en lien direct avec la ligne de chemin de fer, réalisée en 1882.

La proximité des infrastructures industrielles avec le site de Pila facilitera des interactions entre l'histoire de la mine et l'histoire de la station. Notamment, la construction de la ligne de chemin de fer implique en même temps la réalisation du réseau électrique et d'une ligne de téléphone sur le site de Pila, ainsi que la réalisation d'un établissement ouvrier, à Eaux froides[743]. Plus tard, la Cogne S.P.A. jouera un rôle actif dans la construction des systèmes de connexion entre les champs de ski et la vallée.

741 Pour ce qui concerne les Alpes occidentales italiennes, les premières infrastructures par câble pour le ski sont réalisées après 1930 à Sestriere, Oulx, Bardonecchia, à Limone Piemonte (Voir DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli, Roma, 2016, 658 p.

742 Pour une histoire de la mine de Cogne voir, entre autres : RIVOLIN JANIN Umberto, « La fabbrica sulla frontiera », *in* MAZZA Luigi, *Esercizi di piano. L'area industriale Cogne ad Aosta*, Franco Angeli, Milano, Franco Angeli, 2002, p. 17‑80, 247‑278 ; MORETTO Luca, « Cogne Ferriere. Storia », 2007, URL : http://www.storiaindustria.it/repository/fonti_documenti/biblioteca/testi/Testo_Cogne-Ferriere_Storia.pdf (consulté le 10/5/2019).

743 QUAGLIOLO Fernando, *Pila*, *op. cit.*, p. 33‑42.

Durant le régime fasciste, le territoire de la commune de Gressan est annexé à la commune d'Aoste[744], devenue chef-lieu de province en 1927. C'est pour cette raison que le premier projet pour le développement touristique de Pila est signé, en 1934, par Paolo Derossi[745], ingénieur en chef de l'office technique de la commune d'Aoste, pour la *Società Anonima per lo Sviluppo Turistico in Valle d'Aosta* (S.A.S.T.I.V.A.). La *relazione tecnica* qui décrit le projet prend acte de l'intérêt croissant pour les sports d'hiver et s'inscrit dans le discours typique de la culture fasciste, qui exalte le sport comme activité capable d'éduquer les jeunes générations ainsi que le tourisme, comme moyen pour mettre en valeur le territoire national.

> « *È indubbio come le tendenze attuali della Nazione nostra nel campo sportivo abbiano, rispetto ai tempi passati, preso uno sviluppo enorme tanto da dare ai campioni nostri il primato internazionale in non pochi rami dello sport. Principale causa di tale fatto deve ricercarsi anzitutto nella illuminata azione del governo che, col facilitare in tutti i modi lo sviluppo dello sport, consegue il doppio scopo di permettere ai giovani sani e dilettevoli occupazioni per i giorni di riposo, ritemprando i loro muscoli, e allo stesso tempo rafforzando lo spirito, sviluppando il senso di volontà, e di disciplina, preparando insomma alla Patria uomini perfettamente sani di corpo e di mente. […] Altro campo nel quale il governo tende ad accordare ugualmente ed anche maggiormente il risolutivo suo appoggio, è il campo turistico, il quale per numerosi punti è in stretto contatto con il campo sportivo* »[746].

Après avoir illustré diverses possibilités, Derossi propose la réalisation d'un funiculaire afin d'optimiser le rapport entre coûts et nombre de touristes transportés. Le tracé, dicté par la pente du terrain, connecte Pila avec le centre de Gressan. Un bus ou un tram, intégré au système du funiculaire, peut compléter la connexion avec la ville. Le projet prévoit aussi la construction d'un téléphérique capable d'amener les skieurs d'une altitude de 1800 mètres jusqu'aux crêtes du mont Tzasetze, où un restaurant est prévu (Fig. IV. 1. 3).

Le projet de Derossi n'est pas réalisé, d'autres intérêts économiques l'emportant. De fait, la même année, la Ville d'Aoste confie à Luigi Ramallini[747], ancien ingénieur

[744] Depuis 1928 et jusqu'au 1946.

[745] Les premiers projets pour la mise en valeur touristique de Pila sont donc conservés aux archives municipales de Aoste ainsi qu'aux archives de la Région Val d'Aoste.

[746] DEROSSI Paolo, « Relazione-programma della costituenda Società Anonima Sviluppo Turistico in Valle d'Aosta SASTIVA », 1934, p.1.

[747] À la suite des problèmes financiers de la société Ansaldo S.P.A., qui gérait la mine, et l'intervention de l'État, la Società Anonima Nazionale Cogne est constituée en 1926. Pour l'histoire de la mine, Voir MORETTO Luca, « Cogne Ferriere. Storia », *op. cit.* ; RIVOLIN JANIN Umberto, « La fabbrica sulla frontiera », *op. cit.*

de la société Ansaldo et, depuis 1939, *podestà*[748] d'Aoste, le dessin d'une route carrossable entre Aoste et Pila. Ce système de connexion convient à d'autres acteurs : une nouvelle école militaire à réaliser en altitude[749] et la Cogne S.P.A.[750], qui souhaite pouvoir disposer d'un autre moyen de connexion avec les établissements dans la vallée. Le projet pour la route est conçu en deux tronçons. Il ressort de la consultation des archives que le premier est achevé en 1936, projeté par l'ingénieur Luigi Ramallini et exécuté par une entreprise locale[751] alors que le deuxième restera bloqué jusqu'aux années 1960, du fait des difficultés rencontrées pour obtenir les financements étatiques nécessaires à la réalisation des ouvrages prévus. La même contrainte bloque la réalisation de la connexion par câble.

Nous avons pu comprendre que les premiers projets identifient comme une nécessité majeure la création d'une connexion entre Aoste et son « champ de neige » à haute altitude. La réalisation de structures d'accueil pour le séjour des touristes ne constitue pas, pour l'instant, une priorité, car la demande touristique à laquelle les projets s'adressent est, pour la majorité, d'origine locale. De la même manière, les ingénieurs qui travaillent au projet ainsi que les promoteurs appartiennent au milieu local (Fig. IV. 1. 4).

Il est néanmoins envisagé que les touristes, qu'on estime provenir principalement des centres urbains de la Vallée d'Aoste ou du Piémont (majoritairement, selon le dossier, d'Ivrée, de Turin, Novare, Vercelli), pourraient rejoindre Aoste grâce à un système de routes « modernes »[752] et séjourner dans les structures d'accueil existantes dans la ville.

[748] Durant l'époque fasciste le podestat était le chef du gouvernement d'une Commune, nommé par le pouvoir central.

[749] Lettre du Préfet au Sous-secrétaire du Ministre de la Guerre, dans: PREFETTURA DI AOSTA, *Costruzione strada rotabile Aosta- Charvensod- Pila*, Archivio Storico Regione Valle d'Aosta, 1936.

[750] Voir FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, *op. cit.*

[751] L'entreprise Soc. An. Ita. Ferro – Beton. Voir documents conservés dans : « Costruzione strada per Pila (Aosta – Charvensod – Pila). Capitolato speciale d'appalto. Planimetrie – profili – ponte in C.A. – sezioni trasversali – registro di contabilità », vol. 2, 1934, Cat. X, Classe 1, Archivio di Deposito, Comune di Aosta; « Costruzione strada Aosta – Pila – (Charvensod – Reverier), 2° tronco », vol. 4, Cat. X, Classe 1, Archivio di Deposito, Comune di Aosta; « Costruzione strada Aosta – Pila, 3° tronco », Cat. X, Classe 1, Archivio di Deposito, Comune di Aosta.

[752] DEROSSI Paolo, « Relazione-programma della costituenda Società Anonima Sviluppo Turistico in Valle d'Aosta S.A.S.T.I.V.A. », *op. cit.*

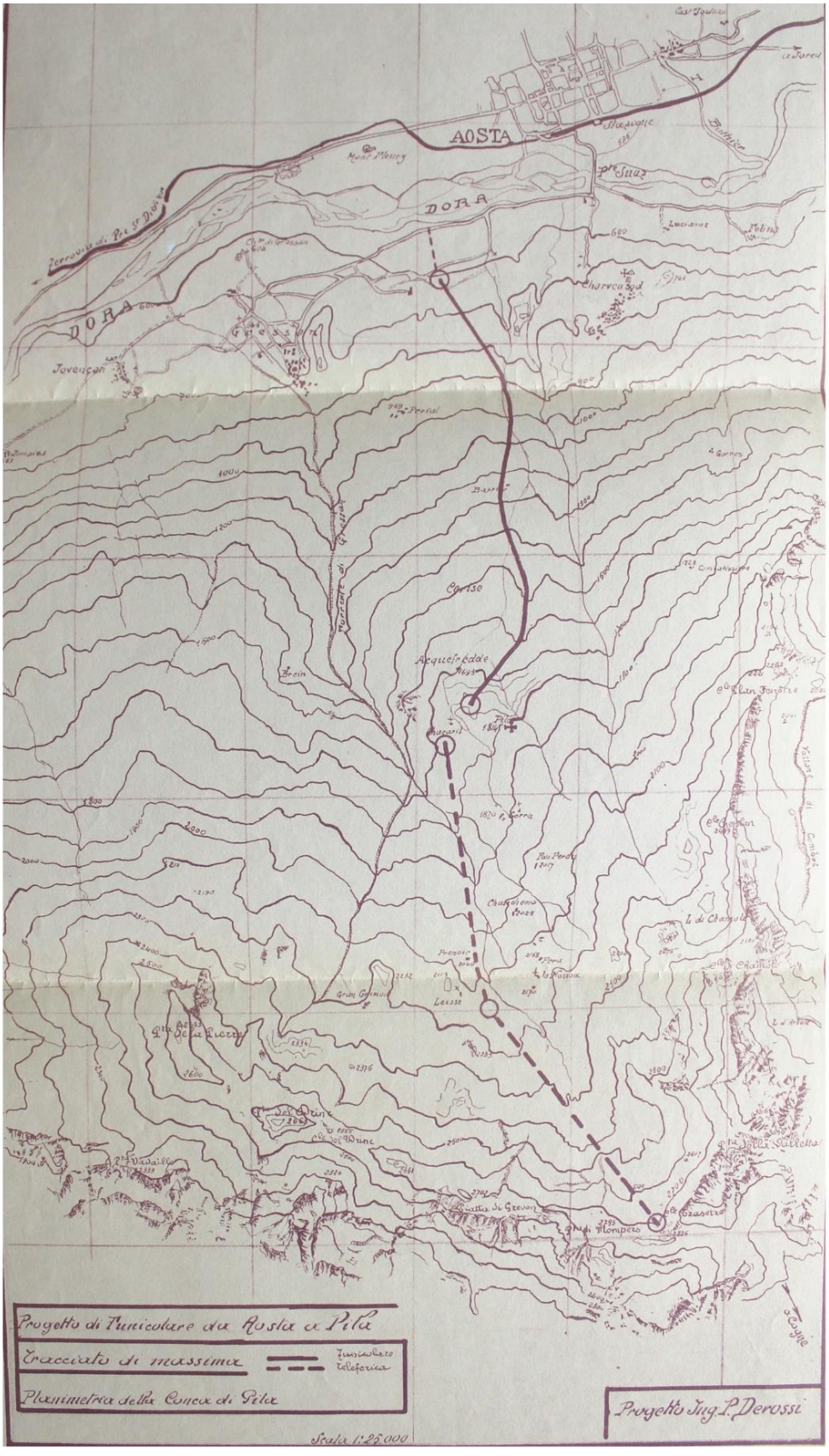


Fig. IV. 1. 3. *« Progetto di Funicolare da Aosta a Pila », échelle 1:25.000, par Ing. Paolo Derossi, 1934. Dossier: « Sviluppo turistico di Pila », 1936, Archives de la Région Val d'Aoste.*

1.2.2. Pila, « *stazione di masse* » (1930-1950)

En 1936, les architectes milanais Gian Luigi Banfi, Enrico Peressutti, Ernesto Nathan Rogers[753], publient le projet « *Pila, stazione di masse* »[754]. Le travail, commandité par Adriano Olivetti, fait partie d'un Plan Régional ayant comme objectif le développement touristique et industriel de la Vallée d'Aoste[755]. Les architectes, en lien avec le débat international, notamment au sein des C.I.A.M., portent sur la station un regard nouveau. Le site de Pila est en fait choisi pour réaliser une station de séjour pour le loisir. Pour la première fois, les architectes se concentrent sur la programmation de structures d'accueil en haute altitude, pouvant héberger une grande quantité de touristes. Un centre de séjour pour un total d'environ 1.000 lits est donc projeté, composé principalement d'hôtels et de villas, outre de nombreux équipements sportifs. Dans le cadre d'un plan à l'échelle régionale, les architectes s'adressent à une clientèle provenant des grands centres urbains du nord de l'Italie, connectés à Aoste grâce à la ligne de chemin de fer. En outre le projet s'intègre dans une réflexion conduite à une échelle territoriale pour l'amélioration du système routier valdôtain. En effet, une solution est proposée pour le désenclavement des vallées latérales de la Région, grâce à la création de routes carrossables parallèles à la vallée principale qui croisent les vallées mineures orientées nord-sud[756]. Le projet, présenté à Rome en 1937, restera sur le papier, du fait notamment de l'entrée en Guerre. Pour voir l'achèvement de cette vision, il est nécessaire d'attendre la sortie du Conflit.

> « 9 août – promenade enchantée de Turin à Pila, l'une des plus belles, des plus exaltantes que je connaisse. Enivrants parfums de la forêt. Je m'arrête aux détours du sentier pour admirer chaque fois, entre les sapins, un nouveau paysage.

[753] Les architectes, avec Ludovico Barbiano di Belgioioso, font partie de l'agence B.B.P.R. Entre les années 1930 et 1960 l'agence participe au débat architectural à une échelle internationale, notamment par la participation aux C.I.A.M. Ernesto Nathan Rogers en outre, enseigne au Politecnico di Milano, dirige *Domus* (1946 - 1947) et *Casabella* (1953 - 1965).

[754] BANFI Gian Luigi, PERESSUTTI Enrico et ROGERS Ernesto Nathan, « Pila stazione di masse », *in* OLIVETTI Adriano (dir.), *Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Ivrea, Nuove edizioni Ivrea, 1943, pp. 160‑183.

[755] Nous avons déjà traité du projet dans le Chap. II. 2. 2, et nous le décrivons dans le paragraphe suivant.

[756] Voir « Il problema stradale », *in* OLIVETTI Adriano (dir.), *Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Ivrea, Nuove edizioni Ivrea, 1943, p. 53‑59. Sur le sujet voir aussi: BROCHEREL Giulio, « Il problema stradale valdostano », *Le vie d'Italia*, mai 1937, pp. 356‑364.

> Merveilleuse beauté de Pila : prairies, forêts, ruisseaux et ces hautes montagnes toutes proches »[757].

Comme en témoigne un article publié dans *La Vallée d'Aoste* en 1946, peu après la fin de la Seconde Guerre mondiale, Pila est encore une destination plus fréquentée en été qu'en hiver, par des touristes et excursionnistes provenant de la vallée. Le site n'a pas encore été transformé par le ski. Toutefois, probablement grâce à l'influence jouée par le projet d'Olivetti ou par d'autres stations qui avaient été réalisées entretemps (comme Sestrières, entre 1930 et 1934), la réflexion autour de la création d'une station de sports d'hiver à Pila s'engage de nouveau immédiatement après la fin du Conflit.

Nous avons notamment pu consulter un volume des *Quaderni della Ricostruzione*, publié par la Democrazia Cristiana della Valle d'Aosta[758] qui, en 1946 fait de la connexion entre Aosta et Pila l'un des sujets du débat politique durant la Reconstruction. Les auteurs se réfèrent aux projets de Derossi de même qu'à celui élaboré par le groupe B.P.R pour Olivetti, souhaitant le développement d'une station touristique capable d'accueillir les touristes provenant des grands centres urbains du nord de l'Italie[759]. Selon les auteurs, il était nécessaire de prévoir en premier lieu une connexion des terres hautes avec la gare de la ligne de chemin de fer d'Aoste. Plusieurs idées sont explorées : un téléphérique, un funiculaire ou train à crémaillère. La troisième hypothèse est à privilégier selon les auteurs, permettant une connexion directe avec les remontées mécaniques en haut, et la ligne du chemin de fer, en bas. Dans l'optique d'un projet « intégré » la nouvelle infrastructure aurait pu desservir les centres habités le long du versant et être complétée par la ligne crémaillère des mines de Cogne, une fois cette dernière ouverte au transport des personnes[760]. Le système, ainsi créé, aurait aussi permis une connexion fonctionnant en été comme en hiver entre Aoste et Cogne (Fig. IV. 1. 5. a). Concernant le programme de la future station, certaines des idées contenues dans le projet d'Olivetti sont confirmées, comme la présence de trois structures hôtelières pour un total de 400 à 500 lits, ou la création d'un lac dans la zone marécageuse de La Gorraz, destiné à l'irrigation en été et au patinage en hiver.

---

[757] CHARRÈRE F., « Impressions du Pays », *La Vallée d'Aoste*, 31 août 1946, p. 1.

[758] Parti politique italien d'inspiration centriste et catholique, il gouverne de 1943 à 1994.

[759] JANS Giovanni et TADDEO Gilardino (dir.), *Pila*, Quaderni della ricostruzione, Democrazia Cristiana Valle d'Aosta, 1946, 53 p. La Démocratie Chrétienne sera le parti au pouvoir de la première législature de la Vallée d'Aoste, après sa consécration en 1946 comme Région à statut spécial.

[760] Ce n'est pas le premier projet qui envisage d'utiliser la ligne de chemin de fer industrielle pour le transport des touristes. Le projet B.P.R. avait notamment prévu cette possibilité.

Nous avons pu remarquer que les promoteurs s'intéressant au développement des projets dans ces années sont issus du contexte régional. En 1946 se constitue la société Pila[761], qui recevra des aides financières importantes de la part de la Région pour compléter la construction de la route d'accès, et pour la réalisation des premières remontées mécaniques[762]. L'ancrage de la société au contexte local ressort aussi de la lecture des articles publiés dans *La Vallée d'Aoste*, entre 1946 et 1947, qui soutiennent avec enthousiasme la construction d'une société pour l'aménagement de Pila. Au travers des pages du périodique, il est même lancé un appel aux Valdôtains pour une souscription de financements pour réaliser ce qui est défini comme étant un ouvrage d'intérêt public[763].

> « Le capital, déjà important, souscrit jusqu'ici est exclusivement, pour le moment, valdôtain. Des Valdôtains de toutes conditions, allant de l'industriel au campagnard et à l'ouvrier des usines, ont déjà souscrit des actions suivant leurs possibilités. Il est indispensable que nous fassions tous un effort et que tous les Valdôtains souscrivent selon leurs moyens ; et ici j'insiste tout particulièrement auprès des émigrés qui voudront, certes, être à l'avant-garde du progrès à réaliser dans notre chère Vallée, en apportant, en premier temps, leur contribution financière, et par la suite, leur collaboration professionnelle » [764].

La première moitié des années 1950 voit une accélération dans la construction d'un réseau d'infrastructures à Pila. En 1946, le premier tronçon de la route entre Pont Suaz et Peroulaz est complété[765]. En 1949 et 1951, les premiers télésièges sont construits. La société Funivia Aosta- Pila, créée en 1954, termine la construction d'une télécabine entre Pila et Aoste, grâce au soutien de la Région, qui sera finalement inaugurée en 1957. Dans la même période ouvrent les premiers hôtels

761 La société naît de la fusion de la société Pila S.R.L., constituée à Aoste en 1945 et de la Société Gran Paradiso, basée à Turin et qui assure la transformation de la Villa Fosseret en hôtel, ainsi que l'achèvement du réseau électrique et téléphonique. Voir FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, *op. cit.*

762 Le téléphérique Les Fleurs-Pila, en 1949 ; le télésiège Pila-Chamolé, en 1951 ; le remonte-pente « baby », en 1953.

763 CAVORSIN G., « Économie Valdotaine », *La Vallée d'Aoste*, 15 février 1947, p. 2 ; CAVORSIN G., « Économie Valdotaine. Pila la future cité de sports », *La Vallée d'Aoste*, 29 mars 1947, p. 2.

764 CAVORSIN G., « Économie Valdotaine », *op. cit.*

765 Les documents relatifs aux premières phases de construction de la route carrossable entre Aoste et Pila ont été consultés aux Archives Municipales d'Aoste. Archivio di Deposito : atto n° 1449, *Costruzione strada per Pila (Aosta - Charvensod – Pila)*, 1934, vol. 5., cl.1; atto n° 1450, *Costruzione strada per Pila (Aosta - Charvensod – Pila)*, 1934-39, vol. 6., cl.1 ; atto n° 1451, *Costruzione strada per Pila (Charvensod – Reverier) – II tronco*, 1938-39, vol. 7., cl.1 ; atto n° 1452, *Costruzione strada per Pila – III tronco*, 1936-39, vol. 8., cl.1 ; atto n° 1453, *Costruzione strada per Pila – III tronco*, 1936-44, vol. 9, cl.1.

et restaurants, principalement localisés à l'arrivée de la route[766]. Les autorités locales manifestent alors la volonté de contrôler le développement du site, en prévoyant l'élaboration d'un Plan régulateur incluant les territoires de Pila, selon les indications dictées par la Loi Urbanistique de 1942[767].

En 1955, une première proposition est élaborée par un groupe dirigé par les ingénieurs Saltarelli et Binel (Augusto Saltarelli, Franco Binel, Giovanni Saltarelli, Umberto Capra, Piero Rosset)[768], travaillant pour la commune d'Aoste. Pour la première fois, les structures d'accueil sont pensées comme étant intégrées au système des pistes et des remontées mécaniques, également dessinées par les ingénieurs. En continuité avec le plan des architectes B.P.R., le centre de la station est localisé en correspondance du replat dit de La Gorraz (Fig. IV. 1. 5. b).

Durant la même année, afin de prévenir toute tendance à aller vers un développement désordonné, caractéristique les lieux de montagne, la Région, charge divers spécialistes de renommée nationale de la mission de constituer des plans régulateurs pour certaines localités touristiques de la Vallée[769]. Les plans en question sont évalués et approuvés par une commission constituée *ad hoc* par l'administration régionale, sous la supervision de L. Mazzarino, fonctionnaire du ministère des Travaux publics, exemptant ainsi la commune des responsabilités en matière d'aménagement touristique du territoire. C'est ainsi qu'en 1955 un autre plan est élaboré par l'ingénieur et professeur Giorgio Rigotti[770]. Le plan de la station

766 Entre autres, le restaurant-hôtel La jolie Bergère ou le chalet La Montanara. Voir « Les nouvelles du pays », *La Vallée d'Aoste*, 24 décembre 1949, p. 4 ; « C'est à Pila qu'est le bel hôtel moderne de Peroula », *La Vallée d'Aoste*, 19 août 1950, p. 4.

767 La loi n° 1150 du 17 aout 1942 prescrit la préparation de Plans Régulateurs par les communes. Les plans sont obligatoires pour les villes les plus peuplées, ainsi que pour les communes ayant un intérêt historique, touristique et thermal particulier.

768 Les documents relatifs au plan n'ont pas été trouvés dans les archives de la commune de Gressan, ni dans les archives de la commune de Aoste ou de la Région. Nous nous appuyons donc sur les copies de quelques documents du plan conservés dans les archives de l'architecte Laurent Chappis, outre des informations retrouvées dans l'ouvrage de Laurent Ferretti (FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, *op. cit.*)

769 Voir MAZZARINO L., « Recenti esperienze urbanistiche in Valle di Aosta », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, vol. 10, n° 5, 1956, pp. 154-155.

770 Giorgio Rigotti est ingénieur et professeur et urbaniste. Durant les années 1950, il s'intéresse aux problèmes d'aménagement des centres touristiques, en particulier en zone de montagne. Il défend la nécessité d'élaborer des plans régulateurs à une échelle plus large que celle communale ; pour les territoires de montagne, il envisage la nécessité de créer des *Piani di Valle*. Voir RIGOTTI Giorgio, « Il raduno degli urbanisti in Sicilia », *Urbanistica*, n° 4, 1938, pp. 226-228 ; RIGOTTI Giorgio, « V Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. I piani di valle », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, n° 5, 1956, pp. 149-154 ; RIGOTTI Giorgio, « Elementi di urbanistica per zone turistiche », *Atti della società degli ingegneri e degli architetti in Torino*, 1956, pp. 411-418 ; RIGOTTI Giorgio, « Il coordinamento delle attrezzature turistiche montane », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino*, n° 11, 1957, pp. 347-355.

est structuré autour d'une route carrossable constituant le principal système distributif de la station, qui traverse la conque de Pila à partir d'un niveau de 1600 mètres, jusqu'à environ 1900 mètres d'altitude. L'infrastructure est doublée d'un chemin muletier piéton desservant également les structures hébergeant les services sportifs et commerciaux. Cette centralité de l'élément de connexion et l'importance de la division des flux peuvent être comprises à la lumière des études effectuées par Rigotti sur le rôle du système routier dans les établissements touristiques. Ce qui émerge est un parcours reliant, suivant une alternance d'espaces vides et bâtis, diverses parties du centre de loisirs, qui se rassemblent autour de certaines fonctions : séjour, sports, services, etc.[771]... Concernant les structures d'accueil, Rigotti imagine la création d'environ 1000 lits touristiques, avec une majorité de structures hôtelières en haute altitude et des structures résidentielles (*condomini, ville*, maisons unifamiliales) à un niveau inférieur. La distribution « étagée » et linéaire de la station est un caractère qui persiste dans les plans successifs. La progressive centralité de la voiture comme moyen d'accès privilégié sera aussi confirmée par les avènements successifs (Fig. IV. 1. 6).

Les projets élaborés dans les années 1950 restent inachevés, tandis que la construction des remontées mécaniques et la réalisation non coordonnée de structures d'accueil se poursuivent. Pourtant, l'imaginaire animant les acteurs impliqués dans le projet de même que celui des administrateurs locaux et régionaux a changé. Dans les années 1940, Pila est encore pensée comme « *meta delle passeggiate domenicali in estate e delle esercitazioni sciistiche di fine settimana in inverno, per gli abitanti di Aosta* »[772]. Au début des années 1950, elle est inscrite sur la liste des « stations de sports d'hiver, de réputation internationale, telles que Breuil, Courmayeur »[773]. La vision nouvelle proposée par le projet des architectes B.P.R., ensuite réaffirmée après la Guerre par les projets à la fois communaux et régionaux de Saltarelli-Binel et de Rigotti, imagine Pila comme une station de ski capable d'attirer les touristes des grands centres urbains du nord de l'Italie. Cette vision se construit autour d'un système d'infrastructures intégrant Aoste comme un nœud au travers duquel les touristes provenant de loin peuvent arriver, par train ou avion pour ensuite « monter » à l'aide d'une connexion par câble ou routière.

771 RIGOTTI Giorgio, « Elementi di urbanistica per zone turistiche », *op. cit.*
772 JANS Giovanni et TADDEO Gilardino (dir.), *Pila*, *op. cit.*, p. 34.
773 « La vie à Saint -Vinent en mars », *La Vallée d'Aoste*, 11 avril 1953, p. 3.

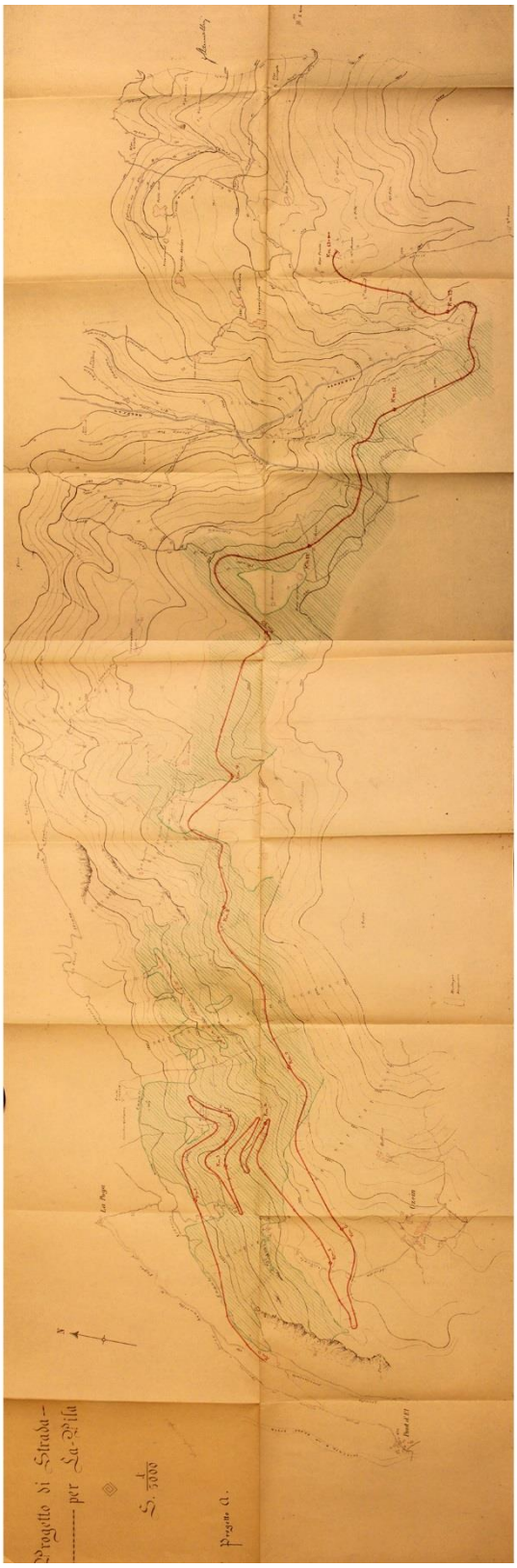
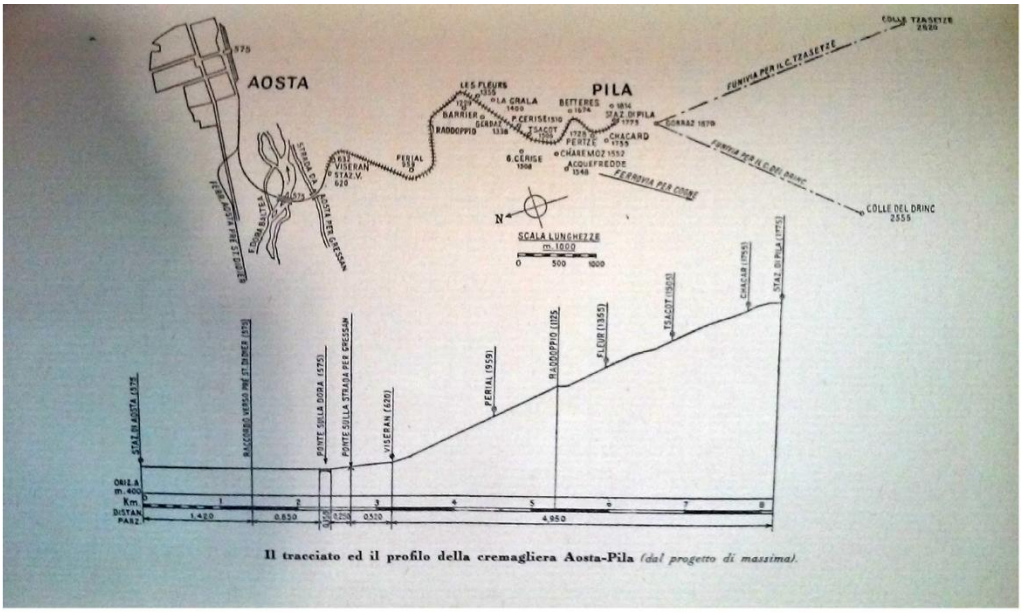


Fig. IV. 1. 4. *« Progetto di Strada per la Pila », échelle 1:5.000. Costruzione strada per Pila (Aosta - Charvensod – Pila), 1934, vol. 5., cl.1, Archivio di Deposito, Comune di Aosta.*



Il tracciato ed il profilo della cremagliera Aosta-Pila *(dal progetto di massima).*

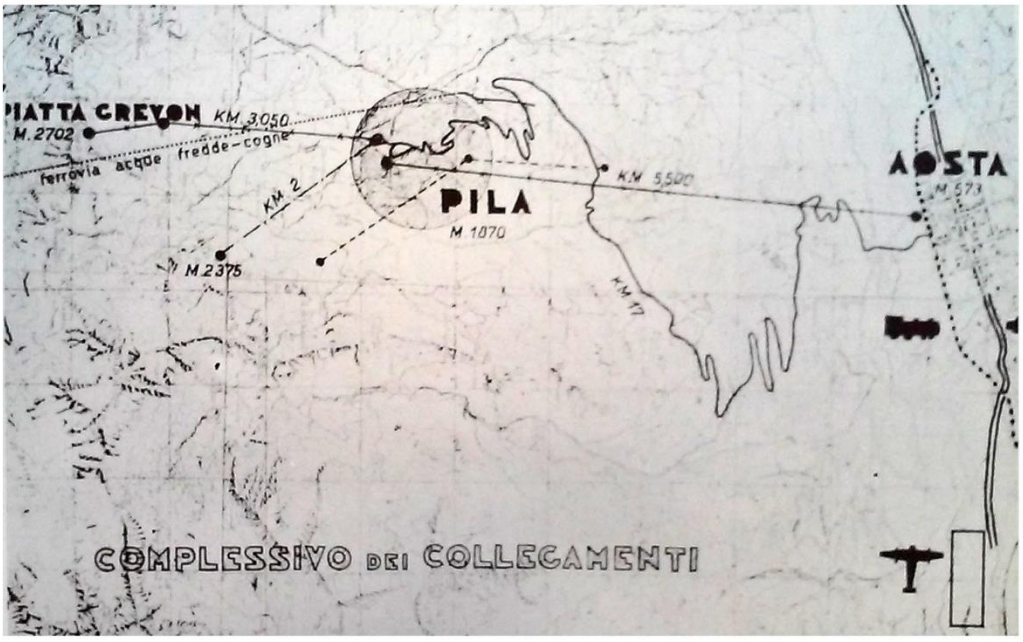


Fig. IV. 1. 5. a. *Schéma représentant le tracé pour une ligne de chemin de fer à crémaillère entre Aoste et Pila. Dans:* JANS *Giovanni et* TADDEO *Gilardino (dir.), Pila, Quaderni della ricostruzione, Democrazia Cristiana Valle d'Aosta, 1946, p. 35.* ***b.*** *« Studio di massima di Piano Regolatore del gruppo ing. Saltarelli, Binel. Complessivo dei collegamenti », 1955. Dans :* FERRETTI *Laurent, Libro Bianco per Pila, Aosta, Musumeci, 1976, p. 71.*

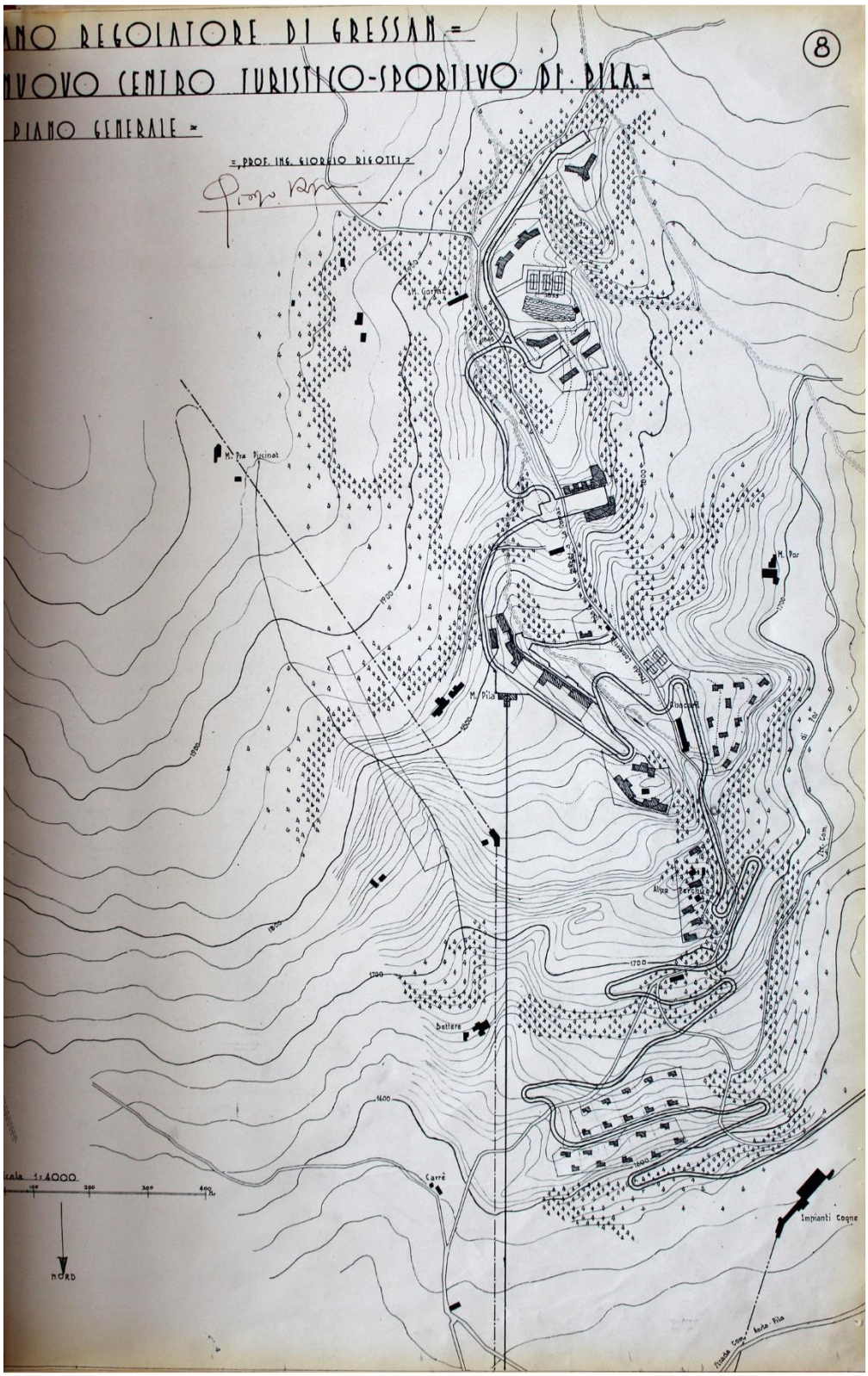


Fig. IV. 1. 6. *« Piano Regolatore di Gressan. Progetto per nuovo centro turistico sportivo, Piano generale », échelle 1:4.000, par Giorgio Rigotti, 1955, Archives de l'office technique de la commune de Gressan.*

1.2.3. Pila, station internationale, l'affirmation de la route comme moyen de connexion transalpine (1960-1970)

La constitution, en 1962, de la Société touristique italo-française pour les Alpes (S.T.I.F.A.) marque le début d'une nouvelle étape dans le développement de la station de Pila. Le capital social de l'entreprise, initialement de 150 millions de lires, s'élève deux années plus tard pour à 300 millions[774]. La société unifie les intérêts de groupes d'entrepreneurs italiens et français, dont le groupe Rothschild et F.I.A.T., et souhaite réaliser à Pila une station de sports d'hiver pour environ 5000 touristes. Le montage de l'opération se calque sur celui des grandes stations françaises construites durant les mêmes années par un promoteur privé qui gère à la fois l'acquisition du terrain, la production d'un plan et la construction des structures et infrastructures. La matrice italo-française du projet se reconnaît aussi par le choix de faire appel à l'urbaniste et architecte français Laurent Chappis pour l'élaboration d'un plan de la station. Au début des années 1960, Chappis est connu en France pour avoir participé aux réflexions pour le montage de plans d'aménagement et de plans masse de différentes stations en Savoie et en Isère[775], et il collabore durant les mêmes années avec la famille Agnelli pour l'élaboration d'un plan d'aménagement pour Sestrières.

En 1963, la société S.T.I.F.A. signe une convention avec la commune de Gressan et, l'année suivante, une étude d'aménagement signée par Chappis est soumise à la municipalité et à la Région. L'idée est de réaliser une station « de classe internationale" spécialisée autour de la pratique du ski. Dans le dossier de présentation, Pila est décrite comme étant au centre d'un système de connexions à une échelle internationale et transalpine. Cet imaginaire ne peut pas être compris sans ancrer le projet dans son contexte à la fois historique et géographique. De fait, le début des années 1960 est caractérisé par un développement rapide et massif des infrastructures de transport, spécialement routières. Par ailleurs, au cours des années 1960 s'achève la construction d'un réseau autoroutier dans le nord de l'Italie qui réduit la durée du trajet pour rejoindre Turin et Milan[776]. Les connexions

[774] FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, *op. cit.*, p. 58.

[775] Laurent Chappis participe à la conception d'un plan d'aménagement pour les Trois Vallées et au dessin d'un plan masse pour la station de Courchevel entre la fin des années 1940 et la première moitié des années 1950. À partir de 1958, et dans la première moitié des années 1960 il s'occupe de l'aménagement de la station de Chamrousse ainsi que de Flaine, de l'Alpe d'Huez, des Menuires, en collaboration avec les Départements et les Directions départementales des ingénieurs des Ponts et chaussées.

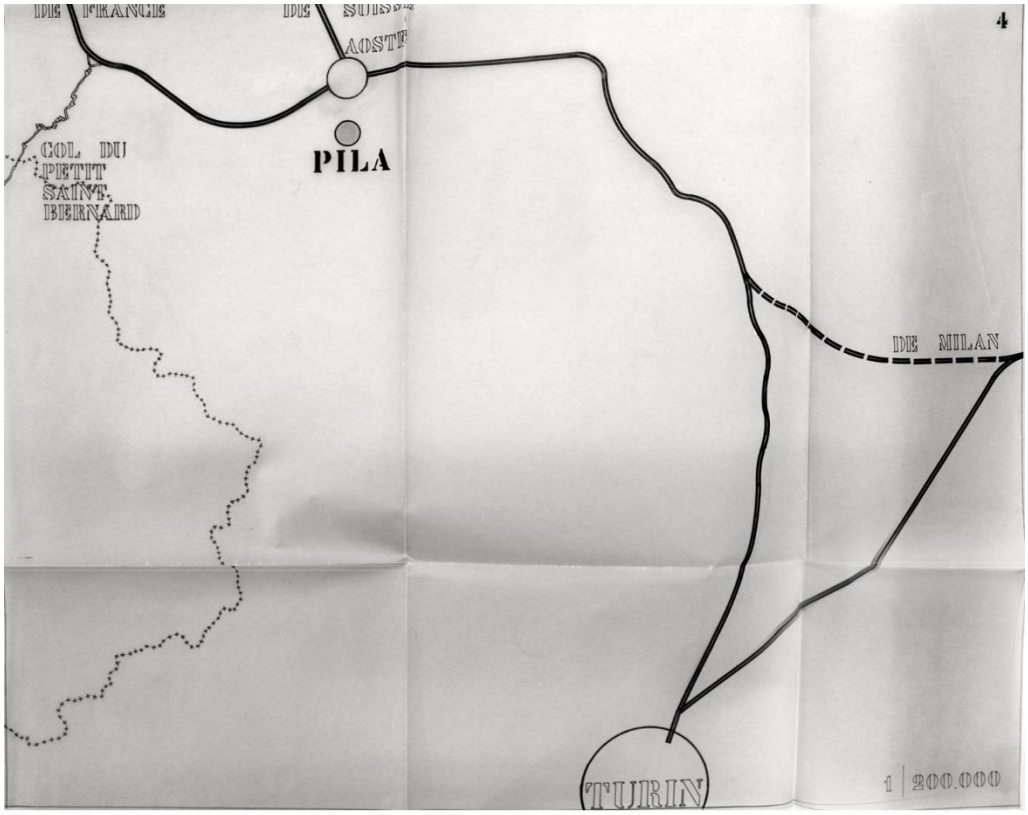
[776] Entre 1966 et 1968 s'achève le tronçon autoroutier Santhià-Milan ; entre 1959 et 1971 le tronçon autoroutier Aoste-Turin.

autoroutières transalpines sont aussi développées et la Vallée devient la porte des échanges avec la Suisse, avec le creusement du tunnel du Grand-Saint-Bernard (1964), et avec la France, avec le percement du tunnel du Mont Blanc (1965) (Fig. IV. 1. 7)

Dans la vision de Chappis, la voiture semble être le moyen privilégié pour accéder à la station. La route d'accès à la station est prolongée pour devenir aussi le système de distribution autour duquel se disposent les résidences et les équipements pour le commerce et la pratique du sport. Selon un modèle que l'architecte et urbaniste avait déjà expérimenté dans les réalisations françaises du début des années 1960, outre le fait de prévoir l'implantation d'un vaste parking à l'entrée de la station, les routes sont bordées de parkings linéaires (Fig. IV. 1. 8 ; Fig. IV. 1. 11)

L'exaltation de la voiture comme moyen d'accès à la neige sera remise en discussion par le même architecte dans une deuxième version du plan masse publiée en 1971[777], dont nous traiterons dans le paragraphe suivant. Toutefois, le réseau de connexions à une échelle territoriale reste inchangé durant les années 1970 et la route se confirme comme infrastructure privilégiée pour rejoindre la station.

[777] Voir paragraphe suivant.



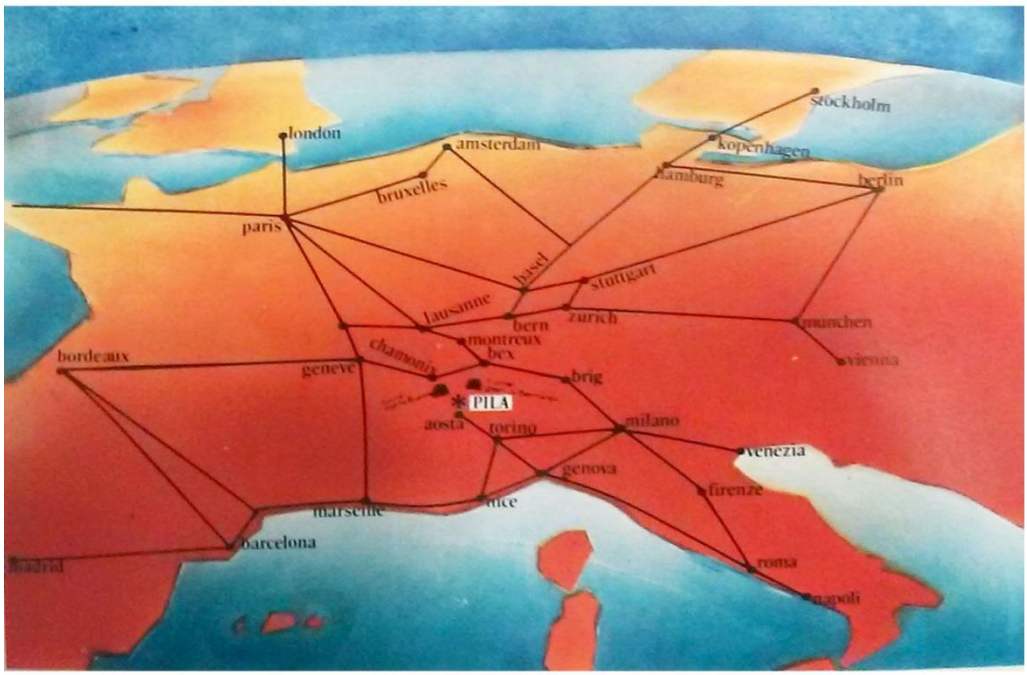


Fig. IV. 1. 7. a. *Schéma des nouvelles connexions de Pila, à l'échelle 1 : 200.000 par Laurent Chappis. Source : dossier « Études pour Pila, projet pour S.T.I.F.A. », 1964. Département de la Savoie, Archives départementales, fonds Laurent Chappis, 30 J 274.* ***b.*** *Image de Pila comme « station internationale ». Source : AA.VV., PILA, ed. STIFA, 1970 (?), p. 1, Fonds valdôtain, Bibliothèque régionale d'Aoste.*

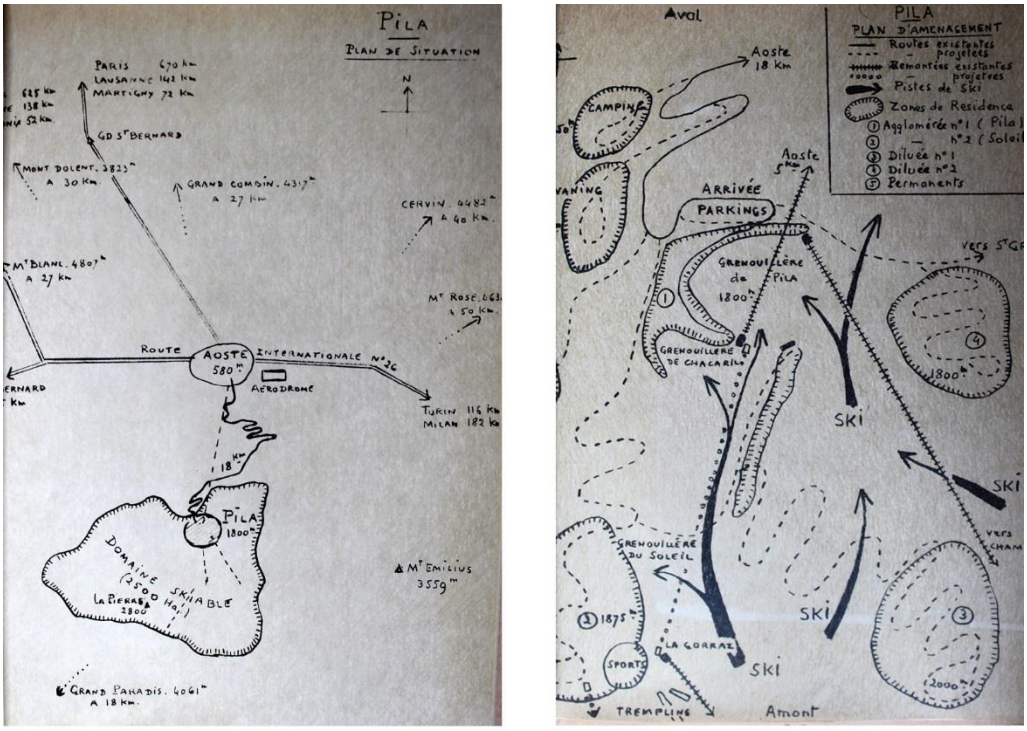


Fig. IV. 1. 8. *Schéma du plan de situation et du plan d'aménagement de la station de Pila. Album « Plan d'aménagement pour Pila », Laurent Chappis pour S.T.I.F.A., 1964. Archives de l'office technique de la commune de Gressan.*

1.2.4. Des connexions avec le territoire à réinventer (1970-2000)

Fernando Quagliolo, dans son ouvrage paru en 1989[778], relate comment, durant les années 1970 et 1980, caractérisées par des difficultés dans le secteur de la construction, le nombre de remontées mécaniques est en constante augmentation et contribue à faire de Pila une station renommée pour la pratique du ski.

En 1982, dans un dessin réalisé par la F.I.A.T. Engineering, neuf remontées mécaniques existent à Pila (sept en 1969 et trois en 1959), six sont encore en projet. À l'inverse, la connexion par câble entre la station et Aoste connaît une autre histoire. La première télécabine réalisée avant l'achèvement de la route carrossable et, par conséquent, moyen fondamental de liaison entre la station et le centre urbain, cesse son activité en 1977, le contrat de concession arrivant à son terme. L'hypothèse d'une remise en fonction du système ne sera évaluée qu'à partir de 1982, et la nouvelle télécabine est inaugurée en 1988. Pendant dix ans, l'accès à la station est donc assuré uniquement par la route, avec des évidents problèmes de congestion et de parking[779]. Ce facteur semble témoigner de ce que la station, durant le processus d'expansion poursuivi au cours des années 1970-80, n'est plus conçue en connexion avec la ville d'Aoste, mais plutôt comme lieu de séjour pour des touristes de provenance lointaine, qui rejoignent la station en voiture.

Les années 1980- 2000 sont caractérisées en outre par un débat qui porte sur la possible utilisation de l'infrastructure minière à des fins touristiques. L'idée avait déjà été déjà prise en considération par le projet d'Olivetti, tout comme par certains projets des années 1945-1955[780], mais l'hypothèse, restée sans suite dans un premier temps, est réactivée après la fermeture de la mine en 1979. Une connexion par rail entre Cogne et Aoste est alors considérée comme une opportunité pour atteindre différents objectifs : en premier lieu, pour désenclaver la Vallée de Cogne dont les habitants sont confrontés à un problème d'emploi après la fermeture de la mine. La connexion avec le bassin versant d'Aoste aurait garanti une connexion rapide avec le centre urbain, la ligne de chemin de fer, mais aussi avec le domaine skiable de Pila. L'utilisation de la crémaillère présentait aussi des avantages pour la station. Comme plusieurs acteurs locaux et experts l'on mit en évidence, Cogne est, encore

778 QUAGLIOLO Fernando, *Pila*, *op. cit.*

779 Voir Bureau de Presse de la Présidence du Gouvernement régional en collaboration avec le Service d'Information de la Présidence du Conseil, « Un projet de loi en faveur des sports d'hiver. Importantes subventions aux sociétés de remontées mécaniques », *La Vallée d'Aoste*, 30 décembre 1984.

780 Voir JANS Giovanni et TADDEO Gilardino (dir.), *Pila*, *op. cit.*

aujourd'hui, une localité touristique principalement fréquentée durant l'été, grâce notamment à l'accès au Parc du Grand Paradis. Une connexion entre les deux localités touristiques fonctionnant durant les deux saisons aurait permis une mise en système efficace des structures d'accueil sur les deux versants[781]. Enfin, le parcours sur rail aurait garanti un usage de l'infrastructure en période estivale et hivernale, en évitant ainsi les problèmes liés au difficile entretien d'une route à haute altitude durant l'hiver, à cause des chutes de neige ou des avalanches. Le débat anime à plusieurs reprises les pages de *La Vallée d'Aoste* à partir des années 1980. Il tourne autour des importants investissements que la Région aurait dû soutenir pour la mise en sécurité de la Galerie du Dink, et ensuite pour la construction d'un nouveau train adapté au tracé[782]. En lien avec le projet pour la remise en fonction de la télécabine Aoste-Pila, un projet est alors élaboré pour la création d'un « tramway » intercommunal intégré dans le système de transport public[783]. En 1987, le projet est inscrit dans la planification du budget régional pour les années 1987-1993[784]. Si la nouvelle télécabine est réalisée en 1988, le projet pour la remise en fonction de la ligne de chemin de fer reste inachevé. Selon certaines études la dépense totale de la Région pour le projet a été de 30 milliards d'euros, considérant l'aménagement du tracé, la mise en sécurité du tunnel, la construction de nouveaux moyens de transports et des rails ainsi que la construction d'une nouvelle gare d'échange entre télécabine et chemin de fer. Les travaux se terminent en 2006, la gestion du système est confiée à Pila spa. En 2010, le projet est définitivement bloqué. Selon les sources que nous avons pu consulter, les causes amenant à la faillite consistent principalement en une série de problèmes liés à la mise en sécurité des galeries et en des problèmes techniques liés à la fabrication des rails et des locomotives adaptées au tracé existant[785]. Depuis lors, le débat portant sur

[781] Cette idée a récemment fait objet d'analyse dans l'ouvrage : LUCARNO Guido, « Riutilizzazione per fini turistici di ferrovie dismessse: il caso della ferrovia mineraria Cogne - Acque Fredde », in *Le infrastrutture e il turismo*, Milano, Vita e pensiero, 2005, p. 133‑139.

[782] À la suite d'une hypothèse initiale qui prévoyait le réemploi de l'ancien train de la mine. Source : MENOLOTTO Flavio, « Tramvia Intercomunale Cogne - Acquefredde - Plan Praz. Rapporto finale », Invorio, 2012, 29 p.

[783] Voir, entre autres, *Ibid.* Des documents relatifs au projet pour une tramway intercommunal sont aussi conservés aux archives de l'office technique de la commune de Gressan

[784] En 1987, les dépenses prévues sont de 7 milliards de lires, en 1993, 3 milliards. Voir Bureau de Presse et de l'Office de la langue française de la Présidence du Gouvernement régional, « Conférence de presse. Le budget 1987 et le budget pluriannuel 1987/1989 de la Région Vallée d'Aoste », *La Vallée d'Aoste*, 28 janvier 1987 ; Bureau de Presse et de l'Office de la langue française de la Présidence du Gouvernement régional, « Presentato il programma regionale per il triennio 1990 - 1993 », *La Vallée d'Aoste*, 28 février 1991.

[785] MENOLOTTO Flavio, « Tramvia Intercomunale Cogne - Acquefredde - Plan Praz. Rapporto finale », *op. cit.*

l'opportunité de connecter la localité touristique de Cogne avec la station de Pila a émergé plusieurs fois. En 2012, par exemple, un projet a été présenté par la Région pour la réalisation d'une piste cyclable reprenant en partie le trajet de la ligne à crémaillère, dans la commune de Cogne[786]. D'autres projets ont été présentés en 2016 pour la création d'une connexion par câble entre Cogne et Pila, successivement bloqués par une commission technique de la Région du fait d'investissements trop élevés et de difficultés techniques liées à la nécessité de fonder le téléphérique sur un terrain sujet à risques géologiques[787]. Depuis le printemps 2018, un comité composé d'administrateurs et d'employés dans le secteur hôtelier des communes d'Aosta, de Pila et de Cogne, se réunit pour définir un projet de Greenway, une infrastructure par câble pensée pour connecter les trois centres afin de mettre en système les ressources touristiques qui les caractérisent[788]. Les débats plus récents témoignent que la station est aujourd'hui en train de repenser le système de connexion avec le territoire. Le modèle de station concentrée en haute altitude ne semble plus permettre, seul, la survie de l'activité touristique sur le long terme. Il devient donc nécessaire créer de nouvelles synergies avec d'autres centres touristiques, qu'il s'agisse du tourisme culturel à Aoste ou du tourisme estival du bassin de Cogne. Dans cette réflexion, la voiture semble avoir désormais un rôle marginal et d'autres moyens de transport par rail ou câble semblent être plutôt au centre des discussions.

1.3. L'ÉVOLUTION DU REGARD SUR LE PAYSAGE DE MONTAGNE

1.3.1. Pila destination de « villégiateurs et flâneurs » (1920)

La lecture de l'hebdomadaire *La Vallée d'Aoste* entre les années 1920 et 1935 nous a permis de comprendre que le site de Pila était déjà connu et fréquenté durant les années 1920, essentiellement du fait d'un tourisme estival. Un article de 1922 relate :

> « Depuis la fin juin, le chemin scabreux de l'Ermitage est pris d'assaut par les touristes, les villégiateurs et les flâneurs de toute espèce. Les uns s'arrêtent au vallon de Sainte-Colombe pour se désaltérer à volonté à la source qui jaillit de dessous les

[786] PELLISIER Cristian, « Il Trenino di Cogne finisce all'asta », *La Stampa Aosta*, 11 août 2012.
[787] PELLISIER Cristian, « Il nuovo sogno Cogne-Pila: dopo il trenino, la funivia », *La Stampa Aosta*, 29 juin 2014 ; CAMERA Alessandro, « Cogne e Pila più vicine grazie a una funivia », *La Stampa Aosta*, 10 septembre 2016 ; MANO Alessandro, « Il Servizio impianti a fune della Regione ha bocciato il collegamento tra Cogne e Pila Il "no" dei tecnici al progetto: non sarebbe sostenibile », 15 août 2017.
[788] CAVALLERO Jessica, « Un comitato rilancia l'idea del collegamento Cogne-Pila », 25 avril 2018.

> murs de la chapelle, et passer une journée de rêverie et de tranquillité dans les bocages voisins [...]. Les autres poussent jusqu'au maïen de Péroula et de là prennent la tangente à droite vers Bètire, Pila, etc., sur Gressan. D'autres enfin, continuent la route jusqu'à l'Ermitage pour se diriger ensuite vers Chamolé, Comboé et le col du Dring »[789].

Les documents collectés nous permettent d'affirmer que la ressource principale du lieu, à l'origine du développement des premières formes de tourisme dans la période en question, est son environnement naturel et un climat ensoleillé et protégé du vent. Pila est le nom d'une cuvette naturelle, située à environ 1800 mètres d'altitude, constituant une terrasse sur la ville d'Aoste, qui s'étend immédiatement au pied du massif, au-delà de la Dore Baltée. La proximité avec le centre urbain fait de Pila une destination favorite pour les habitants d'Aoste, qui montent en altitude en quête de fraîcheur en été. Le lieu est aussi apprécié pour son panorama : depuis les pâturages de Pila dépourvus d'arbres, les vacanciers peuvent jouir de la vue sur les cimes plus élevées des Alpes occidentales. Selon les chroniques des années d'entre-deux-guerres, les touristes recherchent les lacs, les bocages, les sources d'eau, ainsi que certains anciens édifices religieux, lieu de pèlerinage, comme l'ermitage de Saint Grat. Cette première forme de villégiature concerne surtout les habitants d'Aoste et se développe de manière « spontanée », en totale absence de structures hôtelières ou de système de transports mécanisés. Certains ouvrages décrivent aussi Pila comme une destination favorite de la famille des Savoie. Les touristes s'y rendent à pied ou à dos de mulet, les seules structures d'accueil étant à l'époque des habitations rurales et les alpages, où les paysans hébergent les citoyens d'Aoste durant l'été[790].

Plusieurs articles de presse permettent également de comprendre que la fréquentation hivernale du site se développe entre les années 1920 et 1930. Même si aucun système de remontée mécanique n'est encore construit, des « tournées » sont régulièrement organisées par le Club Alpin d'Aoste dès 1923[791]. Il s'agit principalement d'excursions sur une journée intéressant, encore une fois, les habitants de la vallée. L'absence à la fois d'infrastructure et de structures d'accueil est regrettée dans un article datant de 1922 : « Si la vaste colline de Charvensod était

[789] « Nouvelles du Pays », *La Vallée d'Aoste*, 12 août 1922.
[790] *Ibid.* ; QUAGLIOLO Fernando, *Pila*, *op. cit.*, p. 20‑32.
[791] Voir *La Vallée d'Aoste*, 3 mars 1923.

en Suisse, elle serait depuis longtemps émaillée de gracieuses villas-chalets, et desservie par un beau funiculaire »[792].

La prolifération d'initiatives sportives en montagne, excursions ou campagnes de ski, que connaît Pila doit être comprise dans le contexte culturel de l'époque fasciste. Dès 1922, le gouvernement prend progressivement le contrôle de diverses associations alpines, dont le C.A.I.[793]. Pila est aussi le siège d'entraînement des corps militaires basés à Aoste[794].

L'esprit dominant au sein des premiers skieurs qui fréquentent la cuvette de Pila est bien documenté par l'alpiniste italien Toni Ortelli dans deux articles parus dans *La Stampa Sera*. En 1933[795], l'auteur décrit les caractéristiques du site de Pila qui en font une destination adaptée au développement des sports d'hiver : le site exposé nord, une forêt, la proximité avec Aoste et avec une ligne de chemin de fer en connexion avec Turin et Milan. Puis il préconise la construction de structures d'accueil ainsi qu'un système de connexions avec la vallée (autobus ou téléphérique) capable d'équiper le site pour une fréquentation touristique hivernale. En 1934[796], l'auteur décrit la tentative, non accomplie à cause de mauvaises conditions météorologiques, de monter depuis le dernier village de Peroulaz, situé à 1356 mètres d'altitude, jusqu'à la crête du col du Drink. Si les alpinistes trouvent des pistes déjà marquées jusqu'à Pila, les traces laissées par le passage des skieurs semblent disparaître en montant plus haut. Le passage à travers la forêt, depuis la Gorraz (1870 mètres) jusqu'au Grand Grimod (2200 mètres) semble effrayer l'alpiniste expert, qui ne manque pourtant pas de remarquer les valeurs esthétiques de la forêt, formée par des sapins bien espacés sur une pente qui n'est pas excessivement accentuée. C'est exactement sur cette portion de territoire que la plupart des pistes et des remontées mécaniques seront réalisées, avec une fragmentation de la zone forestière.

Dans le projet de Derossi, les caractéristiques faisant de Pila une potentielle destination pour les skieurs sont pour la première fois mises en exergue : l'exposition vers le nord, qui permet la conservation de la neige, le panorama, la

[792] « Nouvelles du Pays », *op. cit.*

[793] C'est le cas, notamment du C.A.I. et de l'association *Giovane Montagna*. Voir Chap. II. 1. 2.

[794] À la suite de l'expérience de la Première Guerre mondiale, des écoles militaires sont construites dans des sites alpins pour entrainer les soldats aux conditions de la haute montagne. En 1934, sous le régime fasciste, une école militaire (Scuola Centrale Militare d'Alpinismo) d'envergure internationale est ouverte à Aoste.

[795] ORTELLI Toni, « Una nuova meta oer gli sciatori. Pila, futuro centro invernale della Valle d'Aosta », *La Stampa della Sera*, 9 novembre 1933.

[796] ORTELLI Toni, « Itinerari invernali in Valle d'Aosta. Una gita al Grand Grimod. », *La Stampa della Sera*, 6 décembre 1934.

topographie qui permet la création de pistes de plusieurs kilomètres de longueur. Celles-ci constituent des spécificités du site qui seront dorénavant considérées comme une ressource pour le développement touristique du lieu.

1.3.2. Les bénéfices du soleil et de la haute altitude (1930)

En 1936, Pila est choisi par les architectes Banfi Peressutti, Rogers comme site pour le développement d'un centre pour le séjour des touristes. Le projet ne semble pas privilégier le ski sur d'autres activités, mais poursuit l'objectif de réaliser un centre de loisirs estival comme hivernal, pour « *dare al popolo un ambiente che tenga conto delle esigenze spirituali (riposo, svago)* »[797]. La ressource principale déterminant l'emplacement des édifices est plutôt l'ensoleillement, en lien avec l'idéal hygiéniste propre au débat architectural des années 1930: « *Si è quindi esaminata l'insolazione della zona ai solstizi e agli equinozi per stabilire quali fossero i punti più ampliamente soleggiati dove fondare il centro turistico* »[798]. La station est donc à localiser sur le versant ensoleillé de Pila. Son centre est prévu à une altitude de 1800 mètres et les itinéraires estivaux et hivernaux s'élèvent jusqu'à 3000 mètres tout ou plus, par exemple au sommet du Drink ou du Mont Emilius, entre autres (Fig. IV. 1. 9).

La recherche conduite par les architectes est à analyser à l'horizon des réflexions qui animent, durant ces mêmes années, les Congrès Internationaux d'Architecture Moderne. Plusieurs particularités urbanistiques et architecturales adoptées, par exemple, dans le projet de Pila, sont reprises par les architectes Luigi Figni, Gino Pollini et Louis Sert, dans leur exposé « Zones de loisir en haute montagne » [799] donné durant le V^e C.I.A.M. de 1937 à Paris, s'intitulant « Logis et Loisir ». Comme nous l'avons vu précédemment[800], le projet de 1936 ainsi que le rapport de 1937 partent du principe que la montagne « vierge » est à privilégier en vue de la création de lieux destinés au temps libre, ce pour la possibilité qu'elle offre de créer un cadre alternatif au contexte urbain, permettant de soigner le corps et l'esprit. La haute altitude est d'autant plus à privilégier, offrant des conditions d'ensoleillement bénéfiques pour l'homme.

---

797 BANFI Gian Luigi, PERESSUTTI Enrico et ROGERS Ernesto Nathan, « Pila stazione di masse », *op. cit.*
798 *Ibid.*
799 POLLINI Gino et FIGINI Luigi, « Notes sur les zones de loisir », *in Logis et loisirs. 5e Congrès. CIAM 1937 Paris*, Boulogne sur Seine, Éditions de l'architecture d'aujourd'hui, 1938, p. 80-83.
800 Voir Chap. II. 2. 2. 2.

Concernant les choix relatifs au langage architectural, les concepteurs envisagent la construction d'un nouveau paysage en altitude, par le contraste entre les édifices de forme régulière et géométrique et les lignes souples du paysage montagnard « *una composizione di rapporti geometrici evidenti, così che la plastica dell'insieme risulti nitida e risalti su quella della montagna. La linea retta spicca su quella ondulata del paesaggio, e le masse architettoniche si contrappongono con una loro armonia a quella delle montagne circostanti* »[801].

1.3.3. La progressive affirmation de la neige comme seule ressource (1960)

L'étude de Chappis publiée en 1964 consiste en un plan d'aménagement (échelle 1:2000), ainsi qu'un premier plan masse (1:1000) présentant la distribution des volumes et des choix typologiques pour les édifices de la zone sud de Chacaril. Loin de reproduire un modèle préconçu, la proposition de l'urbaniste et architecte s'appuie sur une étude des projets pour Pila précédemment élaborés[802] ainsi que sur des analyses conduites *in situ*. Les archives conservent en effet les résultats d'une série de campagnes de reconnaissance, menées en solitaire durant les premiers mois de 1964, à pied ou à ski, à une échelle beaucoup plus large que le site même où est implantée la station (Fig. IV. 1. 10). Les qualités paysagères et topographiques qui, depuis les années 1920, avaient attiré l'attention des aménageurs et skieurs sont rapidement remarquées :

> « Le site de Pila dans son contexte actuel, compte tenu de sa topographie, de son ensoleillement, de son altitude, de son cadre de nature, du panorama d'encadrement, de son environnement, de sa desserte routière, de ses possibilités d'alimentation en eau, du potentiel humain dont il peut bénéficier, se prête sans contestation possible à l'implantation d'une importante station de tourisme hivernal et estival »[803].

C'est à partir des données topographiques, climatiques, panoramiques du site que l'architecte définit plus particulièrement une extension du domaine skiable et, par conséquent, établit une certaine quantité de lits touristiques.

> « La raison d'être de la station étant la pratique du ski, tout l'aménagement du terrain et la répartition des activités sont coordonnés par la délimitation des zones skiables.

[801] POLLINI Gino et FIGINI Luigi, « Notes sur les zones de loisir », *op. cit.*
[802] Les archives de Laurent Chappis conservent des documents des plans de Rigotti et Binel (Archives départementales de la Savoie, dossier 30 J 272).
[803] CHAPPIS Laurent, « Vallée d'Aoste. Études », 1964, 21 p., Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 274.

> [...] Cette délimitation est en fonction de l'orientation, de la pente, de la convergence souhaitable des pistes de ski »[804].

Le plan de 1964 consacre définitivement Pila comme station conçue pour le ski :

> « L'expérience prouve qu'une station organisée pour l'accueil hivernal ne pose aucun problème lorsqu'une double saison peut être assurée. […]. En conséquence, la conception de la station de Pila est principalement axée sur la vocation hivernale »[805].

Le plan confirme l'idée d'une station distribuée sur différents niveaux, entre 1600 et 2000 mètres d'altitude, et conjugue l'idée de station linéaire des plans des années 1950 avec la définition de huit grenouillères[806] (lieux de convergence des pistes, de départ des remontées mécaniques et des services commerciaux). Les structures d'accueil se concentrent autour des grenouillères. Pour une première fois, les hôtels cèdent le pas à des résidences qui, selon les documents consultés, semblent être organisées en lits banalisés.

Les études de Chappis sont aussi porteuses de certaines nouveautés : le projet ne se limite pas à envisager le positionnement des infrastructures et des édifices, mais traite de plusieurs enjeux liés à l'emplacement d'une station sur un site encore principalement occupé par des pâturages. Il s'agit alors de définir de nouvelles limites forestières (bois à conserver et zones à reboiser), de même qu'un réseau d'infrastructures de transport et techniques (Fig. IV. 1. 11). La station est conçue de manière à se développer autour d'une colonne vertébrale, structurée par un système de transport par câble pour la desserte interne à la station, plus tard appelé Pilacar, mais aussi par les réseaux techniques nécessaires (téléphone, électricité, égouts, eau). Une attention particulière est aussi dédiée aux flux internes à la station : remontées mécaniques, pistes, routes carrossables, zones de parking, parcours piétons sont dessinés en faisant attention à garantir la desserte de toute la station, en évitant les croisements.

[804] *Ibid.*
[805] *Ibid.*
[806] Ensuite, les grenouillères seront réduites à quatre.

CCXXXVII CCXXXVIII CCXXXIX

Fig. IV. 1. 9. *Dans l'ordre : Plan masse pour le plan régulateur de la station de Pila ; vues de la station de Pila depuis sud, nord et le haut, par Banfi, Peressutti, Rogers. Source: OLIVETTI Adriano (dir.), Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta, ed. Comunità, Ivrea, pp. 175, 178.*

Fig. IV. 1. 10*. Analyses in situ pour la préparation du plan d'aménagement par Laurent Chappis. En rouge : itinéraires parcourus à pied, en bleu : itinéraires parcourus avec les skis. Dessins sur carte I.G.N. éd. 1930, échelle 1 : 25.000. Non daté. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, archives départementales, 30 J 277.*

Fig. IV. 1. 11. *Plan pour l'aménagement de Pila, dans l'ordre : zones vertes, réseaux divers, domaine skiable et équipement mécanique, zones de construction et services publics, échelle 1:2.000, Laurent Chappis urbaniste et Berthe-Chappis-Jomain architectes, novembre 1964. Album : « Plan d'aménagement pour Pila », Laurent Chappis pour S.T.I.F.A., 1964. Archives de l'office technique de la commune de Gressan.*

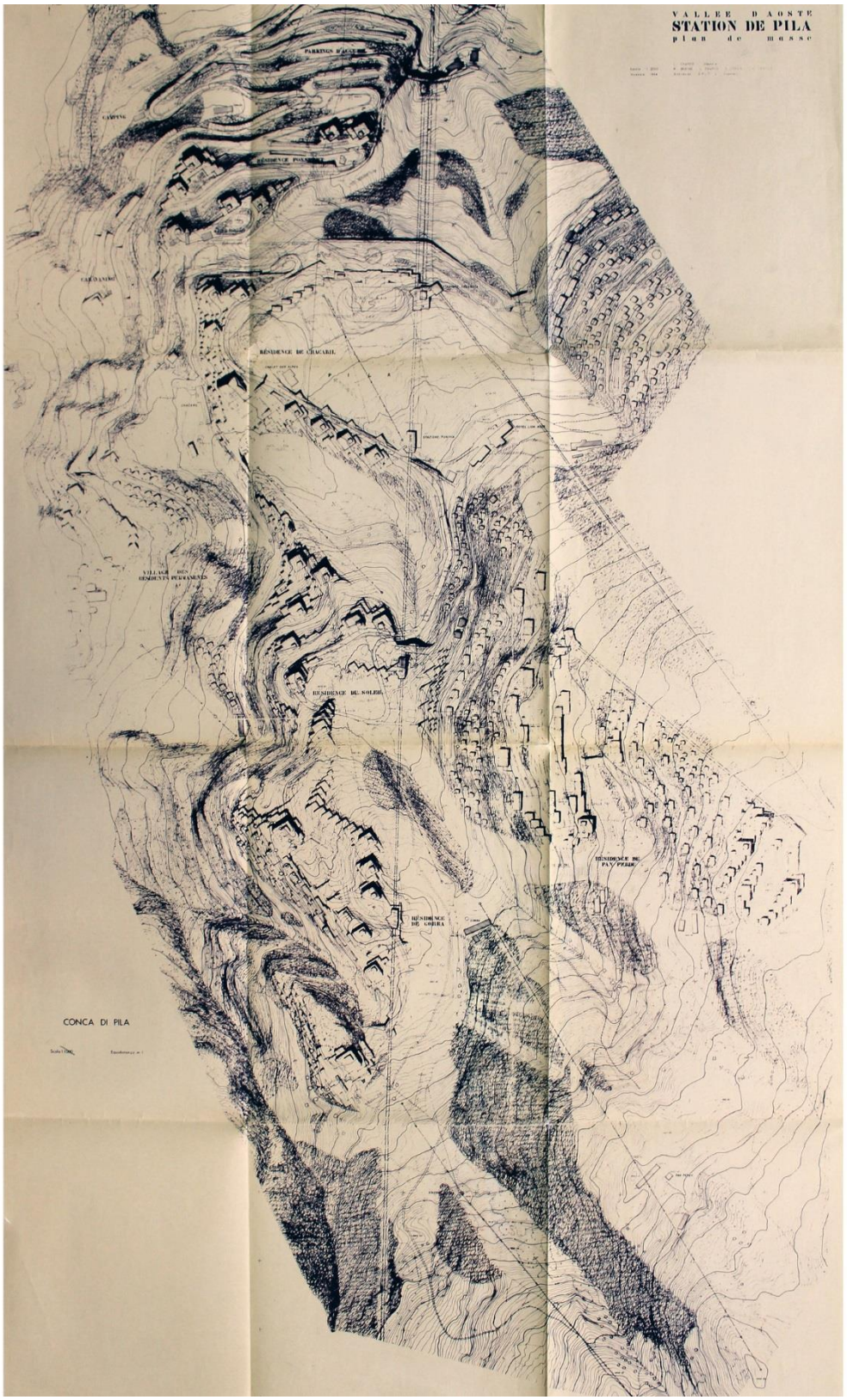


Fig. IV. 1. 12. *Plan masse de la station de Pila, Laurent Chappis urbaniste, Berthe-Chappis-Jomain architectes, échelle 1 :2.000, novembre 1964. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 276.*

1.3.4. La re-découverte de l'environnement (1970)

En 1966, la S.T.I.F.A. est englobée dans la Société Alpila, avec un capital social de départ de 10 millions de lires, puis de 200 et enfin d'un milliard en 1967[807]. Durant cette phase, la Région assume un rôle de premier plan dans la planification de la station. Actionnaire majeur de la société[808], la Région approuve un plan régulateur pour *la zona di particolare importanza turistica*, dans le cadre d'une loi régionale en 1968 [809]. À partir de ce moment, et pour 30 ans, la commune de Gressan intègre la loi régionale comme plan régulateur pour la zone de Pila et la Région contrôle les opérations. Le plan prévoit la définition d'un périmètre à la surface intéressée par la station, la définition de quatre zones avec des programmes et des quantités de lits touristiques à réaliser. Il s'agit des zones 1 : Chacard ; 2 : Soleil, Gorra, Printemps, Jardin Alpin ; 3 : Pan Perdu. Aux acquéreurs de la propriété des diverses zones est réservée la tâche de présenter les plans d'utilisation. L'architecte et urbaniste Laurent Chappis continue à jouer un rôle central dans l'opération. Outre le fait qu'il soit urbaniste de la société Alpila, les archives montrent que le plan approuvé par la région est en grande partie basé sur ses travaux. En 1969, Chappis produit une étude sur la possibilité d'aménagement de la conque de Pila pour Valtur[810], société à laquelle la construction des structures réceptives dans le « *settore di prima attuazione* » est confiée.

Entre 1970 et 1972, Laurent Chappis produit un deuxième plan masse pour les zones de Soleil et Gorraz, pour lesquelles le développement du projet à l'échelle architecturale sera ensuite partagé avec des architectes italiens[811].

Suite à une nouvelle convention signée entre la société Alpila et la commune de Gressan en 1970, Chappis prépare un dossier ultérieur de présentation du projet (1972), avec un nouveau plan masse pour chaque zone[812]. Une analyse des documents conservés dans les fonds d'archive de Laurent Chappis ainsi qu'à l'office technique de la commune de Gressan permet de comprendre que le projet, bien

807 FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, *op. cit.*, p. 59.
808 Voir *Ibid.*
809 Voir Loi Régionale du 11 mars 1968, n° 9. Norme per la approvazione del Piano regolatore della Conca di Pila, nel Comune di Gressan.
810 CHAPPIS Laurent et VALTUR, « Étude de recherches d'intégration urbanistique et architecturale », 32 p., Boîte : Pila. Aménagement de l'ensemble de la station. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 278.
811 Laurent Chappis comme urbaniste et architecte de la zone dite Gorra. Les architectes Giuffré, Castelli, Piccato développement le projet pour la zone dite Chacard.
812 CHAPPIS Laurent urbaniste et Berthe, Chappis, Jomain, architectes, « Station de Pila, Plan Masse », 1972, Boîte : Pila. Aménagement de l'ensemble de la station. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 278.

que restant fidèle au zonage proposé dans la loi régionale, évolue substantiellement dans les choix volumétriques et dans le fonctionnement des infrastructures de desserte de la station. Dans une présentation du plan masse, l'urbaniste s'exprime comme suit :

> « La station proprement dite a été conçue avec la volonté impérative de s'inscrire dans le site sans le perturber. Ne pas détruire les arbres et rester à l'échelle du site a été à la base de toute approche du problème. [...] On pense ainsi arriver à créer un ensemble qui tout en étant fonctionnel, répondra aux exigences de la conservation de l'environnement, aux exigences nouvelles de la clientèle estivale et hivernale de toutes classes sociales, et à faire que la montagne restera ce qu'elle a toujours été, un lieu privilégié ou le sportif peut rester poète »[813].

Dans le plan présenté par Chappis en 1964, le projet était pensé entièrement au service de la pratique du ski. En 1972, de nouveaux éléments entrent dans la définition du plan. L'environnement de la conque de Pila est identifié comme une ressource, et les choix du projet s'orientent vers sa préservation : la disposition des édifices cherche notamment à éviter le plus possible la coupe d'arbres ; les volumes, de hauteur limitée, s'adaptent à la topographie et tendent à disparaître dans le paysage ; les matériaux de revêtement (bardeaux en bois et toiture végétalisée) sont choisis en vue d'une intégration de l'architecture dans le paysage. Chappis propose aussi un système distributif interne à la station, par le biais d'une route souterraine établie en connexion avec les parkings des résidences afin de cacher la présence de la voiture. Y sont adjoints des passages piétons couverts et ouverts vers la vallée (Fig. IV. 1. 13).

Du point de vue des équipements techniques (le projet est pensé dans les années correspondant au choc pétrolier de 1973), l'architecte réfléchit aussi à limiter la consommation énergétique. Il envisage donc l'usage d'une seule centrale thermique centralisée desservant l'ensemble de l'établissement. Le projet s'appuie en outre sur la géométrie comme « moyen pour rationaliser la matière »[814]. Un système modulaire est ainsi proposé en vue d'une production préfabriquée des éléments structurels des édifices. Le projet pour Pila qui, en 1964, avait été défini comme une station intégrée devient le prototype d'une « station de quatrième génération ». Ainsi est-elle en effet présentée dans les revues d'architecture françaises qui publient le projet en 1975,

[813] Ibid.

[814] CHAPPIS Laurent et VALTUR, « Etude de recherches d'intégration urbanistique et architecturale », *op. cit.*

puis en 1980[815]. La station s'inscrit dans un plan pour « l'aménagement du massif » qui prévoit, selon des caractéristiques topographiques et environnementales de chaque zone, l'assignation de fonctions différentes. Ainsi, Chappis prévoit-il, par exemple, la création, à l'ouest de la cuvette, d'un domaine pour les skieurs ne séjournant pas en station ; au sud, l'urbaniste préserve des zones pour une clientèle familiale et non sportive ; à l'est un espace laissé vierge pour les excursionnistes. (Fig. IV. 1. 13)

Cette nouvelle conception de la relation entre station et paysage s'affirme et murit dans un contexte économique et culturel assez différent par rapport à celui ayant caractérisé les premiers projets des années 1960. En Italie comme en France, dès le début des années 1970, diverses voix, dans la presse ou les revues d'architecture, mais aussi dans le milieu politique, lancent un cri d'alarme par rapport au risque de destruction de l'environnement des sites de haute altitude qu'engendrent les transformations imposées par le tourisme[816].

Dans le cas de Pila, alors que dans les pages du quotidien turinois *La Stampa*, la naissance d'une station « à la française » est saluée avec enthousiasme[817], les pages de l'hebdomadaire *La Vallée d'Aoste* recueillent, à partir de la fin des années 1960, diverses critiques du projet, considéré comme le produit de capitaux provenant en grande partie d'un contexte extra-local.

> « Est-il vraiment raisonnable de prévoir la construction d'énormes buildings concentrationnaires, comparables à la Tour de Babel, pour y loger des milliers de soi-disant sportifs qui feront ensuite la queue devant des remonte-pentes ? Puisque nous avons un certain retard sur les autres, ne convient-il pas d'aménager quelque chose de vraiment neuf et, plutôt que de construire une deuxième cité d'Aoste à 1800 m d'altitude, sans être sûr que l'opération soit vraiment saine et rentable, profitons de ce qui existe déjà : des hôtels, des bars, des restaurants, des magasins élégants au pied même de la montagne. Pensez que le touriste des neiges demande

[815] CHAPPIS Laurent, « Laurent Chappis et les stations de la quatrième génération », *L'Architecture française*, vol. Aménagement de la montagne, nº 389, 1975, pp. 70‑83 ; CHAPPIS Laurent, « Concevoir autrement », *Techniques et Architecture*, nº 333, 1980, pp. 43‑45.

[816] Nous faisons référence au Chap. II. 1. 4. pour un approfondissement sur le contexte politique, culturel et législatif qui impacte l'aménagement touristique de la montagne dans les années 1970.

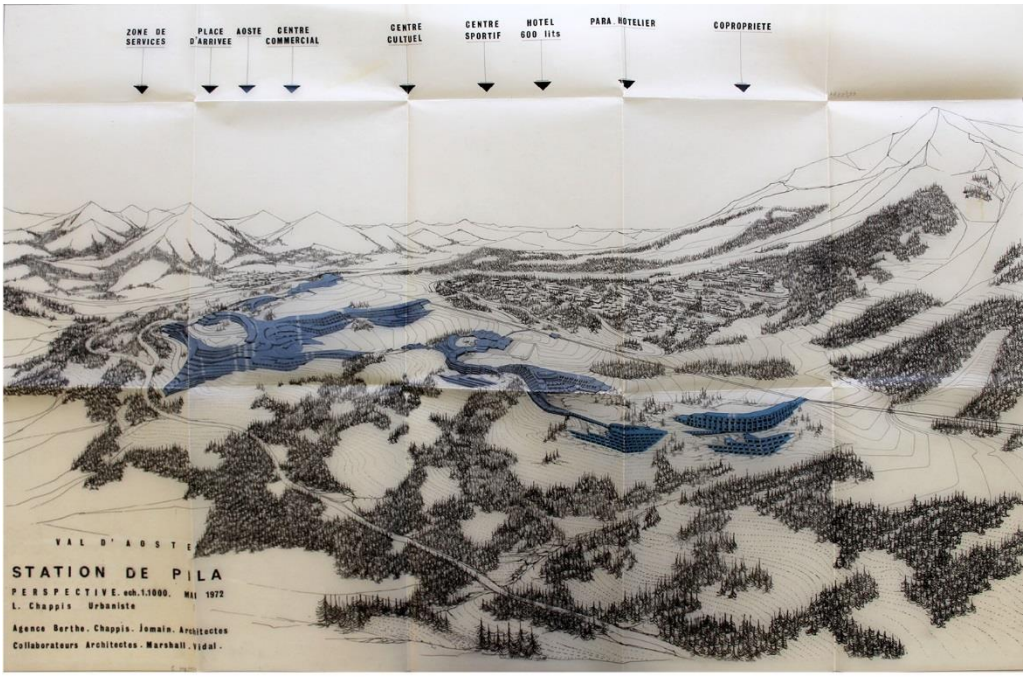
[817] Voir MATTANA Gigi, « Pila: la prima stazione italiana di « ski-total » », *La Stampa*, 13 octobre 1972 ; MATTANA Gigi, « Il turismo invernale. « Qui Isola 2000 » un buon esempio ? », *La Stampa*, 15 mars 1977.

> humblement un peu de nature avec de belles pentes pour lui donner la joie d'une descente sur skis, des moyens de transport, des possibilités de parkings étalés »[818].

En 1972, la Région approuve le plan masse pour les zones de Chacard et Gorra produit par Chappis l'année précédente, et une convention est signée entre la société Alpila et la Région. Cette dernière est en charge de la construction des routes principales et de la majeure partie des dépenses pour la réalisation d'un réseau hydraulique et d'égouts. D'autre part, des limitations sont imposées à la société concernant la définition des surfaces constructibles afin de préserver des zones d'intérêt paysager et panoramique dans la conque de Pila. La convention prévoit en outre la conservation des zones de forêt caractérisées par la présence de conifères séculaires et le reboisement de certaines zones. Enfin, il est demandé à la société la rédaction d'un programme pour la conservation de l'économie forestière-pastorale, outre que la prise en charge de la distribution de l'eau potable, et de l'entretien de la forêt et du domaine skiable[819].

Une fois l'achat des terrains nécessaires garanti, entre 1968 et 1969, et les projets d'exécution produits, en 1972, par l'entreprise F.I.A.T. Engineering, la construction démarre en 1973.

[818] JANS Marcel, « Le tourisme en Vallèe d'Aoste ou « Les affaires sont les affaires » », *La Vallée d'Aoste*, 1 mars 1967, p. 2.
[819] FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, *op. cit.*



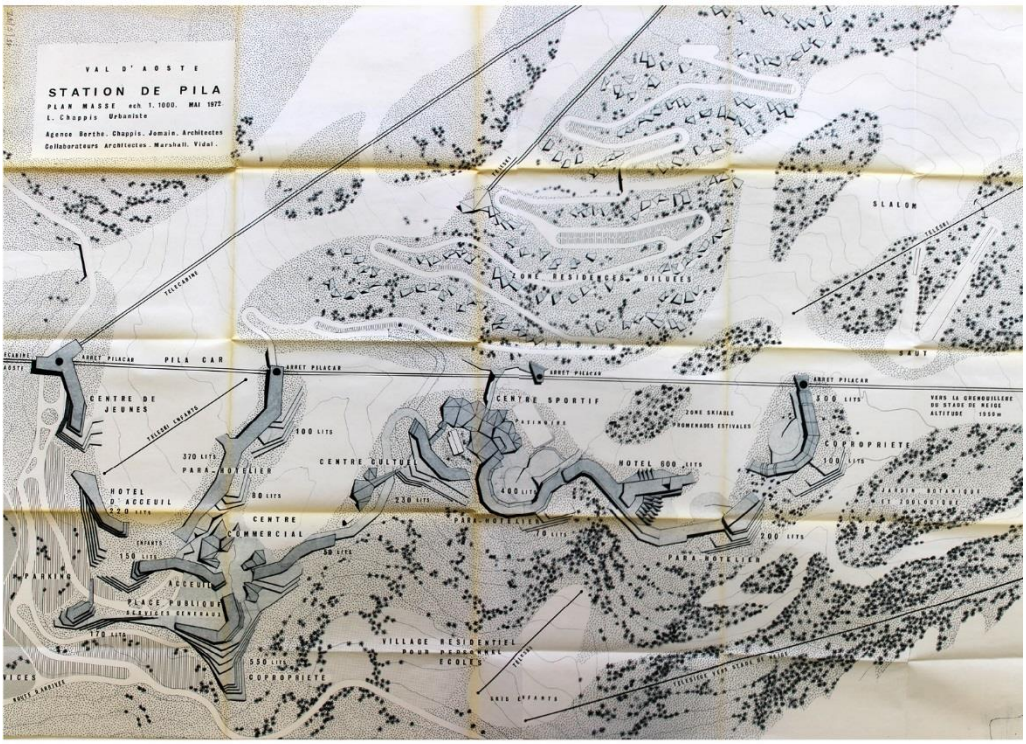


Fig. IV. 1. 13. *Dans l'ordre : Perspective ; Plan de masse, échelle 1:1.000, Laurent Chappis Urbaniste ; Berthe – Chappis – Jomain, architectes ; Marshall, Vidal, collaborateurs-architectes ; mai 1972. Dossier de présentation du projet pour Pila, 1972. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 278.*

1.3.5. La déconstruction d'un paysage (1980-2000)

Les années qui suivent sont caractérisées par des rapports tendus entre la société et l'administration régionale. Cette dernière traverse une phase critique, car elle se retrouve à devoir jouer deux rôles : tout en étant actionnaire majeure de la société, la Région doit garantir les intérêts publics, telle la protection du paysage naturel de la conque, continument ébranlée par les opérations menées par Alpila. Dans un article de 1975 rapportant un discours tenu auprès de la Giunta Regionale, le président Andrione admet la participation financière de la région dans l'Aplila et, en même temps, déclare être contraire à la croissance non contrôlée de la station : « Nous voulons qu'il soit clair que nous disons non à la spéculation, non aux stations intégrées, non aux collectifs abominables, non à la privatisation des sols »[820]. Selon d'autres articles parus dans *La Vallée d'Aoste*[821], la société ne respecte pas les paramètres dictés par la convention concernant la protection du paysage qui comprenaient notamment l'élaboration d'un plan pour la sauvegarde de l'économie sylvopastorale et l'aménagement hydrologique et forestier des zones déboisées. Au contraire, l'Alpila est accusée d'une augmentation non planifiée de la volumétrie avec une commercialisation des appartements qui précède l'achèvement de la construction ou la réalisation des infrastructures nécessaires[822] pour les rendre habitables. Laurent Ferretti, administrateur délégué de la société Alpila entre 1970 et 1974, auteur d'un ouvrage sur l'histoire de Pila paru en 1976[823], situe dans cette même année une reprise des initiatives pour la construction du plan préparé par Laurent Chappis, sur la base duquel la convention avait été signée. D'autre part, les archives communales montrent comment, à partir du milieu des années 1970 et jusqu'aux années 2000, des variantes ont été appliquées au plan masse de Chappis, prévoyant pour la majeure partie d'entre elles des déplacements de volumétrie à l'intérieur du plan et une augmentation générale de la hauteur des édifices.

[820] VIVOLI Pier Giorgio, « Que faire pour défendre le territoire Valdôtain ? Le président Andrione a ouvert le débat sur e marché de la neige », *La Vallée d'Aoste*, 15 mars 1975.
[821] VIVOLI Pier Giorgio, « Que faire pour défendre le territoire valdôtain. La réglementation immobilière de Pila dans les propositions du Président du Conseil Caveri », *La Vallée d'Aoste*, 15 avril 1975 ; VIVOLI Pier Giorgio, « L'affaire de la société Alpila. Que faire pour défendre le territoire valdôtain. Ce qu'en pense l'opposition », *La Vallée d'Aoste*, 1 juillet 1975.
[822] La réalisation des infrastructures technique et de desserte interne à la station sont à la charge de la Région selon la convention signée en 1972.
[823] FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, *op. cit.*

Par exemple, les édifices G9, G10, G11, G12 sont réalisés à la suite d'une variante établie en 1978[824] qui décide de ne pas construire les établissements prévus au Jardin Alpin et Plan Perdu et prévoit l'augmentation de la volumétrie en zone Gorra. La résidence Plein Soleil[825] est réalisée par la variante datant de 1976 « Alpe Perchù ». Plus tard, la résidence Ciel Bleu s'ajoute, en localité « Pos ». Le projet original est maintenu uniquement pour l'établissement Gorra, le premier à être construit par Valtur, comprenant 600 lits[826]. Le processus de désintégration du plan dressé par Chappis s'explique aussi par le fait que, à partir de la seconde moitié des années 1970, pour faire face aux difficultés économiques dues à la contraction du marché immobilier, la Alpila vend une partie des terrains dont elle était propriétaire à d'autres sociétés, qui développent des projets de façon autonome, en faisant appel à d'autres architectes[827]. Enfin, en raison de la nécessité de conformer le projet aux normes d'une nouvelle Loi régionale, une *Modifica al Progetto di Utilizzazione della Conca di Pila* est présentée en 1983 par Alpila Spa à la Région, signée par l'architecte Martino Cossard. Dans le nouveau plan, l'achèvement de la zone de la Gorraz est prévu, outre la réalisation des édifices de la zone dite Chacard. Les volumétries sont pourtant redéfinies, avec un déplacement ultérieur de la zone Chacaril vers la zone Soleil-Gorraz-Printemps. À la suite de cette dernière variante, le Centre commercial, l'hôtel Pila 2000[828], ainsi que l'école de ski sont réalisés à proximité de l'arrivée du téléphérique Aoste-Pila.

Une étude de faisabilité publiée par la société Alpila en 1982 permet de comprendre quel type de fréquentation et de capacité touristiques caractérise la station durant les années en question. La capacité est de 5000 skieurs et de 2200 visiteurs occasionnels, distribués en structures de séjour qui sont pour 60% des résidences et 40% des hôtels. Si l'équilibre entre les différentes typologies de lits touristiques semble respecter le plan de Laurent Chappis, le nombre de lits construits est toutefois considérablement supérieur aux capacités prévues pour la station,

[824] Voir « Variante piano planivolumetrico (approvato dalla giunta Regionale con delibera n 3180 del 2 agosto 1972) Alpe Perchù ». Boîte : Pila 1968-1980, Archives de l'office technique de la commune de Gressan.

[825] Soc CO.PI.MA, architectes: F. Cometto, R. Coquillard, G. Debernardi, G. Nebbia, dans le dossier : « Progetto di inserimento di nuovi fabbricati in zona Gorra », boite: Pila 1968-1980, Archives de l'office technique de la commune de Gressan.

[826] La société Valtur a fait faillite. Les structures de Pila ont été cédées à la Cassa Depositi e Prestiti. Depuis 2018, elles sont gérées par le groupe TH Resorts.

[827] QUAGLIOLO Fernando, *Pila*, *op. cit.*

[828] Arch. C. M. Giuffré, Soc. Pila 2000.

notamment en fonction de l'extension du domaine skiable[829]. D'autres considérations peuvent être tirées des données sur la fréquentation. Il apparaît en effet que la provenance des propriétaires, mais aussi de la clientèle des hôtels est majoritairement nationale[830]. Contrairement aux prévisions que Laurent Chappis et la S.T.I.F.A. avaient formulées en 1964, la clientèle suisse et française est absente ou presque, ces derniers privilégiant leurs ressources locales comme l'explique le rapport[831].

D'autres variantes suivront au cours des années 1980, ayant pour visée la réalisation de remontées mécaniques, ou la construction de nouvelles structures d'accueil[832]. La décennie se clôture avec la faillite de la société Alpila, remplacée dans les années 1990 par la société V.I.A. Holding. Plus tard, les terrains seront acquis par la Pila spa.

D'une lecture des documents d'archives, il semble émerger que les années en question ont été caractérisées par l'absence d'un outil de planification capable de contrôler la croissance de lits touristiques et d'équipements de remontée mécanique. En effet, le document de référence pour Pila est encore la Loi Régionale du 1968 et les variantes sont approuvées sans grande difficulté par l'administration locale.

Enfin, les années 1990 sont caractérisées par une progressive cession des compétences de la Région aux communes pour tout ce qui touche à la planification du territorie. La Loi régionale n° 1 du 12 janvier 1993, par exemple, abroge les actes législatifs contenants les outils pour la planification urbanistique et paysagère et les substitue par des actes administratifs. En 1996, la Région approuve le Plan régulateur de Gressan, qui avait déjà été adopté par la commune en 1983. Toutes les variantes y sont alors intégrées. Le transfert de compétences pour le cas de Pila est définitivement marqué par la Loi régionale n° 11, qui attribue à la commune de

[829] Selon Laurent Chappis, le site de Pila pouvait héberger 5000 lits touristiques, dont 2500 skieurs. Voir CHAPPIS Laurent urbaniste et Berthe, Chappis, Jomain, architectes, « Station de Pila, Plan Masse », *op. cit.*

[830] Dans les hôtels, la clientèle italienne s'élève autour de 70% environ. Les 30% restants représentent principalement des Anglais. Concernant le pourcentage de provenance nationale, il s'agit majoritairement de turinois et de milanais. Source: Regione Autonoma della Valle d'Aosta, Comune di Gressan, et Alpila Spa, « Studio sulla fattibilità della stazione di Pila », 1982, archivio dell'ufficio tecnico del Comune di Gressan.

[831] *Ibid.*

[832] Entre autres : variante n° 5, 1987, avec le projet d'un système de connexion "urbaine" et par câble à la station de Pila afin de rendre accessibles les différents pôles de la station. Ensuite, la variante n° 6 au projet d'utilisation, art. 5 et 6 de la Loi Régionale 1968, présentée par Alpila, Arch. Martino Cossard et approuvé par la Région avec délibération n 10821 24.11.1989. La variante prévoit la construction d'un nouvel hôtel, outre la modernisation de certaines remontées mécaniques. Les documents sont contenus dans les archives de l'office technique de la commune de Gressan, dans la section Pila : 1968-1980.

Gressan la compétence urbanistique sur la conque de Pila. Les documents conservés dans les archives de la commune montrent toutefois que les variantes au projet original et l'augmentation de la volumétrie se poursuivent jusqu'au début des années 2000.

Le résultat de cette phase d'expansion non contrôlée, qui s'accomplit au-delà d'une vision programmatique portée par des promoteurs ou par des administrateurs, est une définitive perte d'uniformité dans le paysage de la station, en termes de relation être édifices, typologies et matériaux adoptés, qualité des espaces ouverts et des parcours piétons.

1.4. RESSOURCES NATURELLES ET DÉVELOPPEMENT DE LA STATION : LA QUESTION DE L'EAU POTABLE

1.4.1. La construction d'un aqueduc par la commune de Gressan (1950-1960)

Depuis la fin des années 1950, la commune de Gressan se trouve confrontée à la question de la nécessaire réalisation d'un aqueduc sur ses territoires de plus haute altitude, destiné à la desserte des nouvelles structures qui ne cessent d'être construites au bord de la nouvelle route, et de la future station dont la capacité prévue avoisine les 5000 lits touristiques. Les archives de l'office technique de Gressan conservent de nombreux dossiers concernant la construction d'un réseau d'eau potable entrepris par les services techniques de la municipalité.

Dans un premier temps, en 1959, des études sont exécutées pour rechercher des sources à haute altitude, à partir desquelles envisager la structuration du réseau. Émerge de la lecture des différents documents d'archives une progressive prise de conscience, de la part de l'administration communale et des techniciens, du fait que les ressources en eau ne sont pas illimitées, et encore moins abondantes. Il s'avère nécessaire, par conséquent, de trouver des sources proches des nouvelles résidences construites à Pila, et de préférence à une altitude supérieure de manière à éviter les coûts importants liés au pompage de l'eau vers le haut. Cela suppose aussi de résoudre le problème lié à la propriété des terrains et des sources en question.

Par exemple, la plus abondante des cinq sources d'eau potable repérées sur des terrains de propriété communale ne peut pas être utilisée, la commune l'ayant cédée

à un propriétaire privé en 1927 pour un usage agricole[833]. La commune doit donc acheter une nouvelle source, ayant un débit de cinq litres par seconde, située sur les terrains d'Aldo Blanchet, propriétaire d'une grande partie des terrains d'alpage à Pila.

Il est intéressant de remarquer que Laurent Chappis, à la suite des reconnaissances préalables à la définition du premier plan établi pour la station en 1964, définit Pila comme étant riche en sources d'eau potable[834]. Cette analyse, probablement basée sur des observations directes de l'environnement naturel, semble ignorer les difficultés liées à la propriété et à la localisation des sources en question.

L'ingénieur Graziano Luboz produit en 1960 un premier schéma[835], à une échelle de 1:5000, indiquant les sources et les conduites, avec leurs débits respectifs, ainsi que la localisation des réservoirs de stockage. Il imagine positionner ces dernières en lien avec la Gorra. De là, une conduite principale traversant la cuvette aurait pu desservir 44 familles et un hôtel ; deux autres bifurcations sont indiquées en prévision d'un futur établissement à réaliser pour 3000 personnes vers Eaux-froides, et pour 600 personnes vers San Grato. Il est possible d'imaginer que le plan a été conçu à partir des plans régulateurs des années 1950 (Saltarelli – Binel, puis Rigotti). En effet, le schéma longitudinal, traversant la cuvette du sud vers le nord, suit le même développement (Fig. IV. 1. 14).

Il ressort de l'analyse des documents successifs un problème de coordination difficile entre le projet de la station et les schémas du réseau d'eau potable, du fait de multiples incertitudes et de variations ralentissant la définition du plan. Cette difficulté est aussi causée, il nous semble, par l'absence d'échanges entre les techniciens et les ingénieurs locaux chargés de la réalisation de l'aqueduc, et les urbanistes et concepteurs provenant d'Aoste ou de l'étranger. En 1961, dans le rapport technique relatif au premier des deux tronçons du nouvel aqueduc à construire, Luboz exprime par exemple le choix de laisser le dessin du deuxième et du troisième tronçon indéterminé et la « *necessità di consocere l'impostazione definitiva del*

[833] La source avait été cédée en 1927 à monsieur Falcoz, ayant été considérée comme inutile pour les intérêts de la municipalité ; il s'agissait alors d'apaiser un litige entre le propriétaire privé et la société Ansaldo, propriétaire de la mine, cette dernière étant accusée d'avoir coupé des canaux d'irrigation par l'excavation de la galerie sous le Drinc.

[834] CHAPPIS Laurent, « Vallée d'Aoste. Études », *op. cit.*

[835] LUBOZ Graziano, « Progetto di Acquedotto per la Conca di Pila.Tracciato indicativo dei percorsi e delle portate. Echelle 1:5000 », 1960, Pila, acquedotto comunale 1960-70. Archives de l'Office Technique de la commune de Gressan.

Piano Regolatore, al fine di non giungere a delle soluzioni che non si accordino con quelle previste »[836].

Une autre considération à laquelle nous sommes parvenue à partir des documents auxquels nous avons eu accès est la difficulté pour les acteurs concernés à quantifier l'évolution du besoin d'eau potable sur le long terme. Selon les techniciens et les administrateurs, les cinq sources repérées auraient permis de garantir la consommation en eau de la station pour dix ans. Pendant ce temps, la commune aurait pu, grâce au développement de l'activité touristique, s'assurer les moyens nécessaires à de nouveaux investissements afin, notamment, de capter et d'acheminer vers Pila l'eau des sources communales situées à Plan Bois[837].

Dans les faits, immédiatement après l'inauguration du premier tronçon d'aqueduc, en 1965, il devient nécessaire de projeter un nouveau branchement vers le village Grandes Cerises, « *Diramazione necessaria in quanto nella località suddetta si è sviluppato un centro residenziale con utenze già in attesa di allacciamento* »[838]. En 1966, la commune de Gressan demande à la Région de nouveaux financements afin de finaliser la construction de l'aqueduc. Une extension du réseau vers Eaux froides est en effet devenue nécessaire, la croissance des nouvelles résidences ayant provoqué une « *effettiva diminuzione di portata delle sorgive alimentanti l'acquedotto comunale, per cui nella scorsa stagione invernale sono state iniettate nella rete dell'acquedotto acque di torrente* »[839]. Le problème lié à l'approvisionnement en eau durant les pics de fréquentation devient d'autant plus préoccupant que ces derniers ont lieu durant la saison hivernale, lorsque le débit des sources est moindre (Fig. IV. 1. 15).

Si l'eau potable est une ressource nécessaire pour le fonctionnement du nouveau centre en altitude, il est aussi vrai que, durant les années 1960, la présence de l'eau comme élément constitutif du paysage est définitivement effacée : le *canale consortile* La Gorra, faisant partie de l'ancien système de régulation de l'eau pour l'irrigation des terrains agricoles est enterré, probablement pour ne pas affecter le domaine skiable. Par ailleurs, si les projets élaborés entre les années 1930 et 1950 (voir notamment le projet pour Olivetti et le plan Régulateur de Rigotti) avaient imaginé la création d'un bassin d'eau artificiel en assainissant le site de la Gorraz, l'idée

836 *Ibid.*

837 Voir Acquedotto di Pila cat. X, classe IV, *Questioni relative alle sorgenti.* Archives de l'Office Technique de la commune de Gressan.

838 Lettre envoyée par la commune de Gressan à *Assessorato Lavori Pubblici Regione Valle Aosta*. Objet*: « acquedotto di Pila, finanziamento spese residue* », 1960. Archives de l'Office Technique de la commune de Gressan.

839 Ibid.

disparaît à partir des années 1960. Des réservoirs existants pour l'approvisionnement en eau potable des terrains d'alpage sont en outre démantelés pour créer une piste de luge. Ces éléments confirment l'hypothèse précédemment évoquée que la conque de Pila, durant les années 1960, est aménagée de manière de plus en plus exclusive autour du ski. Les ressources naturelles mises en valeur sont donc différentes de celles exploitées durant les années 1920 ; le paysage en est transformé (Fig. IV. 1. 16).

Une telle attitude se retrouve aussi en ce qui concerne le traitement réservé aux zones boisées. Nous n'avons pas eu les moyens de développer ces analyses, et nous nous limitons donc ici à remarquer que la forêt semble être un élément ignoré par les plans de l'équipe B.P.R. pour Olivetti, et aussi par les plans de Saltarelli-Binel et de Rigotti. Elle est par contre prise en considération dans la proposition de Laurent Chappis. Dans son étude de 1964[840], la couverture boisée est conservée ou coupée en fonction des nécessités dérivant de la pratique du ski. Il est en fait prévu de couper des arbres afin de dégager le tracé des pistes et des remontées mécaniques, mais aussi d'identifier certaines zones à reboiser, afin de créer des effets agréables pour le touriste, en lien avec les routes ou autour des édifices. D'ailleurs, les conventions établies entre la commune et les sociétés d'aménagement à partir des années 1960 engagent la commune vis-à-vis de la Société, l'autorisant à couper des arbres si le fonctionnement de l'activité le rend nécessaire[841]. Un changement dans l'approche des architectes est à noter à partir des années 1970, lorsque le plan masse est transformé pour réaliser un établissement mieux intégré dans la topographie et le paysage naturel.

[840] CHAPPIS Laurent, « Vallée d'Aoste. Études », *op. cit.*

[841] Sauf pour les parties assujetties à la compétence de l'*Autorità forestale.* Voir Comune di Gressan et Alpila Spa, « Convenzione per la valorizzazione turistico-sportiva della conca di Pila », 1970, Archives de l'Office Technique de la Commune de Gressan.

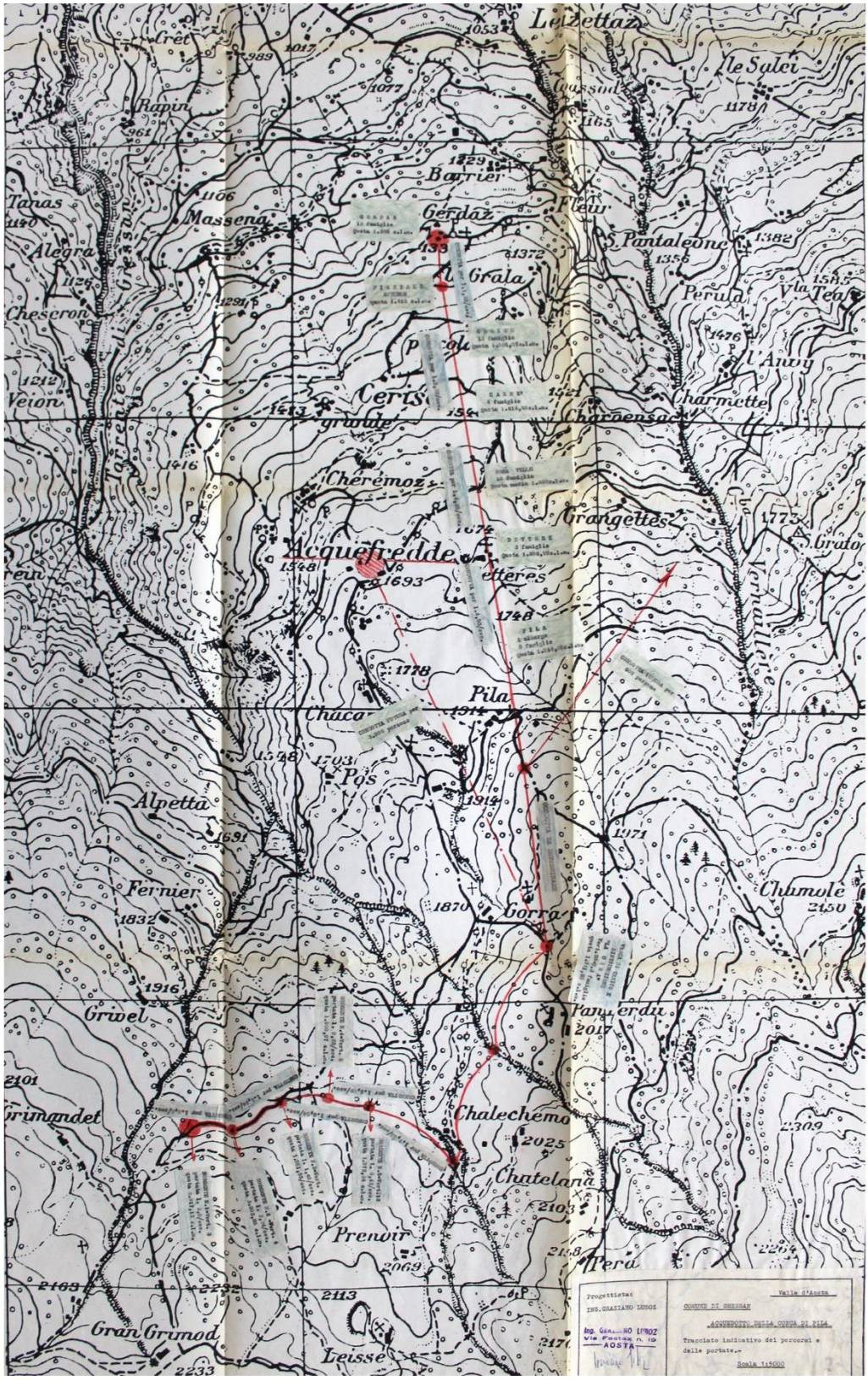
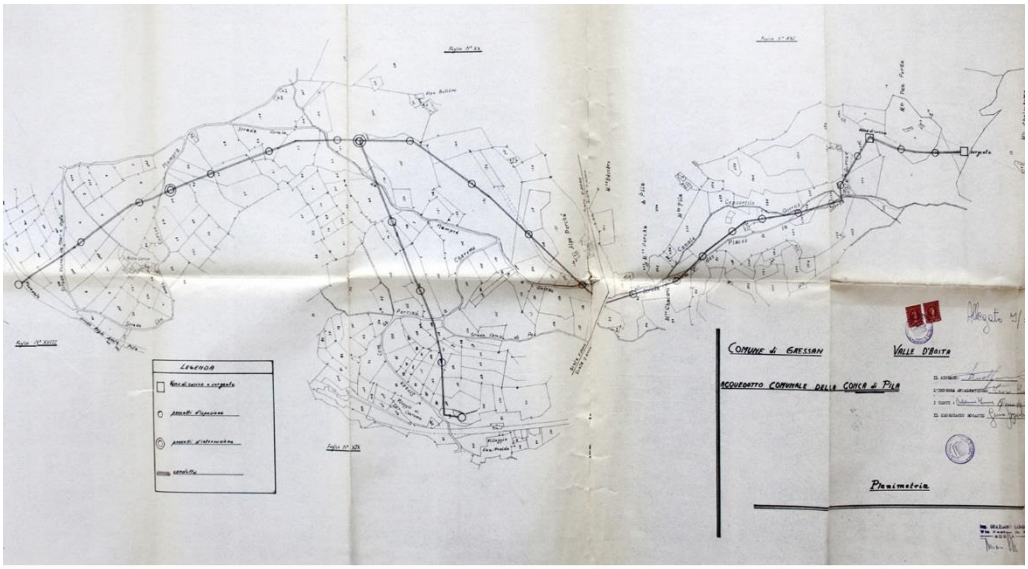


Fig. IV. 1. 14. *Projet de l'aqueduc de Pila pour la Commune de Gressan, avec sources, conduites, débits ; échelle 1:5.000, ingénieur Graziano Luboz, 1960. Dossier : « Pila, acquedotto comunale 1960-70 ». Archives de l'office technique de la commune de Gressan.*



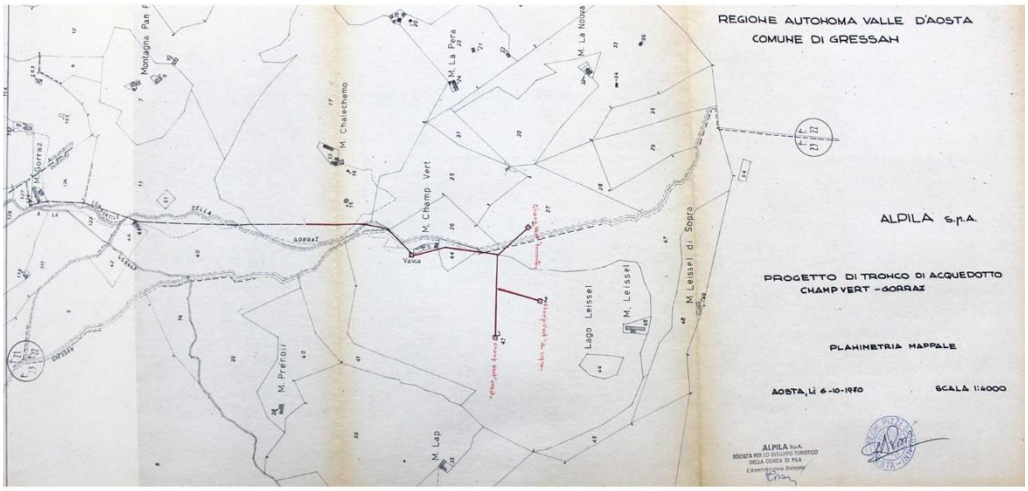


Fig. IV. 1. 15. a*. Projet de l'aqueduc de Pila pour la Commune de Gressan avec sources, réservoirs, conduites ; échelle non indiquée, ingénieur Graziano Luboz, 1964. Dossier: « Pila, acquedotto comunale 1960-70 ». Archives de l'office technique de la commune de Gressan.* ***b.*** *projet pour l'aqueduc de Pila, tronçon : Champ Vert- Gorraz, échelle 1:4.000, Geom. Pizzi, pour Alpila S.P.A., 06/10/1970. Dossier : « acquedotto Alpila 1970 ». Archives de l'office technique de la commune de Gressan.*

Fig. IV. 1. 16. *Ortho image du site de Pila en 1964, qui montre la construction de la route d'accès à la station. Album : « Plan d'aménagement pour Pila », Laurent Chappis pour S.T.I.F.A., 1964. Archives de l'office technique de la commune de Gressan. Dans l'image le sol montre encore les sillons de l'ancien système d'irrigation. Les traces ont ensuite été en grande partie cancellées.*

1.4.2. La construction d'un réseau pour la Station par l'Alpila (1970-1980)

Après l'approbation du nouveau plan masse en 1972[842], la question de l'approvisionnement en eau potable se pose à nouveau. *« La realizzazione di una moderna stazione montana nella conca di Pila comporta la necessità di predisporre un'organizzazione funzionale piano per la costruzione di tutte le opere atte a assicurare l'alimentazione idrica al costruendo centro turistico-residenziale »*[843]. Le projet et les travaux sont exécutés par les techniciens commandités par l'Alpila, selon les termes posés par une convention établie en 1972 entre la société et la Région[844]. Une rationalisation du réseau est envisagée, avec le fractionnement de l'aqueduc en plusieurs réseaux autonomes (Fig. IV. 1. 17).

En outre, une étude de 1971 met en exergue, encore une fois, un manque non négligeable en eau potable au niveau des sources. Sur un débit total estimé de 15,5 litres/seconde, il s'avère nécessaire une augmentation de 15 ou 20 litres/seconde supplémentaires. L'analyse des documents d'archives révèle que la croissance du nombre de lits touristiques force finalement à rechercher des sources qui sont éloignées par rapport à la station. Deux solutions sont alors envisagées. Une première consisterait à capter l'eau potable dans un autre bassin versant, la Vallée de Comboé, où un glacier garantit la présence de sources abondantes. Une deuxième solution consisterait à prélever une partie de l'eau que la coopérative Forza e Luce fait affluer dans la galerie minière d'Eaux froides pour la production d'énergie hydro-électrique. Il est intéressant de remarquer combien la croissance de la station engendre des conséquences non seulement sur le réseau local, mais aussi sur les systèmes hydrographiques des autres bassins versants.

De plus, l'exploitation de l'eau en vue de la desserte des structures touristiques a un impact sur d'autres activités se situant sur le même territoire communal, à des altitudes moins élevées. Ainsi, l'eau utilisée par la station est épurée et restituée à une altitude de 1710 mètres, pour l'irrigation de la colline. Des documents datant de 1973 montrent les problèmes que le système génère. L'eau utilisée par la station en hiver se révèle être trop polluée pour pouvoir être réutilisée pour l'irrigation. En outre, l'eau est restituée à une altitude trop basse pour garantir l'irrigation « *a pioggia* » des terrains compris entre 1730 et 1660 mètres d'altitude. Cela a comme

842 CHAPPIS Laurent urbaniste et Berthe, Chappis, Jomain, architectes, « Station de Pila, Plan Masse », *op. cit.*

843 Alpila Spa, «Relazione: Acquedotto. Progetto di massima. Zona di importanza turistica della conca di Pila.», 1971, p. 19, Archives de l'Office Technique de la commune de Gressan.

844 FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, *op. cit.*, p. 181.

conséquence la nécessité de « faire monter » l'eau au moyen de pompes jusqu'à une altitude de 1750 mètres durant la période dédiée à l'irrigation, entraînant des surcoûts importants[845].

La question de l'eau potable génère aussi des tensions entre la société et la Région, qui doit rester vigilante quant à l'observation des conditions définies par la convention. C'est ainsi que, dans un article daté de 1975, la première condition soulevée par le Conseil Régional dans le cadre d'un débat interne sur la gestion du développement de la station, revient sur l'approvisionnement en eau potable de la station : « En premier lieu nous désirons connaître la quantité d'eau potable que vous estimez existante tant au moment des crues que pendant les étiages »[846].

Les années 1980 sont encore une fois caractérisées par la nécessité de renforcer le réseau d'adduction d'eau potable. En 1984, la société Alpila termine les travaux pour la captation de nouvelles sources et demande à la commune d'en assurer la gestion[847]. La même année, l'ingénieur Conti produit un projet pour l'achèvement du réseau pour la société Alpila. Le réseau est structuré autour de cinq sources et de deux réservoirs dont le premier (S1) est raccordé à un réseau en anneau, pour optimiser le fonctionnement[848]. La consommation journalière est fixée à environ 300 litres par personne (réductibles à 225). Il est intéressant de remarquer que celle-ci est très inférieure aux 400 litres prévus par l'ingénieur Luboz en 1959, puis par les projets successifs des années 1960[849]. Dans un document relatif aux nouveaux branchements à l'aqueduc de Pila, en date de 1984, est présenté le schéma de raccordement au réseau 1 des nouveaux édifices à réaliser en zone Gorra et de l'édifice Pila 2000 ; et le schéma du réseau 2, pour desservir la zone de Chacard[850].

Pour conclure, nous pouvons enfin mettre en lumière le fait que la succession des variantes transformant radicalement le *Piano Planivolumetrico* de Laurent Chappis durant les années 1980 aura aussi des conséquences sur le dessin du réseau d'eau potable: *« Le modifiche che hanno interessato urbanizzazione di Pila dal 1972 ad oggi e lo stato*

845 Comune di Gressan, « Pila, gestione delle acque », 1973, Dossier: acquedotto Pila 1971-1984. Archives de l'Office Technique de la commune de Gressan.

846 VIVOLI Pier Giorgio, « L'affaire de la société Alpila. Que faire pour défendre le territoire valdôtain. Ce qu'en pense l'opposition », *op. cit.*

847 Lettre adressée par Alpila à la commune de Gressan, 1984, Dossier: acquedotto Pila 1971-1984. Archives de l'Office Technique de la commune de Gressan.

848 ING. CONTI Osvaldo, « Acquedotto di Pila. Nota relativa ai nuovi allacciamenti », 14 décembre 1984, Dossier: Acquedotto Pila 1971-1984. Archives de l'Office Technique de la commune de Gressan.

849 ING. CONTI Osvaldo, « Acquedotto di pila. Nota relativa al completamento della rete », 14 décembre 1984, Dossier: acquedotto Pila 1971-1984. Archives de l'Office Technique de la Commune de Gressan.

850 ING. CONTI Osvaldo, « Acquedotto di Pila. Nota relativa ai nuovi allacciamenti », *op. cit.*

di fatto relativo al primo lotto di acquedotto solo in parte realizzato hanno indotto a modificare lo schema idraulico originario.»[851]. Le projet originel prévoyait en effet à Printemps des édifices en escalier et intégrés dans la topographie, avec des hauteurs très inférieures par rapport à celles qui furent ensuite réalisées. De cette manière, il aurait été possible de desservir les établissements en question par un seul réseau[852].

[851] ING. CONTI Osvaldo, « Acquedotto di Pila. Nota relativa al completamento della rete », *op. cit.*, p. 2.
[852] ING. CONTI Osvaldo, « Acquedotto di Pila. Nota relativa ai nuovi allacciamenti », *op. cit.*

Fig. IV. 1. 17. *Projet pour l'aqueduc de Pila, tronçon : Champ Vert- Gorraz, échelle 1 : 4.000, par Geom. Pizzi, pour Alpila S.P.A., 06/10/1970. Dossier : « acquedotto Alpila 1970 ». Archives de l'office technique de la commune de Gressan.*

1.5. CONCLUSION : UNE CONTRIBUTION POUR SAISIR LES ENJEUX ACTUELS D'UN TERRITOIRE TOURISTIQUE ?

Les derniers chiffres de fréquentation touristique hivernale semblent montrer une diminution des nuitées entre 2008 et 2017 et une légère augmentation du nombre d'arrivées, plus marquée pour les étrangers que pour les Italiens. La saison estivale montre au contraire une fréquentation plus substantiellement croissante, surtout pour ce qui concerne les arrivées[853]. Dans cette conjoncture, les acteurs et aménageurs s'interrogent sur le futur de la station. Un Programme de développement touristique, préparé en 2013 par la commune de Gressan, met par exemple en évidence la nécessité de réfléchir au centre de la station, au moyen d'une requalification des espaces publics et la construction de nouveaux services et hôtels. Lors d'un entretien avec l'un des membres de la Société Pila Spa [854], société qui gère aujourd'hui les remontées mécaniques de la station, admettent des difficultés économiques : l'augmentation constante des investissements nécessaires pour garantir l'exploitation du domaine skiable durant toute la saison hivernale n'est plus en phase avec une croissance similaire de la clientèle. Afin de se projeter sur le long terme, la station doit donc envisager des activités alternatives au ski, surtout pour la saison estivale. Un tel constat a amené Pila à faire le choix de s'équiper pour la pratique, en été, du V.T.T. (vélo tout terrain) *downhill* ou *freeride*. Pila commence désormais à être reconnue à l'échelle nationale et internationale pour cette spécialité et la fréquentation estivale est en train de croître.

La relecture de l'histoire de Pila entre 1920 et 1980 invite à soulever d'autres questions concernant la situation actuelle et future de la station. Sur une période de 50 ans Pila a été pensée comme destination de villégiature estivale, comme champ de neige de la ville d'Aoste, comme station internationale pour la pratique des sports d'hiver, comme station de « quatrième génération », attentive à la préservation du paysage naturel. Chaque vision a exploité d'une manière différente les données naturelles du site et construit des connexions diverses avec le territoire. Avant d'agir à l'échelle urbanistique et architecturale, il serait donc nécessaire d'identifier les ressources sur lesquelles la station peut aujourd'hui s'appuyer et comprendre comment réactiver le système d'infrastructure local, régional et transalpin s'étant développé dans le temps autour de la station.

[853] Données obtenues par l'Office du Tourisme de la Région Val d'Aoste.
[854] L'Entretien a eu lieu le 22 aout 2018, à Aoste.

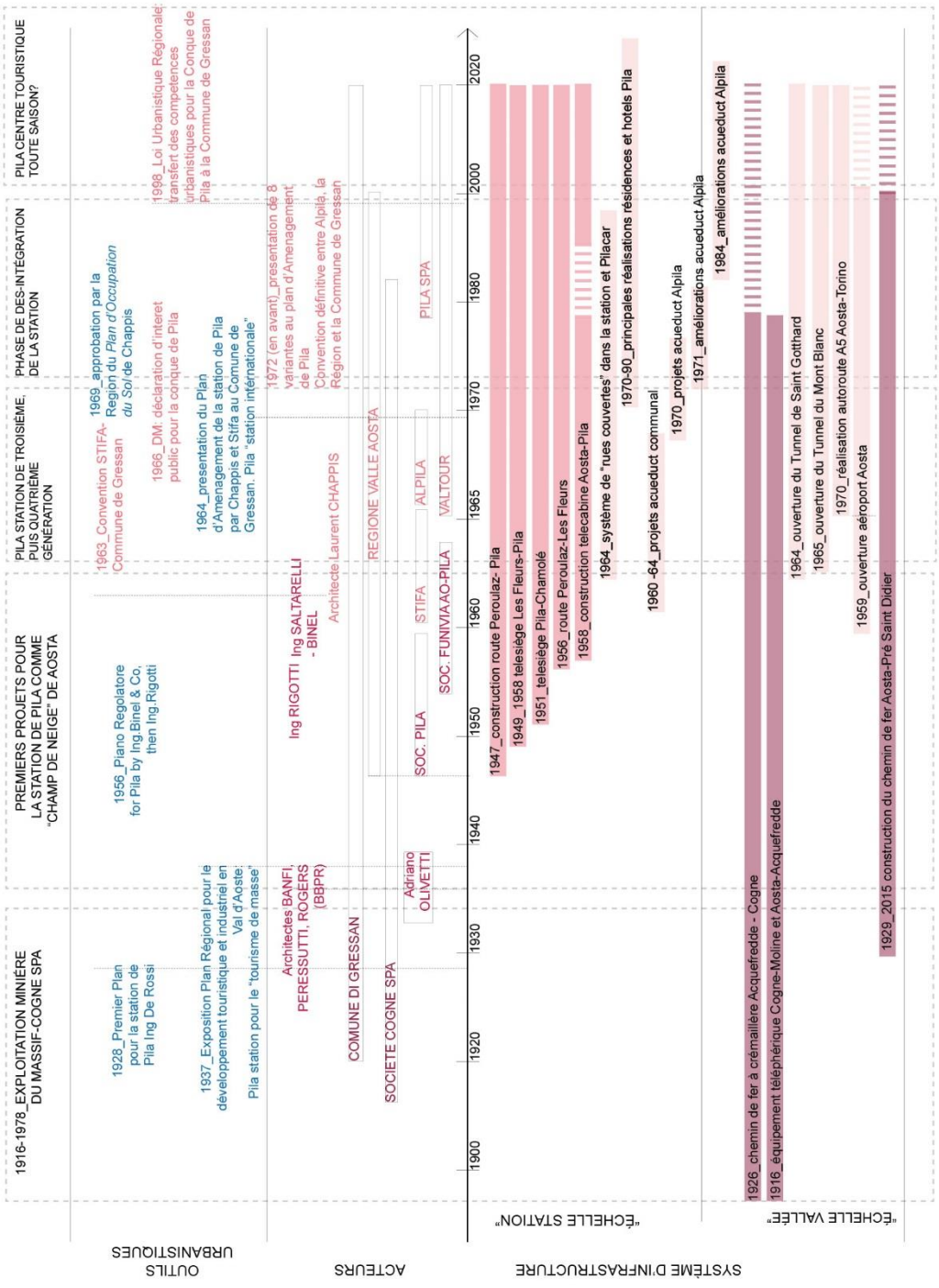


Fig. IV. 1. 18. *Frise chrono-systémique réalisée par l'auteure. L'évolution du système d'acteurs, des outils d'urbanisme et de la construction des principales infrastructures pour Pila y sont reportées en parallèle. Les diverses nuances font référence aux étapes successives de l'histoire du territoire.*

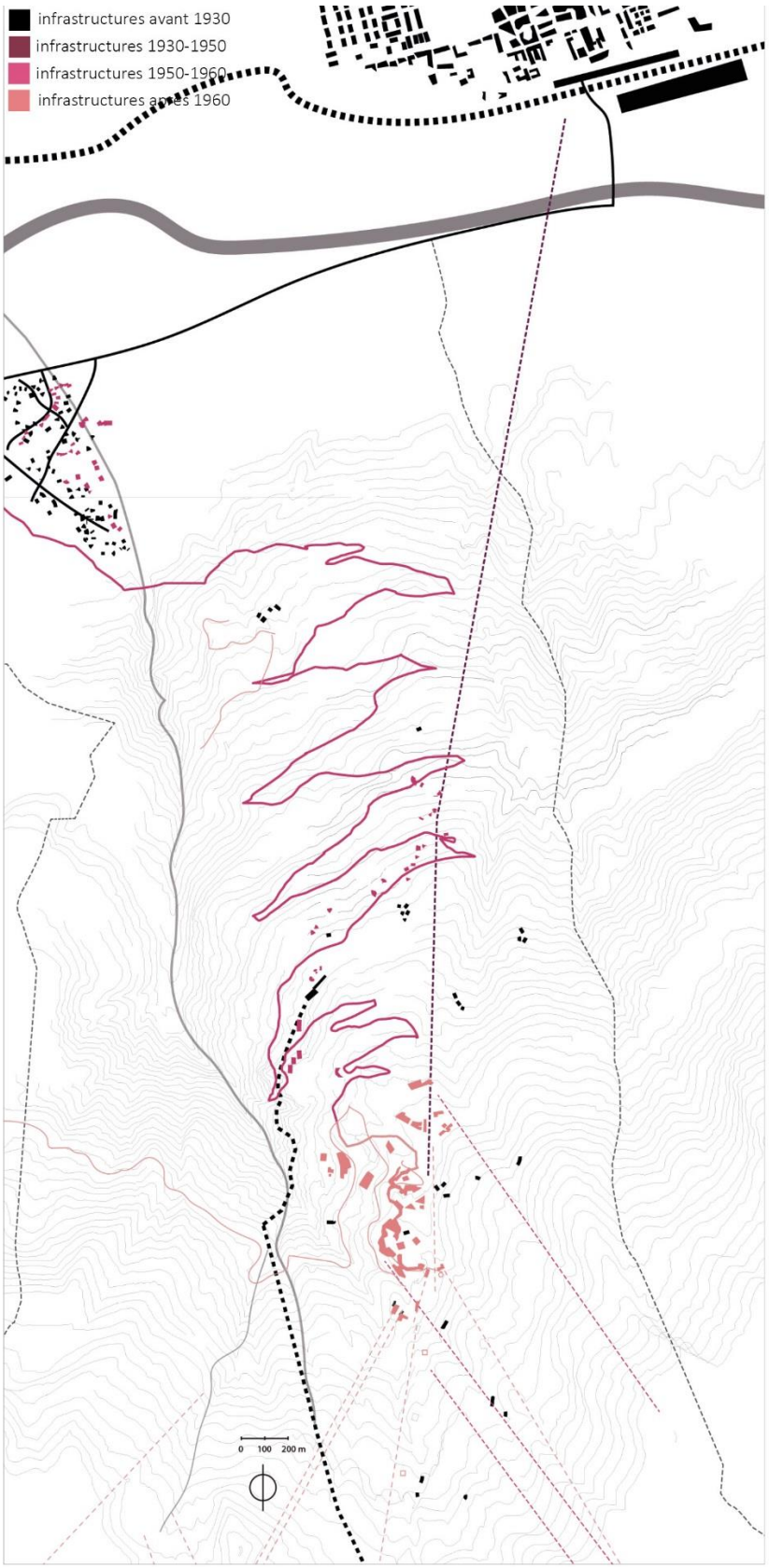


Fig. IV. 1. 19. *Carte représentante le palimpseste du système d'infrastructure et du bâti. La carte montre notamment que les réalisations les plus récentes (rose) se concentrent en haute altitude. Réalisée par l'auteure sur la base de plans IGN dressés à divers seuils historiques.*

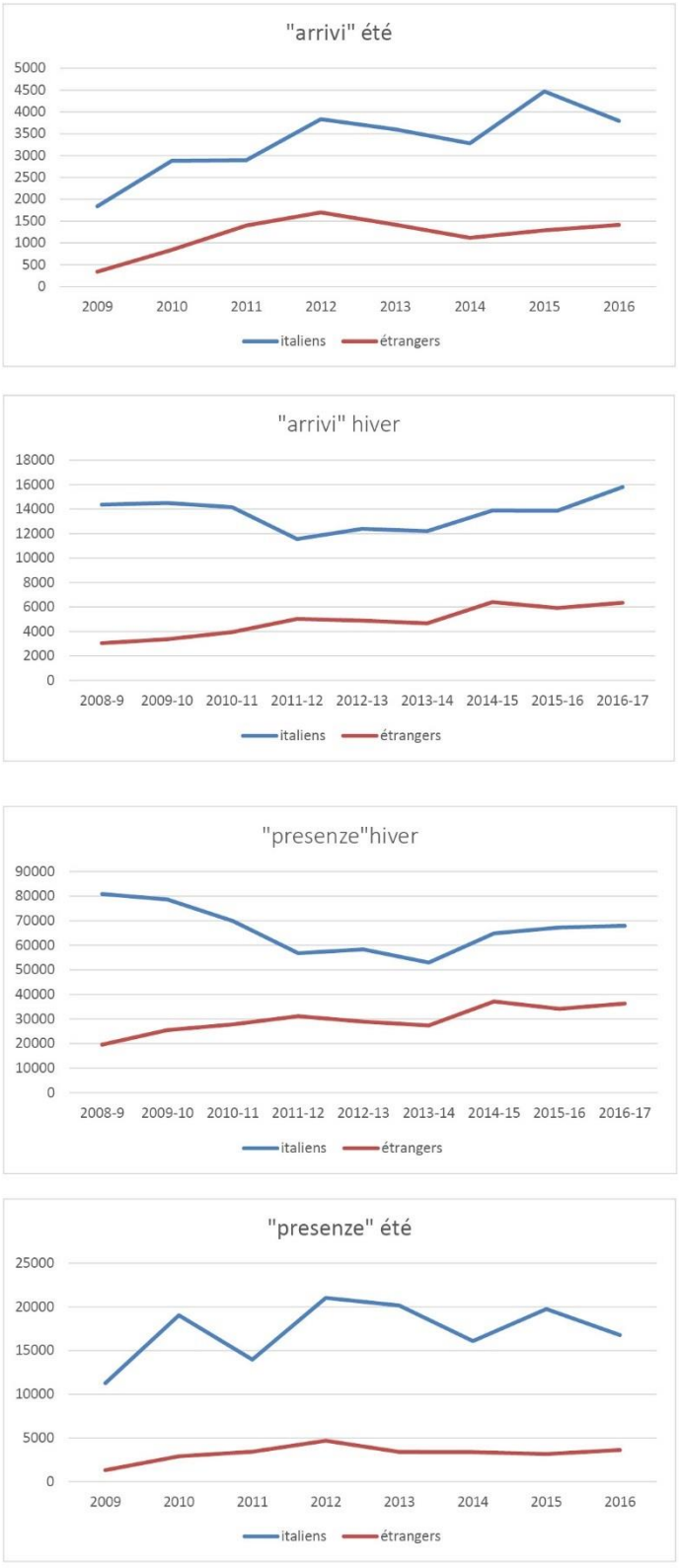


Fig. IV. 1. 20*. Diagrammes produits par l'auteure à partir des données sur la fréquentation touristique de la station de Pila, de l'Office de Tourisme de la Région Val d'Aoste.*

Chapitre IV. 2. De l'histoire d'une station à l'histoire de la mise en tourisme d'un territoire. Le cas de Chamrousse

2.1. CADRE ACTUEL ET RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

Chamrousse est une station de sports d'hiver située sur le versant occidental du massif de Belledonne, à une altitude comprise entre 1650 et 1800 mètres. La station, qui a acquis le statut de commune en 1989, se trouve à environ 20 km de distance par la route de la station thermale d'Uriage, et approximativement 30 km de Grenoble.

La station est divisée en trois pôles (Recoin, Roche Béranger et Bachat-Bouloud), disposés le long d'une route sinuant à une altitude qui varie entre 1600 et 1700 mètres, au-dessus de la lisière forestière. L'image offerte par l'environnement bâti de la station est en grande partie le résultat d'un projet initié au sortir de la Guerre, en 1944, qui a ensuite évolué jusqu'à la première moitié des années 1960. Les trois centres présents sont donc disposés à proximité de la route, laissant libre l'espace du domaine skiable à une altitude supérieure. Si la station de Recoin se distingue par un tissu non homogène, résultat d'un processus de construction progressif ayant commencé durant les années 1940, pour la station de Roche Béranger, en revanche, la structure du plan masse dessiné à la fin des années 1950 est encore reconnaissable, avec le cœur commercial de la station au centre, véritable filtre entre l'accès en voiture et l'espace des skieurs. La station de Bachat-Bouloud a été conçue durant les années 1960 par l'architecte et urbaniste Laurent Chappis, comme structure d'accueil pour la jeunesse. Les édifices ont été reconvertis en résidence et conservent presque inchangés les caractères qui en font un établissement intégré dans le paysage, par le contrôle de la hauteur et des matériaux de revêtement. Depuis les Jeux olympiques d'hiver, qui se sont tenus à Grenoble en 1968, l'image de la station de Chamrousse a peu changé. En effet, les années 1970-80 et 1990 sont caractérisées par des transformations mineures, dont l'ajout d'immeubles de résidences touristiques ou de remontées mécaniques.

L'architecture de la station de Chamrousse a été déjà analysée, notamment par l'équipe de recherche « Architecture et Paysage de Montagne », dirigée par Jean

François Lyon Caen, au sein de l'École Nationale d'Architecture de Grenoble[855]. D'autres informations ont été publiées dans les mémoires de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis[856].

En nous appuyant sur ces études, nous essayons de construire une nouvelle histoire de la station. Nous avons construit le récit selon trois entrées thématiques :

- la question des connexions entre la station et le territoire par l'analyse de l'évolution du système d'infrastructures reliant la station à la vallée (1930-1970) ;
- le choix du lieu d'implantation du projet, la définition et l'évolution de ses limites, par les articulations entre la conception des plans masses et les caractéristiques à la fois naturelles et historiques du sol (usages, limites administratives, propriété) ; (1930-1990).
- le rapport entre l'implantation de la station et les données environnementales, par l'analyse des interactions entre la nécessité de construire un nouvel aqueduc en haute altitude et la disponibilité des sites en termes de sources d'eau potable (1930 – 2000).

Le corpus que nous avons exploré est composé par de sources multiples : les archives de l'office technique de la Commune de Chamrousse ; divers fonds contenus aux archives départementales de l'Isère (comme les fonds de la Direction départementale des Ponts et Chaussées, ou du Conseil Général du Département de l'Isère) et le fonds de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis, qui a contribué à la création de la station, entre la fin des années 1950 et jusqu'au milieu des années 1960.

Nous renvoyons à l'**Annexe 4** pour une étude cartographique de l'évolution du territoire de la station, entre 1950 et 2015.

855 Voir entre autres : ATELIER ARCHITECTURE ET MONTAGNE (dir.), *Projets : station de sports d'hiver - Chamrousse Le Recoin ; projets d'architecture et de paysage : logements, équipements, espaces publics.*, Travaux d'étudiants, Grenoble, Ecole d'Architecture de Grenoble, 1996, 143 p. ; ATELIER ARCHITECTURE ET MONTAGNE, GARIN Sylvestre et LYON-CAEN Jean-François (dir.), *Station de Chamrousse-le Recoin, massif de Belledonne, 1650-2250 m d'altitude, Isère, France : relevés d'architecture*, Travaux d'étudiants, Grenoble, Ecole d'Architecture de Grenoble, 1993, 39 p.

856 CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 332 p. ; CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 2, 50 ans d'études d'architecture en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 632 p.

Fig. IV. 2. 1. *Photos de la station de Chamrousse prises par l'auteure en juin 2017. Dans l'ordre : Recoin, Roche Béranger-centre commercial, Roche Béranger-chalets, Bachat-Bouloud.*

Fig. IV. 2. 2. *Ortho image actuelle de la station de Chamrousse, ©Google maps 2016.*

2.2. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME D'INFRASTRUCTURE D'ACCÈS À LA STATION

2.2.1. Premières formes d'exploitation touristique de Chamrousse avant la venue du ski (1890 – 1900)

La présence de l'établissement thermal d'Uriage, construit au début du XIXe siècle, stimule la réflexion sur l'aménagement à des fins touristiques de la montagne de Chamrousse. Une série d'idées qui précèdent la venue du ski et qui se proposent d'exploiter d'autres ressources que la neige.

Le général Thomas de l'Académie Dauphinoise avait, par exemple, imaginé en 1893 la création de chalets de cure d'altitude à réaliser à Les Seiglières[857]. Selon cette idée, jamais réalisée, il aurait fallu aussi prévoir la construction d'une ligne de chemin de fer Decauville d'Uriage à Recoin, par les Marais et Seiglières, alimenté grâce à la chute d'eau de l'Oursière[858]. L'infrastructure aurait prolongé le système de tramway Grenoble-Uriage dans l'objectif de raccourcir et de faciliter la montée qui s'effectuait alors à pied ou à dos de mulet, ce qui correspondait à 5 ou 6 heures de marche de Saint-Martin-d'Uriage à Recoin[859].

Durant les mêmes années (1891-1894), un autre projet est formulé concernant les terres hautes de Chamrousse. Il s'agit de la création d'un Jardin Alpin à Roche Béranger, imaginée par la Société des Touristes du Dauphinois, pour l'étude et la protection de la flore alpine. Le projet propose de mettre en valeur les conditions topographiques et de la couverture végétale existante :

> « [Le site] offre des monticules très pittoresques dont le sommet se trouve couronné par de belles rocailles naturelles et dont la base se prolonge en pentes gazonnées. Entre ces monticules on a tracé des allées et des sentiers : dans la dépression principale, dirigée de l'est à l'ouest, on a croisé le lit d'un ruisseau et deux bassins alimentés par les eaux provenant des pentes situées à l'est du jardin. Deux espaces présentant une surface plane sont réservés l'un à des semis d'espèces alpines, l'autre à des cultures potagères. Les monticules rocailleux, au nombre de quinze, ont été nettoyés sans déranger, bien entendu, les plantes spontanées qui mériteraient d'être

[857] JAYMOND Jean-Paul, *Aménager la montagne. 60 ans de remontées mécaniques à Chamrousse*, J.P. Jaymond, 2013, 130 p.

[858] MOLMERRET J., « Tourisme et Sports Alpins. La route vers Chamrousse par Prémol. », *Les Alpes*, nº 150, Aout 1938, Dossier : Chamrousse. Presse-projets 1935 à 1938. Archives de la Commune de Chamrousse. ; SAGE Jacques, « projet S.A.R.E.C. », Dossier : Chamrousse - Historique. Archives de la Commune de Chamrousse.

[859] « Cent ans de ski à Chamrousse », *Chamrouski*, nº 120, 1978, Versement du Conseil Général de l'Isère. Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives Départementales de l'Isère, 6765 W 1.

> conservées, telles que Rhododendron, Genévriers nains, Daphnés, Saxifrages, un grand Pin Cembro et deux Pins de montagne, etc. »[860].

Le travail s'achève grâce à de nombreuses subventions (Conseil Général de l'Isère, Ministère de l'Instruction publique, Ville de Grenoble, Société horticole dauphinoise, Ministère de l'Agriculture), mais l'existence du jardin est courte : l'entretien se révèle trop coûteux et le site trop difficile à rejoindre. Il est donc cédé à la Faculté de Sciences de l'Université de Grenoble, puis abandonné au début 1900. Un document rédigé par le recteur de l'époque permet de comprendre la raison d'un tel choix, liée aux plans pour un futur développement touristique du site :

> « Pourquoi la Société des Touristes a-t-elle choisi un emplacement aussi défectueux ? C'est qu'elle espérait de voir construire à bref délai un hôtel confortable tout à côté du chemin de fer Decauville qui y aurait amené les nombreux hôtes de la station balnéaire d'Uriage, située au pied de la montagne »[861].

L'histoire révèle en effet que la mise en tourisme du massif de Chamrousse est strictement liée au développement d'une infrastructure de transport permettant de monter plus rapidement depuis les centres habités et la station thermale situés au pied du massif.

2.2.2. Projets d'initiative locale. Une route forestière pour le développement touristique du massif (1923-1937)

La réflexion concernant la création d'un centre touristique en altitude s'accélère durant les années 1930 du fait de la diffusion de l'automobile comme moyen de transport, et du ski comme pratique touristique accessible au PLUS grand nombre. L'analyse d'une série historique d'ortho-images[862] prises sur le massif de Chamrousse entre 1937 et 1956 permet de dater la construction du système routier menant à Chamrousse depuis l'établissement thermal d'Uriage (Fig. IV. 2. 3). Le premier segment, qui part du territoire de la commune de Vaulnaveys-le-Haut pour rejoindre Roche Béranger, est réalisé en 1948. Le deuxième, qui conduit à Recoin en partant de Saint-Martin-d'Uriage, apparaît sur une image datant de 1956. Nous souhaitons, avec le développement qui suit, rendre compte des premiers projets

[860] LACHMAN, « Jardins Alpins », Extrait d'un texte imprimé non identifié. Dossier : jardins alpins, 1904. 21T- 196, virement des archives du rectorat de l'Université de Grenoble. Archives départementales de l'Isère.
[861] *Ibid.*
[862] Images en libre accès téléchargées du site https://www.geoportail.gouv.fr/ en date 30/03/2018.

pour l'aménagement du massif de Chamrousse, dont la route constitue l'un des enjeux principaux, en plus de constituer un élément permettant de révéler les logiques sous-jacentes aux stratégies d'aménagement.

Les archives départementales de l'Isère, ainsi que les archives de l'office technique de la Mairie de Chamrousse, conservent quelques documents relatifs aux premiers projets datant des années 1920-1930. Il s'agit de sources indirectes : copies d'articles de presse des années concernées ou de documents remontant aux années 1940-1960 qui établissant un historique des projets précédents[863]. Nous savons, grâce à ces documents, que l'idée d'une mise en valeur touristique des alpages de Roche Béranger par le biais de la construction d'une route carrossable existe au moins depuis 1923, quand la route est inscrite sur la liste établie pour obtenir la nomenclature par le Conseil Général. Le projet est voulu par un groupement de communes créé en 1934 (Communes Indivises) se partageant la propriété des alpages de Roche Béranger (Vaulnaveys-le-Haut, Vaulnaveys-le-Bas, Séchilienne, Brié-et-Angonnes, Herbeys). Il est exécuté par l'Administration des Eaux et forêts, en charge des zones forestières des Communes Indivises et de la Forêt Domaniale de Prémol, qui couvraient les versants de la montagne. Un premier projet prévoit la construction d'une route forestière partant de Vaulnaveys-le-Haut pour rejoindre Roche Béranger.

Entre 1937 et 1939, une série d'articles de presse fête l'achèvement d'un premier tracé de la route. Traversant les ruines de la Chartreuse de Prémol, elle se dirige vers le Lac Liutel. L'ouvrage est présenté non pas simplement comme un système de connexion entre le haut et le bas, mais plutôt comme un système touristique capable de mettre en valeur le paysage. La forêt à traverser est en soi une attraction, dont les qualités esthétiques, sonores, climatiques, olfactives sont mises en exergue[864]. Il semblerait que le choix du tracé ait aussi été influencé par la présence de vestiges historiques comme les restes de la Chartreuse de Prémol, ou bien des éléments naturels, comme le lac Luitel, distribués sur le versant. La célébration de la route

[863] Dossier : « Chamrousse – Historique », produit par l'Agence d'Urbanisme de Grenoble en 1984 et conservé aux archives de la Commune de Chamrousse, ainsi que dans le fond : 8516 W 15 (Versé par : Conseil Général. Direction économie et tourisme. Mission prospective montagne. Resp. Alain Perroud. 2011), Archives départementales de l'Isère.

[864] Voir, entre autres : MOLMERRET J., « Tourisme et Sports Alpins. La route vers Chamrousse par Prémol. », *op. cit.* ; Auteur Inconnu, « La route dans la forêt. Le massif de Chamrousse, station moderne de sports d'hiver et somptueuse résidence d'été. », *Le Petit Dauphinois*, 25 novembre 1936, Dossier : Chamrousse. Presse-projets 1935 à 1938. Archives de la Commune de Chamrousse. ; Auteur Inconnu, « La nouvelle route d'Uriage à Roche Bérenger est l'œuvre de l'administration des Eaux et Forets. », *La Republique du Sud-est*, 31 décembre 1937, Dossier : Chamrousse. Presse-projets 1935 à 1938. Archives de la Commune de Chamrousse.

vient aussi de ce qu'elle est considérée comme « libératrice », sa réalisation permettant l'emploi de nombre de chômeurs[865] de la région.

Le projet de route s'entrecroise avec les premières propositions pour l'équipement touristique du massif. Les archives conservent un dossier constitué par l'Agence d'urbanisme de Grenoble en 1984[866] rassemblant des informations relatives à deux projets conçus durant les mêmes années par des acteurs différents. Les deux prévoient une exploitation du domaine skiable du même massif, qui culmine avec la Croix de Chamrousse, mais les trajets pour y accéder sont différents et s'inscrivent sur les territoires de deux communes différentes.

D'un côté, l'architecte parisien Jacques Sage, en collaboration avec le Conseiller sportif grenoblois Georges Rouet, envisage en 1935 un projet pour les Communes Indivises (projet nommé S.R.C.I. : Sage-Rouet-Communes Indivises)[867]. L'architecte planifie alors, parallèlement à la connexion routière entre Belmont et Montgardier, un téléphérique en trois tronçons : Clos du Merle - Pré Gaudet - Roche Béranger - Croix Chamrousse. Le domaine skiable s'étend à Roche Béranger, là où il est prévu de construire des hôtels pour un total de 860 chambres et un village de chalets[868].

De l'autre côté est développé exactement au même moment un projet commandité par des investisseurs privés réunis dans la S.A.R.E.C. (Société d'aménagement du Recoin de Chamrousse) sur les terrains de la commune de Saint-Martin-d'Uriage appartenant à la famille Rouff, patron de la Compagnie Industrielle d'Uriage. La route commence à Saint-Martin-d'Uriage et croise Le Replat et les Seiglières, pour s'arrêter aux Marais. De là, un téléphérique en deux tronçons aurait relié les Marais, le Recoin et la Croix de Chamrousse. L'idée prévoit d'équiper le site de Recoin avec des structures sportives telles une patinoire, un remonte-pente et un tremplin, outre un grand hôtel-refuge, laissant aux particuliers le soin de créer des résidences[869].

---

865 Auteur Inconnu, « La route dans la forêt. Le massif de Chamrousse, station moderne de sports d'hiver et somptueuse résidence d'été. », *op. cit.*

866 Dossier : Chamrousse – Historique, produit par l'Agence d'Urbanisme de Grenoble en 1984 et conservé aux archives de la Commune de Chamrousse, ainsi que dans le fond : 8516 W 15 (Versé par : Conseil Général. Direction économie et tourisme. Mission prospective montagne. Resp. Alain Perroud. 2011), Archives départementales de l'Isère

867 Il n'est pas possible de savoir, depuis les sources dont nous disposons, la raison pour laquelle l'architecte s'intéresse au projet.

868 SAGE Jacques, « Aménagement du massif de Chamrouse en station de sports d'hiver et de tourisme estival », *op. cit.*

869 S.A.R.E.C, « Société d'Aménagement du Recoin de Chamrousse (S.A.R.E.C.) (en formation) provisoirement 152, Cours Jean Jaures à Grenoble », 1935, 5 p., Dossier : Chamrousse- Historique - projets 1935 -1938. Archives de la Commune de Chamrousse.

L'intérêt des deux projets consiste dans la présence des structures commerciales et hôtelières distribuées le long de la route conduisant aux altitudes supérieures, ou en lien avec les gares intermédiaires des téléphériques[870]. Dans le projet voulu par le groupe S.R.C.I., il est notamment prévu de construire des chambres et des garages à Clos du Merle (en correspondance de la gare inférieure du téléphérique), ainsi que des garages et un restaurant à Pré-Gaudet (en correspondance de la gare supérieure). En outre, le tracé de l'infrastructure de transport correspond aussi au tracé des infrastructures techniques, telles l'adduction en eau potable, ou en électricité[871].

[870] Nous disposons de peu d'information sur le premier projet : un programme fonctionnel et la description du projet, mais aucun dessin.
[871] SAGE Jacques, « Rapport technique sur la création d'une station estivale et hivernale dans le massif de Chamrousse (Isère) », 1935, 49 p., Dossier : Chamrousse- Historique - projets 1935 -1938. Archives de la Commune de Chamrousse.

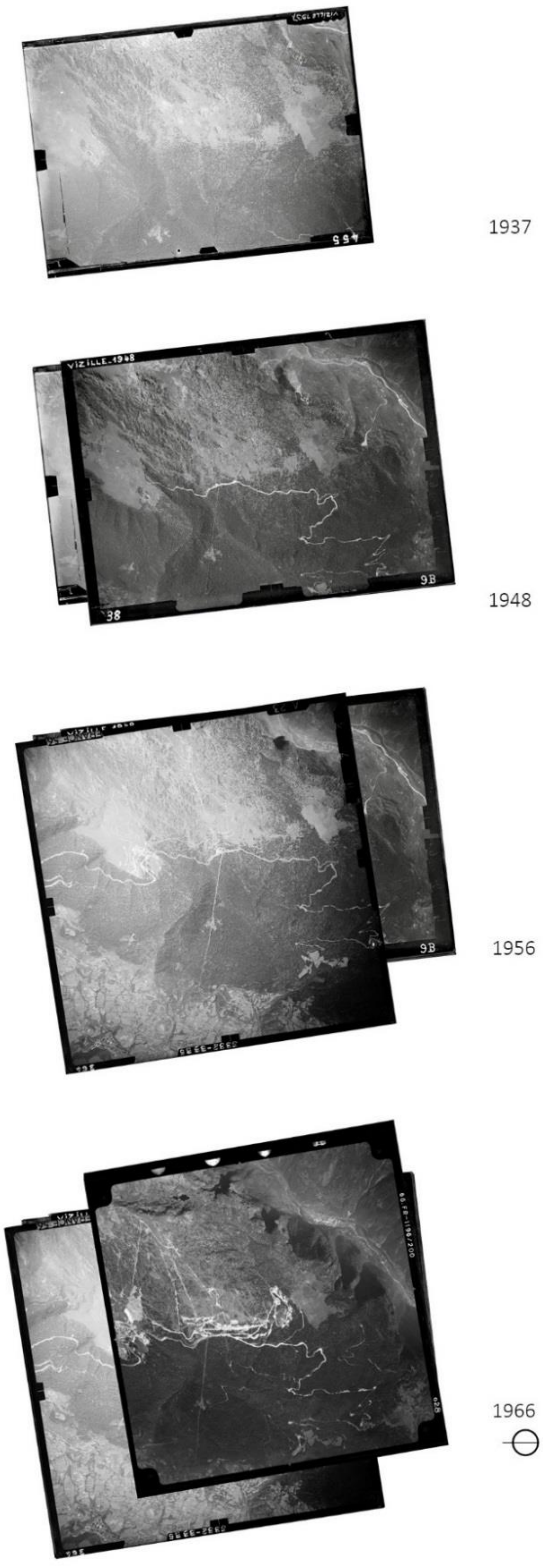


Fig. IV. 2. 3. *Série d'ortho-images du site de Chamrousse montrant l'évolution de la construction de la route d'accès. Dans l'ordre : mission C3335-0021_1937_F3335_0455, cliché n° 455, argentique, 01/01/1937 ; mission C3335-0011_1948_F3335_0038, cliché n° 38, argentique, 26/08/1948 ; mission c3332-0041_1956_f3332-3335_0364, cliché n° 364, argentique, 13/08/1956 ; mission c3234-0151_1966_fr1196_0028 cliché n° 28, argentique, 12/08/1966. © IGN France, https://remonterletemps.ign.fr/, consulté le 20/05/2019.*

2.2.3. Chamrousse sous Vichy : la progressive affirmation de la route comme seul moyen pour « accéder à la neige »

L'idée de desservir la station par un téléphérique disparaît dans un rapport décrivant l'évolution du projet Sage-Rouet-Communes Indivises le 25 juin 1943[872]. Sage justifie la décision en faisant référence à un discours tenu par Georges Blanchon, vice-président de la Fédération Française de Ski, président de l'École nationale du Ski Français, dans une émission radiophonique :

> « La route, c'est juste l'arme plus efficace pour aller jusqu'à la neige, jusqu'au point où se placera la station, le centre urbain et sportif. C'est depuis là, et depuis là seulement qu'on lancera les téléphériques. Dans le domaine de la neige, le téléphérique ne représente pas un moyen d'accès, mais plutôt un instrument sportif. Bref, le téléférique permet d'aller au-dessus de la station, là où la route n'ira plus, mais là où les skieurs trouveront leur plaisir. Hors de cette conception du téléphérique moderne, on ferait une erreur »[873].

Blanchon semble vouloir dicter, au travers du cas de Chamrousse, les lignes directrices concernant la création des stations de ski. La route est le seul moyen d'accès à la neige. La même idée est diffusée dans des articles de presse. Dans les pages du *Petit Dauphinois*, Blanchon souligne une nouvelle fois, en 1938, l'importance de la route : « Une station, même d'altitude, gagnera toujours à être desservie par la route. Le téléphérique n'est pas un moyen d'accès, mais essentiellement un engin sportif destiné à desservir les parcours de descente ».[874] L'affirmation de la route comme moyen exclusif d'accès à la neige est à mettre en lien avec la progressive définition d'un modèle de station concentré en haute altitude, essentiellement destiné à l'exploitation du domaine skiable. Sont mis de côté les projets des années 1930 prévoyant des structures d'accueil distribuées sur le versant du massif de manière à accompagner la création de la station en altitude en mettant en valeur le patrimoine naturel et historique des collectivités.

---

872 SAGE Jacques et ROUET Georges, « Descriptif et justificatif du Plan d'Urbanisme des Aménagements et installations techniques », Paris et Grenoble, 1943, 46 p., Dossier : Chamrousse-Historique - projets 1935 -1938. Archives de la Commune de Chamrousse.

873 BLANCHON Georges, Intervention au sein de la Radio « Alpes-Grenoble », 1938, Dossier : Chamrousse- Historique - projets 1935 -1938. Archives de la Commune de Chamrousse.

874 BLANCHON Georges, « L'Équipement de nos stations. Question capitale et vitale », *Le Petit Dauphinois*, 23 janvier 1937, Dossier : Chamrousse- Historique - projets 1935 -1938. Archives de la Commune de Chamrousse.

Quelles sont les raisons amenant à ce changement dans l'imaginaire des aménageurs ? L'une des raisons réside, selon nous, dans le changement du système d'acteurs.

De fait, en 1937, le conseil municipal de Saint Martin Uriage se réunit pour étudier le développement touristique et sportif du massif de Chamrousse et décide à l'unanimité de créer un Syndicat Intercommunal pour l'équipement de Chamrousse, comprenant les Communes de Saint-Martin-d'Uriage, Valunaveys-le-Haut; Vaulnaveys-le-Bas, Brie et Angonnes, Herbeys, Sechilienne[875]. Le Syndicat décide de soumettre l'élargissement et la rectification du chemin de Saint-Martin-d'Uriage au Recoin de Chamrousse aux Ponts et Chaussées et de se doter d'une Commission Technique composée de l'ingénieur en chef des Ponts Chaussée, du conservateur des Eaux et forêts, et du Président de la Chambre de l'Industrie Touristique d'Uriage. Dès lors, les services des Ponts et Chaussées assument le rôle de guide du projet. Par la suite, le 4 avril 1940, les communes du Syndicat forment un Groupement Régional en vue de l'élaboration d'un projet régional d'urbanisme. Le comité désigne M. Berrier comme Architecte Urbaniste chargé d'établir un plan d'aménagement de la station[876].

Les années du Régime de Vichy représentent pour Chamrousse une période riche en termes de réflexions. Le rapport décrivant le projet signé par Jacque Sage en 1943, permet de comprendre que l'intérêt des acteurs (collectivités locales, mais aussi du département) s'est progressivement orienté vers une exploitation globale des terres hautes de Chamrousse par un projet d'ensemble d'aménagement du domaine skiable de Recoin ainsi que de Roche Béranger[877]. Une différence dans les conditions topographiques des sites invite à envisager à Recoin la construction d'équipements sportifs, alors que Roche Béranger est imaginée plutôt comme une station de séjour, où trouvent place chalets et structures hôtelières. Le plan d'urbanisme de la station se structure désormais autour d'un principal atout : favoriser l'exploitation optimale des champs de neige. Pour cette raison, par

875 Le Syndicat Intercommunal est autorisé par arrêté préfectoral le 22 septembre 1937. Source : LABUISSIÈRE Jean, « Le massif de Chamrousse. Mémoire pour École Nationale de l'Administration », 1959, Versement du Conseil Général de l'Isère. Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives Départementales de l'Isère, 6765 W 1. La création d'un tel établissement est devenue possible à la suite du décret-loi du 25 juillet 1935 « Création de projets régionaux d'urbanisme », autorisant la formation de groupement de collectivités publiques pour l'exploitation, par voie de concession, de services publics et la création de projets régionaux d'urbanisme.

876 *Ibid.*

877 Comme nous expliquons dans le paragraphe 2.3 du présent chapitre, le changement est probablement dû aussi à la « mise à disposition » du terrain de propriété Rouff pour le développement du projet.

exemple, une attention particulière est donnée, en station, aux croisements entre les pistes de ski et les parcours, piétons ou carrossables, et les hôtels sont conçus pour être accessibles directement depuis les pistes [878] (Fig. IV. 2. 5).

Le 4 avril 1944, une convention est signée entre les Communes faisant partie du Groupement d'Urbanisme et le Département de l'Isère. À ce dernier est confiée la charge de diriger l'équipement du massif par la mise à point d'un projet et la direction des opérations de construction et de vente[879]. Un nouveau plan[880] est donc produit sous l'égide de la Direction départementale de l'Équipement, signé par l'urbaniste Roger Berrier et l'architecte Raymond Dosse[881]. En continuité avec le projet Sage-Rouet de 1944, la station comprend les territoires du Recoin, pensé pour une exploitation principalement hivernale, et de Roche Béranger, qui se prête du fait de sa position et son exposition, à l'hébergement d'une station estivale. À Roche Béranger est prévu plus particulièrement un village de chalets ; à Recoin, doivent être réalisés la totalité ou presque des équipements sportifs (une patinoire, un tremplin, des remontées mécaniques), outre un garage capable de contenir 400 voitures et 30 cars et des hôtels pour 550 personnes. Les dessins complétant le plan masse témoignent de choix architecturaux assez traditionnels pour ce qui concerne les types et les matériaux adoptés. Les chalets sont conçus comme des habitations de montagne, dotés d'une toiture à double pente ; les hôtels à Recoin, dont quelques-uns ont été construits et existent encore, sont disposés selon les courbes de niveau et caractérisés par des couvertures à une seule pente, avec la façade principale regardant la vallée (Fig. IV. 2. 6) (Fig. IV. 2. 7) (Fig. IV. 2. 8).

Bien que le projet d'aménagement dressé en avril 1944 présente encore l'arrivée d'un téléphérique à Recoin[882], la route est décrite comme le moyen d'accès à réaliser en priorité. Les archives départementales conservent à ce propos les dossiers relatifs

[878] Encore une fois, un manque de dessins dans les fonds consultés nous rend impossible la compréhension des données architecturales du projet. Grâce aux illustrations - ici reportées - nous pouvons néanmoins comprendre que l'auteur s'appelle encore à un imaginaire assez lié aux aspects formels et typologiques des habitations traditionnelles de la montagne.

[879] Voir, entre autres : CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Première session ordinaire 1959. Tome II. Rapport du préfet sur l'aménagement de Chamrousse - Roche Béranger. », Archives départementales de l'Isère, 8516 W 15.

[880] SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES, BERRIER Roger et DOSSE Raymond, « Projet du Département de l'Isère. Massif de chamrousse. plan de situation generale. », avril 1944, Versement de la Direction Départementale de l'Equipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 107.

[881] La datation du projet fait émerger des ambiguïtés. Le dossier de présentation du projet est daté originairement « janvier 1944 ». Cela serait donc précédent à la convention signée en avril 1944. Toutefois, une correction successive a été apportée et « Janvier » a été substituée par « Avril ».

[882] Nous n'avons pas d'autres données sur l'usage du téléphérique dont a gare d'arrivée est représentée à Recoin. Le téléphérique n'apparait pas sur le plan général des infrastructures contenu dans le dossier.

au projet de construction des quatre lots de la route départementale allant de Le Pinet d'Uriage jusqu'à Recoin, pour ensuite poursuivre avec un cinquième lot jusqu'à Roche Béranger[883].

Présentée quelques mois avant la Libération, son exécution sera reportée à la sortie de la guerre du fait du manque de crédits. Un système de connexion routière en anneau est alors envisagé, reliant les deux pôles de Chamrousse à Saint-Martin-d'Uriage et à Vaulnaveys-le-Haut.

[883] Documents conservés dans les dossiers : 7093 W – 103 et 104. Archives départementales de l'Isère.

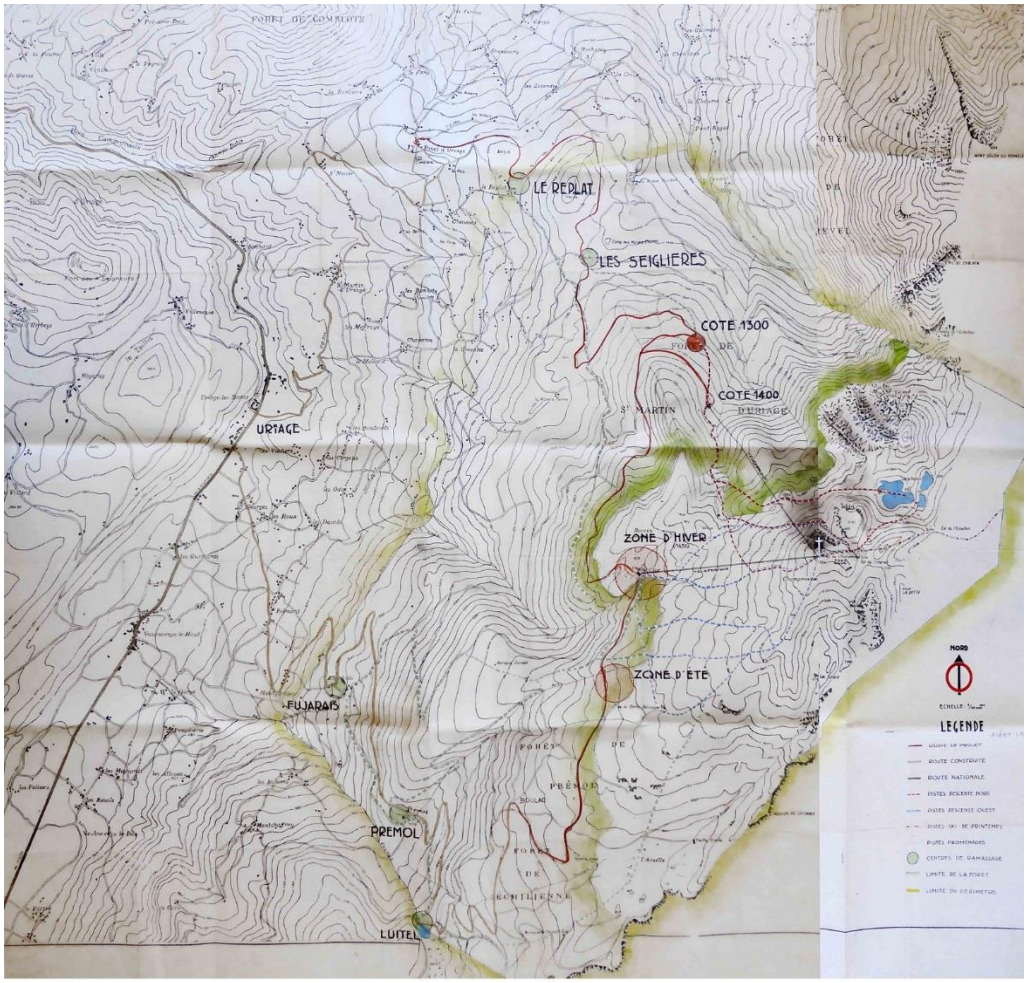


Fig. IV. 2. 4. *Plan « avant 1940 » non signé, échelle 1:10.000 représentant : la route d'accès à la station (en rouge, le tronçon en construction); les pistes de ski (à remarquer les « pistes de printemps » qui descendent depuis la station à travers la forêt); la station, conçue en deux pôles : une « zone d'hiver » à Recoin et une « zone d'été » à Roche-Béranger. Plan non signé et non daté (1938-939 ?). Fonds Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 146.*

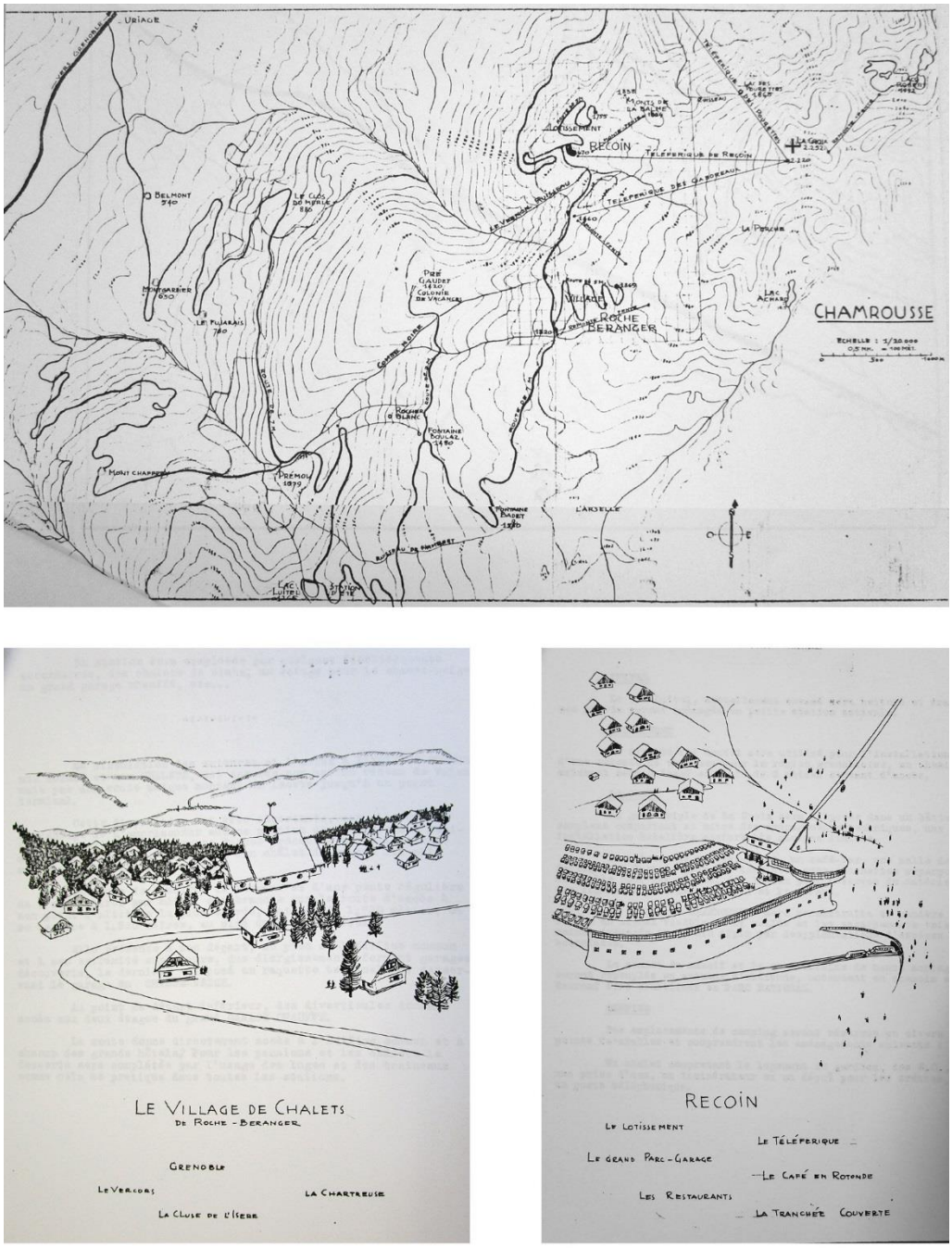


Fig. IV. 2. 5. *Projet dressé par Jacques Sage et Georges Rouet en 1943.* ***a.*** *copie du plan général, échelle 1 :10.000 (à remarquer, le système d'infrastructure d'accès à la station, qui dessert des points d'intérêt distribués sur le massif, comme la Chartreuse de Prémol et Pré Gaudet, où la construction d'une colonie de vacance est envisagée).* ***b.*** *vue du village de Roche Béranger, vue de la station de sports d'hiver de Recoin. SAGE Jacques et ROUET Georges, « Descriptif et justificatif du Plan d'Urbanisme des Aménagements et installations techniques », Paris et Grenoble, 1943, p.1, 14b, 17b ; Dossier : Chamrousse- Historique - projets 1935 -1938. Archives de la Commune de Chamrousse.*

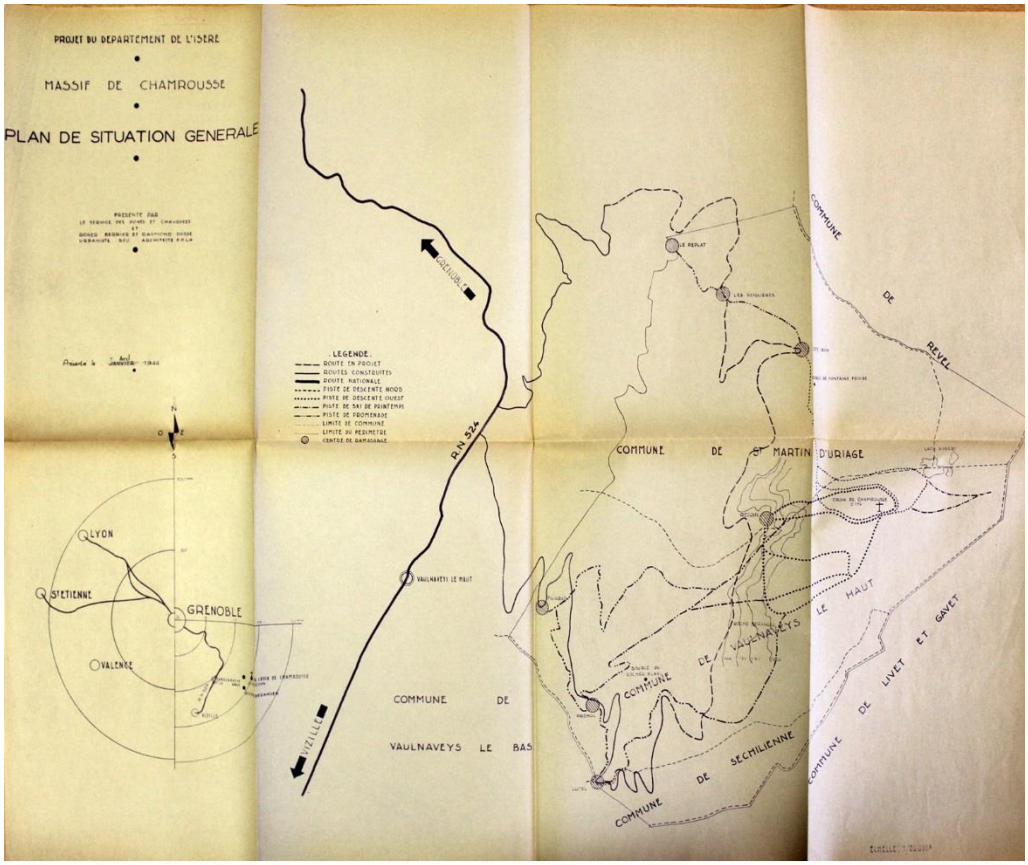


Fig. IV. 2. 6. *Service des Ponts et Chaussées, Berrier Roger et Dosse Raymond, Projet du Département de l'Isère pour une station de sports d'hiver dans le Massif de Chamrousse. Plan de situation générale, échelle 1 :20.000, avril 1944. Versement de la Direction départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 107.*

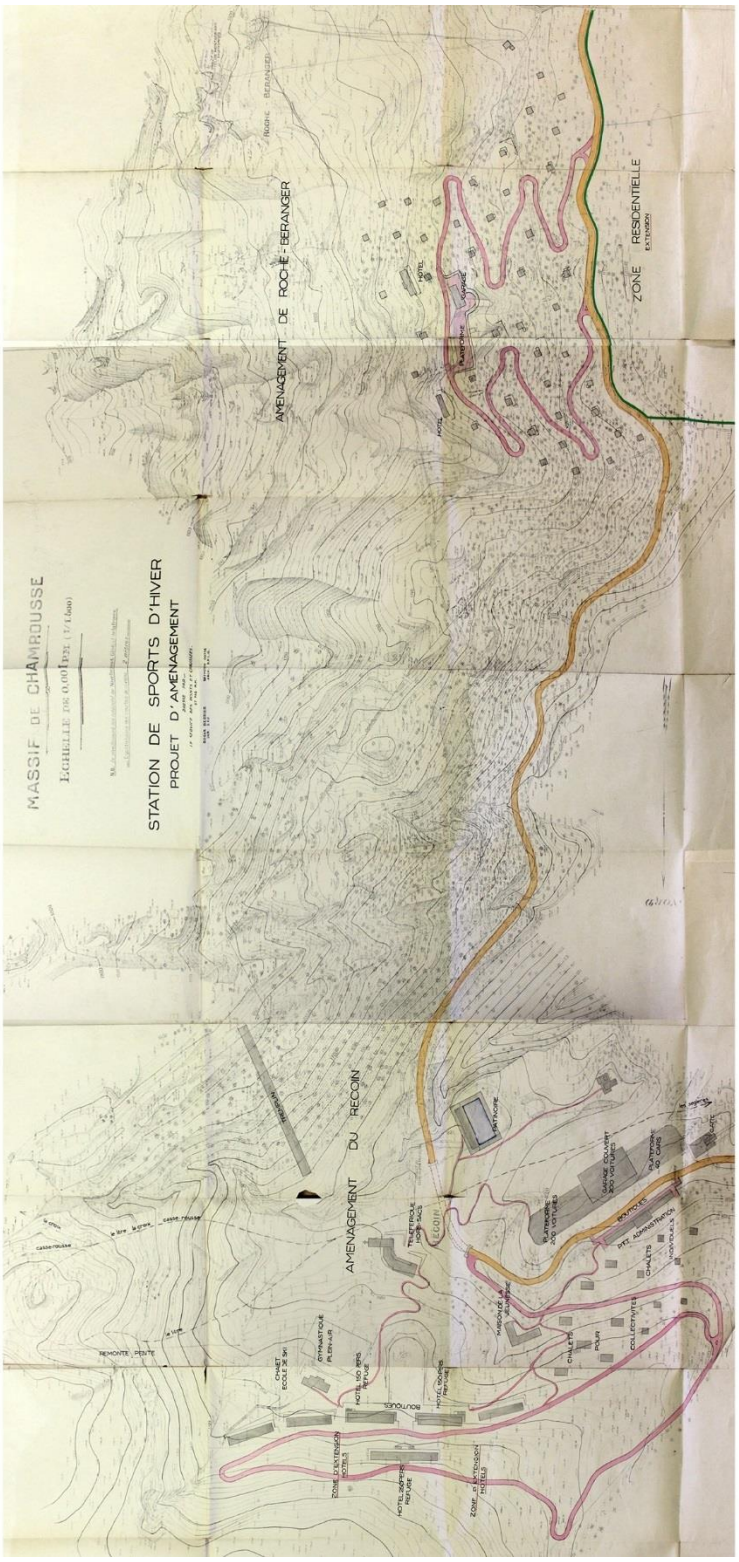
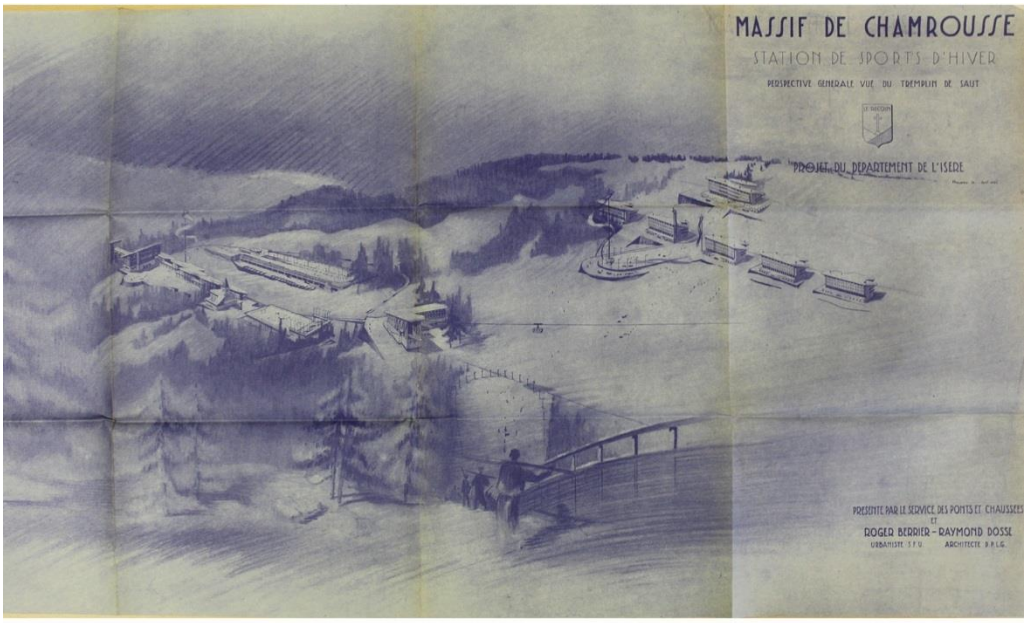


Fig. IV. 2. 7. *Service des Ponts et Chaussées, Berrier Roger et Dosse Raymond, Projet du Département de l'Isère pour une station de sports d'hiver dans le Massif de Chamrousse, « Projet d'aménagement », échelle 1:1.000, avril 1944. Versement de la Direction départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 107.*



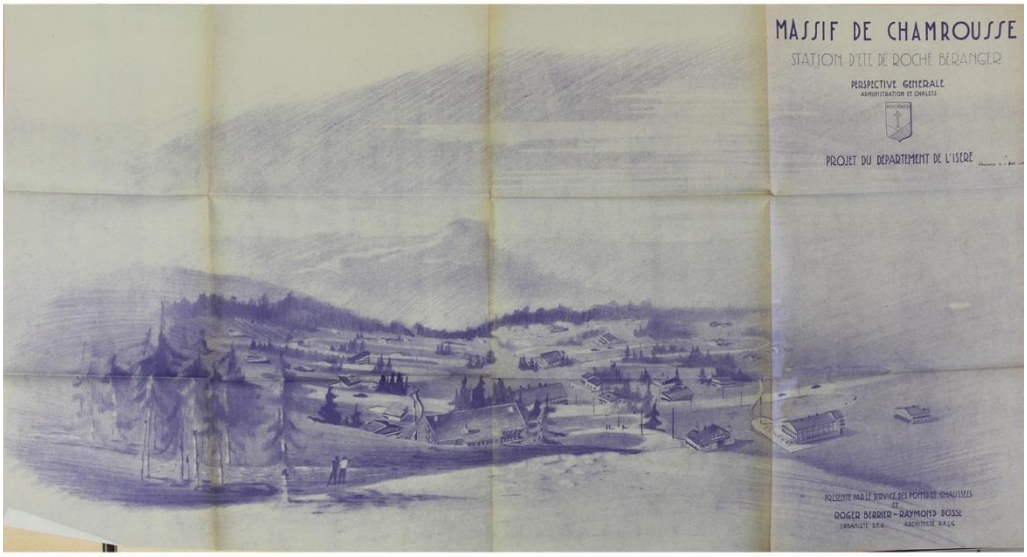


Fig. IV. 2. 8. *Service des Ponts et Chaussées, Berrier Roger et Dosse Raymond, « Projet du Département de l'Isère. Massif de Chamrousse ». Perspective générale de la station d'été de Roche Béranger ; perspective générale du Recoin-vue du tremplin de saut, avril 1944. Versement de la Direction départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 107.*

2.2.4. Le projet de Laurent Chappis : l'affirmation d'un modèle et l'émergence de ses limites (1958 – 1968)

À la suite de l'obtention, par le Département, de la maîtrise foncière à Roche Béranger comme à Recoin[884], le projet ne connaît pas de variations substantielles. En effet, le système d'acteurs dirigeant le projet ne subit pas lui-même d'importantes modifications après la chute du gouvernement de Vichy. En 1950, une nouvelle convention, établie pour une durée de 30 ans, est signée entre le Département et deux entreprises (Pascal et Fils ; Truchetet et Tansini), chargées d'effectuer les travaux de lotissement et de construction des équipements sportifs, sous le nom de Société d'Aménagement de Chamrousse (S.A.C.). Le Département finance en partie les travaux par l'émission de crédits que la société doit rembourser[885]. Pour sa part, la S.A.C. tire des bénéfices de la vente de lots constructibles, une fois garantie leur viabilité, et s'engage à donner au département un pourcentage des revenus sur l'exploitation des remontées mécaniques.

Les années 1950 voient la réalisation des premières remontées mécaniques à commencer, en 1951, par le téléphérique Recoin-Croix de Chamrousse, qui marque le début de l'exploitation de la station. En 1958, le lotissement du Recoin étant en grande partie réalisé, le programme des travaux préparé par le Département prévoit des études pour le lotissement à Roche Béranger. Après avoir pris connaissance du Plan, le Préfet de l'Isère le transmet au Ministère de la Construction. Ce dernier charge l'architecte et urbaniste Laurent Chappis, reconnu comme expert en matière d'aménagement touristique de la montagne, de poursuivre les études et redéfinir le plan d'aménagement de la station. Dans la même année 1958, Laurent Chappis est donc engagé comme architecte et urbaniste du Groupement d'Urbanisme en charge de la production d'un plan d'aménagement pour la station de Chamrousse, incluant l'élaboration d'un plan masse pour Roche Béranger, et les nouvelles zones de Bachat Bouloud et de la Lauze, ainsi que de la reconfiguration du plan d'expansion pour la station de Recoin. L'urbaniste et architecte entreprend une série de reconnaissances à ski et à pieds entre la fin 1958 et les premiers mois de 1959[886] (Fig. IV. 2. 9). Si la logique du lotissement en vue de la construction de chalets est

[884] La question sera traitée dans le paragraphe suivant.

[885] À la suite d'un démarrage difficile des opérations, des avenants à la convention sont signés afin de permettre notamment à la SAC de rembourser les crédits à un horizon de 30 ans. Source : Auteur Inconnu, « Aménagement de Chamrousse. Note du 24.1.1958. Historique du projet », 6765W -1 Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives Départementales de l'Isère.

[886] Les archives de l'architecte conservent plus de 20 comptes rendus des campagnes de reconnaissance. Dossier : 30 J 147. Archives départementales de la Savoie.

maintenue, il critique vivement le plan masse déjà préparé, s'avérant peu fonctionnel pour l'organisation d'une station de ski : « Le ski n'a pas été la raison d'être de la conception, et il est à craindre que très vite, on soit amené à le regretter »[887]. À Rocher Béranger, le village de chalets est réinterprété en fonction de la pratique du ski. À partir d'un relevé des données topographiques, climatiques et paysagères du site, l'architecte et urbaniste étudie alors la meilleure disposition pour le tracé des pistes et leur point de convergence, en correspondance desquels il envisage la réalisation de la grenouillère, avec le centre commercial et d'autres services. Là où la route longe le centre commercial, un grand parking est prévu. L'agence Berthe-Chappis-Jomain dessine l'édifice du centre commercial, un centre œcuménique et propose un cahier des charges pour la réalisation des chalets, qui constituent une partie des résidences, avec des immeubles-tours qui ne seront jamais réalisés et des structures hôtelières. Nous retrouvons des aspects innovants dans les projets de l'agence de Chappis. Les chalets présentent, notamment, une toiture à une seule pente, prenant les distances avec les projets précédents.

La route carrossable entre Recoin et Roche Béranger reste la colonne vertébrale de l'établissement. Le long de cet axe est prévu le branchement de deux autres zones à développer : Bachat Bouloud et la Lauze. La première sera réalisée selon un projet de Chappis ; le projet pour la deuxième sera au contraire abandonné (Fig. IV. 2. 10). Entretemps, l'augmentation du trafic automobile en station commence à poser problème. Un dossier datant de 1958 évoque un afflux d'environ 10.000 voitures le dimanche, alors que les lits touristiques déjà construits à Roche Béranger sont au nombre de 200 tout au plus[888]. Afin de résoudre ce problème, Chappis prévoit de doubler la connexion entre Roche Béranger et Recoin : en premier lieu avec un équipement par câble, puis ensuite à l'aide d'un « *park way* », route carrossable dotée d'un parking linéaire. Le *park way* ne sera jamais construit, mais le choix de concevoir la route comme seul système de liaison entre les diverses parties de la station et la voiture comme seul moyen de connexion entre le haut et le bas provoquera dès lors des problèmes de gestion du trafic durant les pics de fréquentation de la station, le week-end notamment. Durant les Jeux olympiques de Grenoble, en 1968, il sera envisagé, pour résoudre le problème, d'utiliser la route comme un anneau

[887] CHAPPIS Laurent, « Aménagement de Chamrousse. Réunion du 22 décembre 1958 », 22 décembre 1958, Dossier : Correspondance. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 147.

[888] « Note sur Chamrousse », 1958, Versement du Conseil Général de l'Isère. Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives Départementales de l'Isère, 6765 W 1.

fonctionnant à sens unique, ce qui aura pour conséquence une considérable extension des temps de trajet pour rejoindre la station.

Avec le projet de Chappis élaboré entre 1958 et 1959, Roche Béranger et Recoin assument définitivement le caractère de station concentrée en haute altitude, vouée à la pratique du ski. Remarquons également que l'idée, inscrite dans le projet des Ponts et Chaussées, de dessiner des pistes au-dessous de la limite forestière n'est plus d'actualité : le domaine skiable s'étale uniquement au-dessus de la route, car les pistes doivent conduire là où est localisé le centre de la station, selon un schéma qui sera à la base du modèle des stations intégrées réalisées durant les années 1960 (Fig. IV. 2. 11) (Fig. IV. 2. 12).

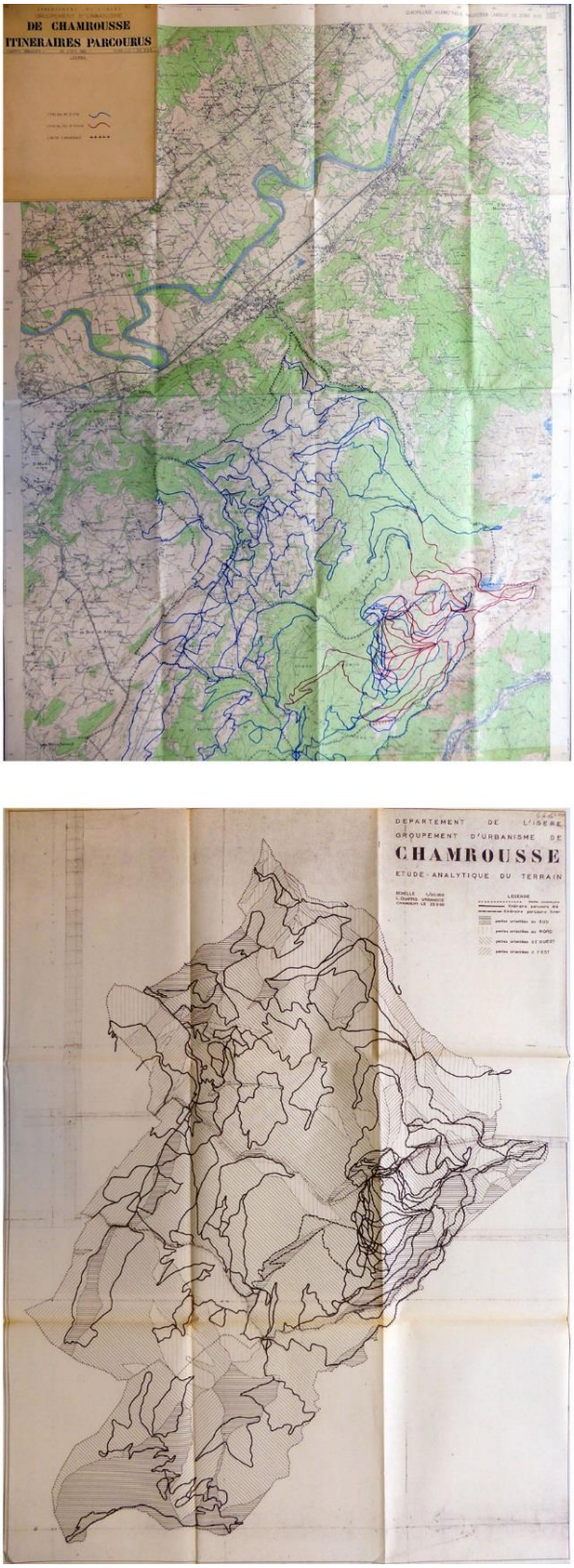


Fig. IV. 2. 9. *Projet pour la station de Chamrousse dressé par Laurent Chappis pour le Groupement d'Urbanisme de Chamrousse, Département de l'Isère.* ***a.*** *« Itinéraires parcourus en été et en hiver », échelle 1 :20.000, 28/04/1961.* ***b.*** *« Étude analytique du terrain », échelle 1 :20.000, 22/02/1960. Dossier « Analyse du site », Fonds Laurent Chappis, Archives départementales de la Savoie, 30 J 149.*

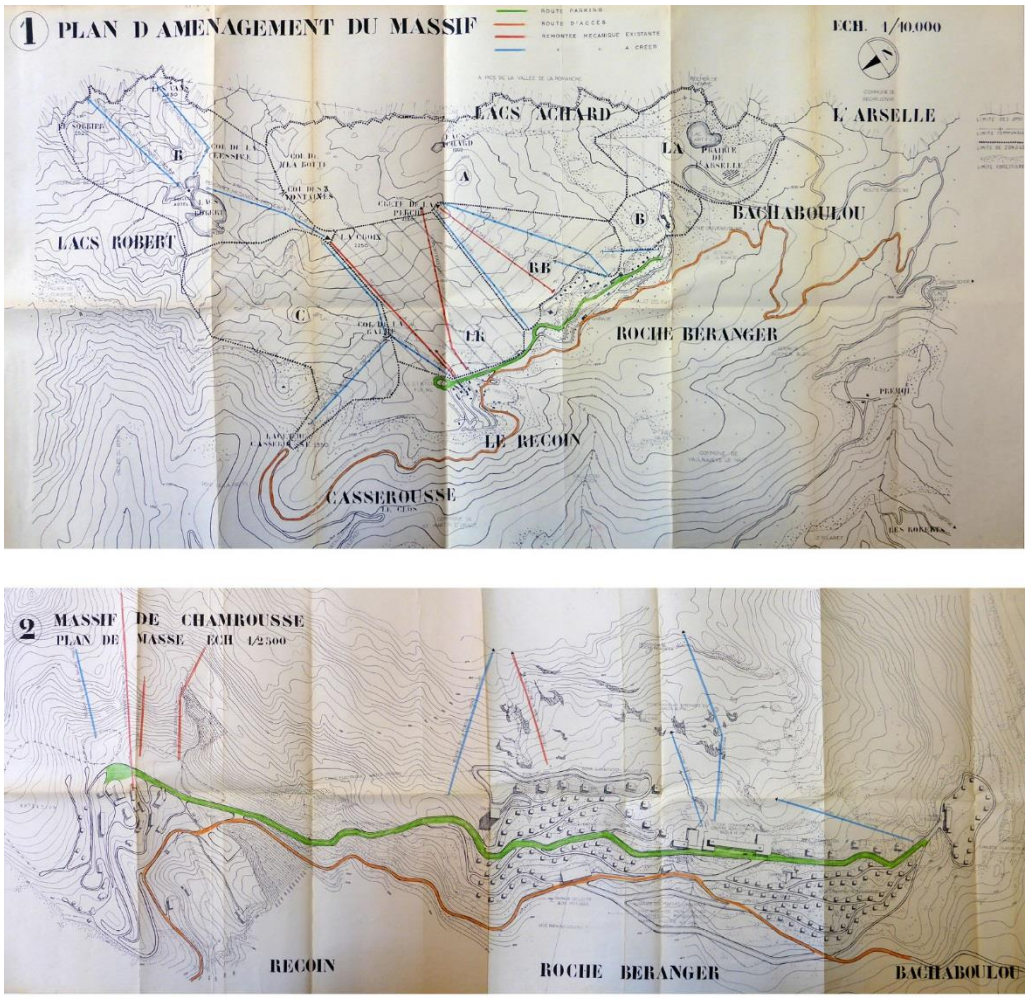
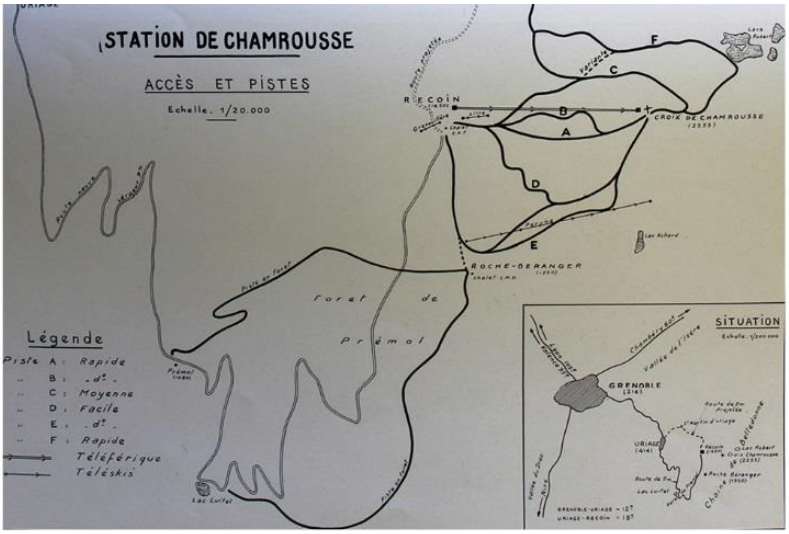


Fig. IV. 2. 10. *Projet pour la station de Chamrousse par Laurent Chappis, 1959. Dans l'ordre : « Plan d'aménagement du massif de Chamrousse », échelle 1 :20.000 ; « Massif de Chamrousse. Plan de masse », échelle 1 :2.500. Dossier « Série 25 avril 1959 », Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 149.*

Fig. IV. 2. 11. *Avant-projet de Roche Béranger, Laurent Chappis, urbaniste ; Berthe-Chappis-Jomain, architectes ; Demartini- Sicard, collaborateurs, pour le Ministère de la construction, service des Ponts et Chaussées ; échelle 1 :1.000, 1960. Département de la Savoie, Archives Départementales, 30 J 150. Sur le plan sont représentés les projets pour le centre montagnard de jeunes à Bachat-Bouloud, qui sera réalisé au cours de la première moitié des années 1960, et le projet pour la zone de la Lauze, qui ne sera jamais réalisé, notamment à cause des problèmes d'adduction en eau potable.*



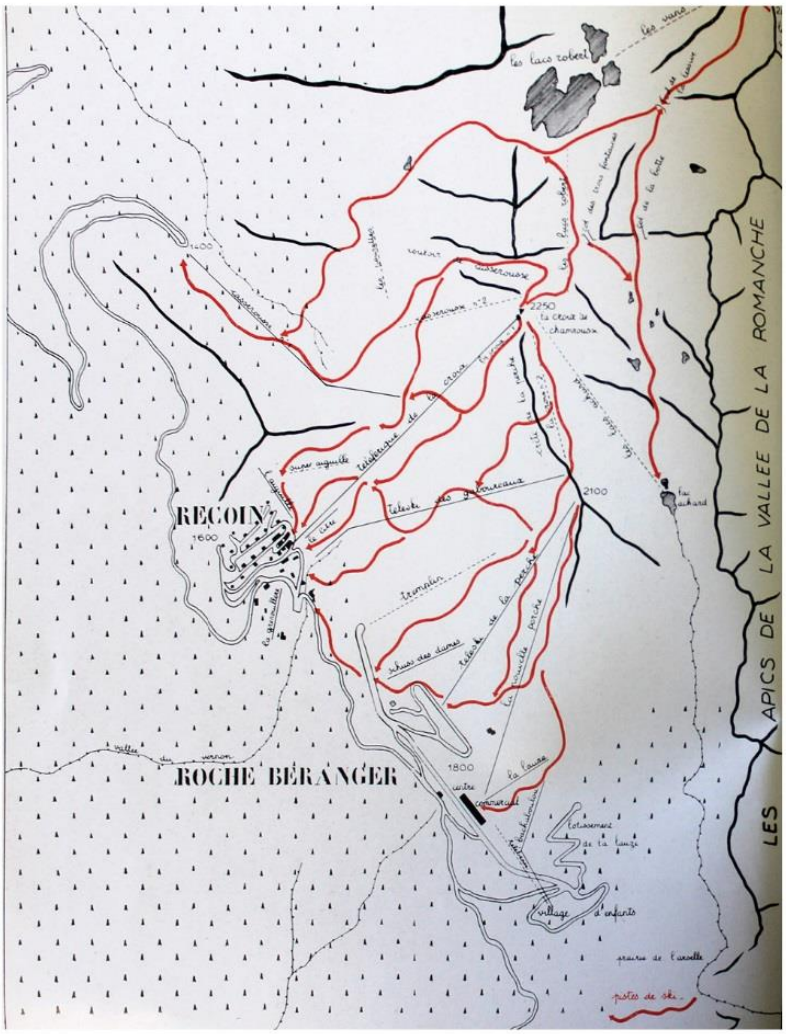


Fig. IV. 2. 12. a*. Station de Chamrousse, Accès et Pistes. Dans : « Chamrousse », Le Ski, n° 121, 1953, p. 137.* ***b.*** *Station de Chamrousse, Pistes de ski. Dans : « Le site de Chamrousse », Le Ski, n° 166, 1960, p. 390. Versement du Conseil Général de l'Isère. Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives Départementales de l'Isère, 6765 W 1.*

2.2.5. D'autres modèles possibles ?

Chamrousse est caractérisée par la proximité immédiate d'importants centres urbains, d'où proviennent un grand nombre de visiteurs ou de skieurs durant le week-end et les jours fériés. Cette donnée, bien que toujours admise, n'a pas été suffisamment prise en considération par les concepteurs. De fait, dès les années 1940, Chamrousse a aussi été pensée comme une station dotée de résidences et de structures d'accueil concentrées en altitude. La croissance des investissements immobiliers conduits par le département et les sociétés concernées à partir des années 1960 a provoqué, comme c'est souvent le cas, une augmentation du nombre de lits touristiques, transformant définitivement Chamrousse en station de séjour. À partir du projet de 1959, les pistes traversant la forêt disparaissent et le domaine skiable reste concentré au-dessus de la station. Nous pouvons donc nous demander si une prise en considération différente des données géographiques du site aurait pu donner lieu à d'autres modèles de développement.
Une idée intéressante, à ce propos, est développée par Laurent Chappis. Avec les relevés effectués entre 1958 et 1959, Chappis avait remarqué les qualités de la forêt de conifères s'étendant sur le massif et avait reconnu la valeur paysagère de la route. Il exprime donc l'intérêt qu'il y aurait à adopter un projet global de mise en valeur touristique de la montagne :

> « Toute la forêt de Prémol est appelée à devenir un parc Alpin, compte tenu des très belles dessertes routières réalisées par les Ponts et Chaussées et les Eaux et forêts. Les zones d'accès de Luitel et Prémol, ultérieurement Pré Gaudet, le marais et les Séiglières, devraient […] être pensées en conséquence »[889].

Poursuivant cette intuition, l'urbaniste présente au Préfet, en 1960, un plan d'aménagement pour le massif de Chamrousse. Chappis considère sa vision comme un « projet idéal » qui ne peut être communiqué, car il est conscient que les intérêts économiques concentrés autour de l'exploitation de la neige, ainsi que les différents acteurs impliqués, n'auraient jamais permis sa concrétisation. Le plan prévoit un système de remontées mécaniques étendu à l'échelle du massif, distribuant différentes fonctions selon l'altitude. Du haut vers le bas, nous retrouvons les champs de ski, des zones commerciales, un jardin botanique, des lycées d'altitude

[889] CHAPPIS Laurent, « Chamrousse. Aménagement du massif de Chamrousse, reconnaissance en ski avec M. Angelier, moniteur en chef. », 23 janvier 1959, Dossier : Reconnaissances. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 147.

en correspondance avec la forêt, ainsi que des zones résidentielles, pour finir avec des équipements sportifs, dans la vallée (Fig. IV. 2. 13).

L'idée de Chappis, à laquelle il n'a jamais été donné de suite, fait écho à des visions que nous avons rencontrées en reconstruisant l'histoire longue de la mise en tourisme de Chamrousse : le jardin alpin, l'exploitation des versants forestiers du massif, la prise en compte de la proximité du centre urbain de Grenoble et de l'établissement Thermal d'Uriage, comme ressource pour imaginer d'autres exploitations touristiques de la montagne, complémentaires au ski.

Il est intéressant, pour conclure, de souligner que l'idée d'une connexion par câble entre la station et la vallée est de nouveau débattue aujourd'hui. La discussion est réengagée à propos de la création d'une télécabine à réaliser entre Chamrousse et Grenoble, passant par la vallée du Grésivaudan et la station thermale d'Uriage. Le système ne devrait pas fonctionner uniquement pour les skieurs, mais devrait être intégré au système de transport urbain dans l'objectif de rapprocher la station à la vie de la métropole et à d'autres formes de tourisme.

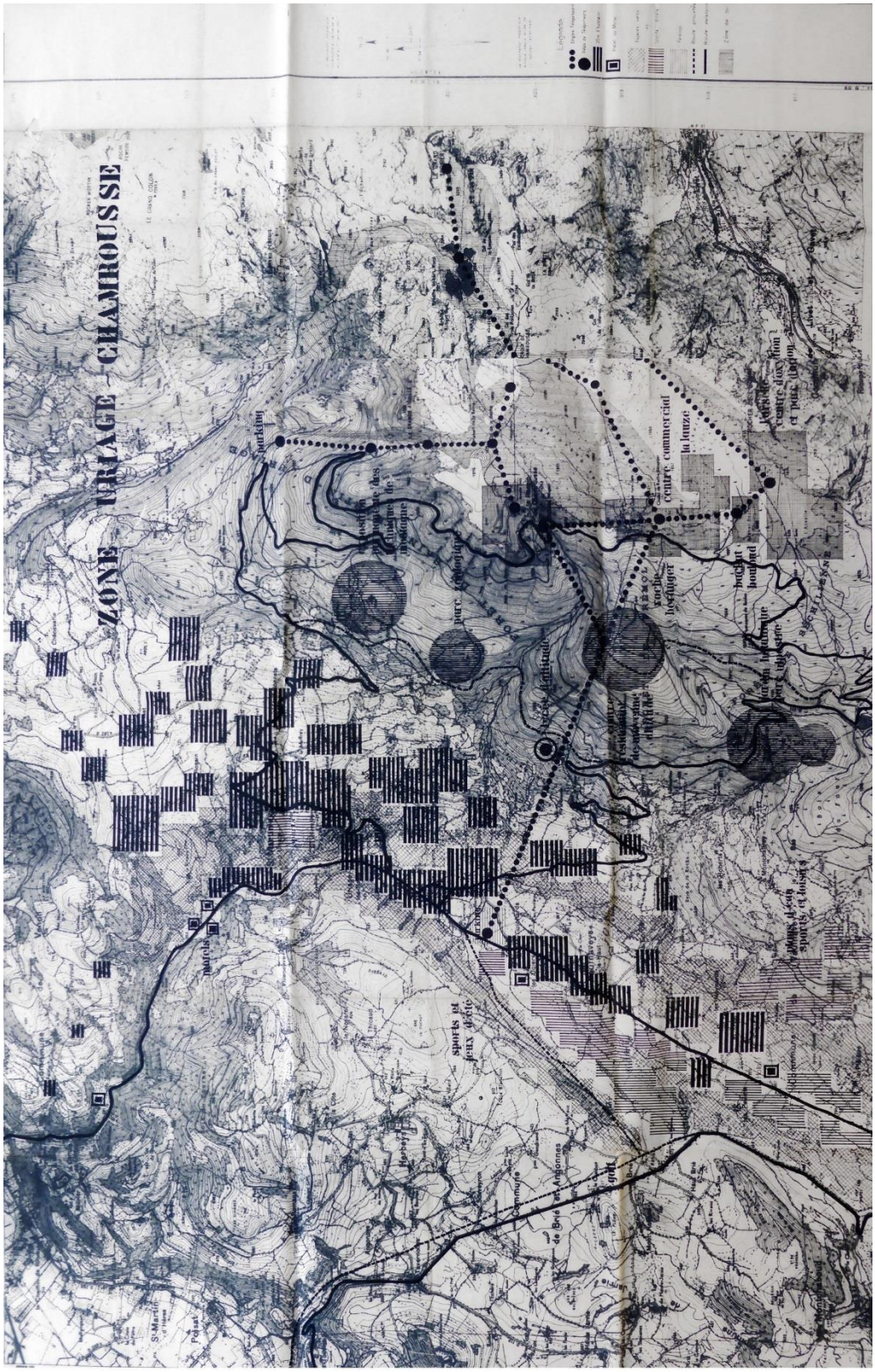


Fig. IV. 2. 13. *Zone d'aménagement Uriage-Chamrousse, projet idéal « utopie », non communiqué, échelle 1 :20.000 (?), par Laurent Chappis, 1960. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 150.*

2.3. LA NATURE DU SOL ET L'IMPLANTATION DE LA STATION

2.3.1 Où implanter la station ? (1930 – 1960)

L'histoire de la construction d'une nouvelle station touristique au sommet du massif de Chamrousse ne peut pas être comprise sans une réflexion globale quant aux contraintes que peut représenter la question de la propriété des sols sur lesquels la station est implantée. Comme nous l'avons déjà abordé dans le chapitre III. 1 du présent travail[890], nous partons du principe qu'une relation étroite est toujours perceptible entre le régime foncier et le plan d'aménagement d'une station ou, en d'autres termes, que le régime foncier a souvent été l'une des données déterminantes dans le choix du site d'implantation d'une nouvelle station.

Comme nous avons pu le comprendre, deux projets sont conçus de manière autonome durant les années 1934-1938, menés par deux groupements d'acteurs différents. Les Communes indivises (Vaulnaveys-le-Haut, Vaulnaveys-le-Bas, Séchilienne, Brié-et-Angonnes, Herbeys) partagent la propriété des alpages situés à Roche Béranger, sur les territoires de la commune de Vaulavey-le-Haut. C'est par leur initiative qu'un premier projet pour la mise en valeur touristique des territoires en question est développé. Le projet dit S.A.R.E.C., inscrit sur le site du Recoin, dans le territoire administratif de Saint-Martin-d'Uriage, est porté par un acteur privé propriétaire de terrains sur les lieux d'implantation du projet, situés entre 1700 et 1800 mètres d'altitude environ.

Dès le départ, les acteurs concernés par ces opérations comprennent l'intérêt qu'il y a à ne pas fragmenter la propriété foncière afin de garantir le développement équilibré d'une station. Nous en avons une preuve dans un compte rendu en date de 1937 des délibérations d'un conseil municipal de Saint-Martin-d'Uriage, lorsque les administrateurs refusent les demandes formulées par une multitude d'acteurs différents dans l'objectif de construire des structures hôtelières et sportives à Recoin[891].

---

[890] Voir Chap. III. 1. 5.

[891] Diverses sociétés demandent la possibilité de construire des chalets à Recoin. Notamment : le Club sportif alpin ; la fédération française des éclaireurs de France ; la société d'études du téléphérique du Recoin et de Chamrousse. Le conseil décide de « ne donner aucune autorisation […] avant l'étude du projet général d'aménagement de la région du Recoin de Chamrousse en station de Sports d'hiver ». Source : RÉPUBLIQUE FRANÇAISE et CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE SAINT MARTIN D'URIAGE, « Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la Commune de Saint Martin d'Uriage. Séance ordinaire du 30 octobre 1936. Objet : demandes de construction diverses dans la région du Recoin de Chamrousse. », 30 octobre 1936, 2 O 422- 7 dossier : Saint Martin d'Uriage. Bâtiments communaux. Édifices et équipements d'utilité publique. Archives départementales de l'Isère.

L'acquisition des terrains du Recoin per le Département

Dès l'implication des services départementaux de l'équipement dans les opérations de Chambrousse, dont les conditions sont définies à partir de la création du Syndicat Intercommunal en 1937, l'intérêt du Département pour le site de Chamrousse s'accroît. C'est durant les années du régime de Vichy que se présente l'occasion, pour le Département, de prendre possession des terrains du Recoin. Se référant aux lois sur le statut des juifs en France[892], la Compagnie Industrielle d'Uriage dont le propriétaire est alors M. Rouff, est mise sous séquestre et soumise à spoliation de biens[893] (Fig. IV. 2. 14. a). Parallèlement au démarrage d'une procédure de déclaration d'utilité publique entreprise « d'urgence » et obtenue par arrêté ministériel en août 1944[894], les terrains que la Compagnie possédait à Recoin sont vendus en avril 1944 par un Administrateur Provisoire au Département de l'Isère[895]. Quelques semaines plus tard, à la suite de la Libération, la Compagnie rentre de nouveau en possession de ses biens et les actes de vente sont annulés. Toutefois, la déclaration d'utilité publique reste valide. Plusieurs documents conservés dans les archives départementales montrent donc les procédures entreprises par le Département pour demander la validation, par les ministères du nouveau gouvernement, des décisions adoptées sous Vichy. D'autres témoignent d'un recours déposé par la Compagnie Industrielle d'Uriage. Il en résulte une position partagée à la fois par les ministères et les tribunaux qui confirme sans réserve les décisions prises sous le Régime.

En 1944, l'approbation de la déclaration d'utilité publique avait été appuyée par différents arguments : les dispositions de la loi du 18 juillet 1941, destinée à faciliter

892 Ordonnance du 18 octobre 1940 pour les territoires occupés, plaçant sous séquestre les entreprises et biens appartenant aux Juifs. Sur cet argument voir, entre autres : BRUTTMANN Tal, *« Aryanisation» économique et spoliation en Isère (1940-1944)*, P.U.G., 2010, 157 p. É

893 LABUISSIÈRE Jean, « Le massif de Chamrousse. Mémoire pour École Nationale de l'Administration », *op. cit.*

894 « 9-8-1944. Le chef du gouvernement, le ministre secrétaire d'État à l'intérieur, le ministre secrétaire d'État à l'économie nationale et aux finances, le délégué général à l'équipement national, arrêtent utilité publique et urgente à l'acquisition par le département de : section G, n. 231, 232, 234, 235, 236, 238, 239, 240. Acquisition soit amiable soit par expropriation, selon la procédure prévue par les articles n. 59 et 60 du décret-loi du 8 aout 1935, décret-loi du 30 octobre 1935, des lois du 11 octobre 1940, 18 juillet et 31 décembre 1942 ». Source : Document signé, « Rapport de l'ingénieur en Chef adjoint. Objet: Aménagement par le département de l'Isère du Centre de sports d'hiver de Chamrousse. Déclaration d'utilité publique », 18 octobre 1944, Versment du Conseil General. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 51.

895 LABUISSIÈRE Jean, « Le massif de Chamrousse. Mémoire pour École Nationale de l'Administration », *op. cit.*, p. 9.

l'exécution d'urgence des travaux d'équipement sportif[896] ; le classement de la station de Chamrousse dans les sites « dont la conservation présente un intérêt général »[897] ; enfin, la valeur sociale de la création d'une station de sports d'hiver à Chamrousse : « L'utilité publique est motivée par l'intérêt régional et même national qui s'attache à la réalisation projetée […] d'une station de sports d'hiver à l'usage des étudiants et des classes peu fortunées »[898]. À ce propos, il est utile de rappeler que plusieurs études visant la réalisation de stations en montagne sous Vichy sont dirigées par le Commissariat General à l'Éducation Générale et aux Sports (C.G.E.N.S.)[899]. C'est en se référant à ce dernier point que les autorités confirment les dispositions prises avant la libération, comme en témoigne une lettre écrite par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées :

> « Un arrêté interministériel du 9 1944 pris par l'ancien gouvernement a déclaré d'utilité publique et urgente l'acquisition par le Département de l'Isère de terrains nécessaires aux travaux d'équipement du centre de sports d'hiver du Recoin de Chamrousse [...] qui permettra la pratique du ski aux masses populaires de la région. L'intérêt social présenté par ce projet est toujours actuel »[900].

Ou encore, nous pouvons lire dans une lettre du Commissaire Général aux sports adressée au Préfet : « Cette réalisation doit fournir à la population de l'agglomération grenobloise le moyen de pratiquer le ski dans des conditions acceptables. Elle facilitera [...] l'exercice du ski aux populations de Rives, Moirans, Voiron, Bourgoin, et de l'agglomération lyonnaise »[901].
L'utilité publique est donc confirmée par un arrêté interministériel le 30 mai 1945. Le 29 mars 1946, le Président du tribunal Civil de Grenoble prononce l'expropriation d'une parcelle d'environ 44 hectares. Les recours entrepris par la

[896] Document signé, « Rapport de l'Ingénieur en Chef. Objet : déclaration d'utilité publique des travaux d'équipement de la station sportive du Recoin de Chamrousse. », 13 juillet 1943, 8516 W-78. Dossier : déclaration d'utilité publique. Archives départementales de l'Isère.
[897] Arrêté ministériel du 1 décembre 1943, cité dans : LABUISSIÈRE Jean, « Le massif de Chamrousse. Mémoire pour École Nationale de l'Administration », *op. cit.*, p. 10.
[898] Document signé, « Rapport de l'Ingénieur en Chef. Objet : Déclaration d'utilité publique des travaux d'équipement de la station sportive du Recoin de Chamrousse. », *op. cit.*
[899] Voir Chap. II. 1. 2.
[900] Document signé, « Rapport de l'ingénieur en Chef adjoint. Objet : Aménagement par le département de l'Isère du Centre de sports d'hiver de Chamrousse. Déclaration d'utilité publique », *op. cit.*
[901] COMMISSAIRE GÉNÉRAL AUX SPORTS, « Lettre adressée au Préfet. Objet : réalisation de la station de Chamrousse . Avis favorable à la déclaration utilité publique. », 6 mars 1944, Versement du Conseil Général. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 78.

Compagnie, dénonçant d'un « excès de pouvoir », sont rejetés à tous les niveaux[902]. Toutes les institutions (département, préfecture, ministères, tribunaux) se positionnent en effet en continuité avec les décisions prises par le gouvernement de Vichy.

L'histoire de l'acquisition des terrains du Recoin aura une suite durant les années 1960, lorsque le Département, envisageant de nouveaux investissements et une extension de la zone à aménager, cherchera à acquérir d'autres terrains appartenant à la nouvelle société S.O.F.I.A.D., gérée par les héritiers de la famille Rouff. La société, intéressée à investir dans le développement touristique du Recoin, ne se prête pas aux conditions imposées par le Département. La situation se débloque définitivement au début des années 1980, après la décision du Département de recourir, une fois encore, à l'expropriation pour utilité publique[903].

L'acquisition par le Département des terrains d'alpage à Roche Béranger

À la différence de la situation du Recoin, l'acquisition, par le département, des terrains d'alpage situés à Roche Béranger au-dessus de la limite forestière, propriété des Communes indivises, est une question qui se pose très tard, après 1958. Jusqu'alors, la gestion des opérations avait été assurée du fait de la volonté partagée par les Communes indivises de créer une station touristique, ainsi que par la prise en charge du projet par le Département dans le cadre d'une convention, en date de 1944, signée avec le Syndicat Intercommunal.

Entre 1958 et 1960, la décision d'entreprendre le projet d'aménagement de Roche Béranger, comprenant la création d'environ 2000 lits touristiques, impose la nécessité d'augmenter les investissements. La S.A.C., jusqu'alors simple société privée, n'est plus en mesure de garantir les capitaux nécessaires. Plusieurs voix internes à l'administration départementale suggèrent alors la nécessité, pour le Département, d'acquérir les terrains concernés et de transformer la S.A.C. en société à Économie mixte[904], avec une participation majoritaire du Département. La

[902] « La demande d'annulation des arrêtés ministériels 1944 1945 déclarants utilité publique pour excès de pouvoir a été rejetée ». Source : MINISTÈRE DE LA RECONSTRUCTION ET DE L'URBANISME, SERVICE DE L'HABITATION ET DES AFFAIRES IMMOBILIÈRES, DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME ET DE L'HABITATION et SOUS-DIRECTION DU REMEMBREMENT ET DES EXPROPRIATIONS, « Lettre à la préfecture de l'Isère », 30 novembre 1948, Versement du Conseil General. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 51.

[903] Plusieurs dossiers concernant le contentieux entre le Département et la S.O.F.I.A.D. sont contenus dans le fond : 8516 W – 50, aux Archives départementales de l'Isère.

[904] Dans le cadre du récent décret n. 55-579 du 20 mai 1955, relatif aux interventions des communautés locales dans le domaine économique.

nouvelle société pourrait ainsi bénéficier, entre autres, d'importants crédits provenant de la Caisse des Dépôts et Consignations[905]. L'évolution vers le statut de S.E.M. a effectivement lieu en 1959, avec une participation de 51% du Département, de 14% de la Ville de Grenoble, du Syndicat administratif Uriage-Chamrousse (Vaulnaveys-le-Haut et St Martin Uriage) et du Syndicat intercommunal Chamrousse, les collectivités locales détenant 65% des actions. La S.A.C., de son côté, est propriétaire des 35% restants[906].

L'acquisition des terrains de la part du Département crée aussi un gain sur les actes de vente et une augmentation de certaines redevances liées à la gestion des équipements de la part des concessionnaires. Cela permettra au Département de soutenir les dépenses pour la viabilisation de l'ensemble.

En 1989, dans un contexte politique et législatif qui voit la réforme des compétences concernant l'aménagement des territoires de montagne, par la Loi Montagne de 1985 et par la création des Unités Touristiques nouvelles[907], la Commune de Chamrousse est créée. L'acte coïncide avec la cession des terrains devenus, comme nous venons de voir, propriété du Département, situés sur le territoire de Vaulnaveys-le-Haut, Saint-Martin-d'Uriage et Séchilienne. Le passage est donc formalisé par une convention entre le Département et les communes dont le territoire en question faisait partie[908]. C'est donc pour une raison encore une fois liée à la nature foncière des terrains que les limites de la nouvelle commune sont définies, coïncidant pratiquement avec ceux de la station : le domaine skiable en haut, jusqu'aux crêtes du massif, et la route à un niveau inférieur (Fig. IV. 2. 14. b).

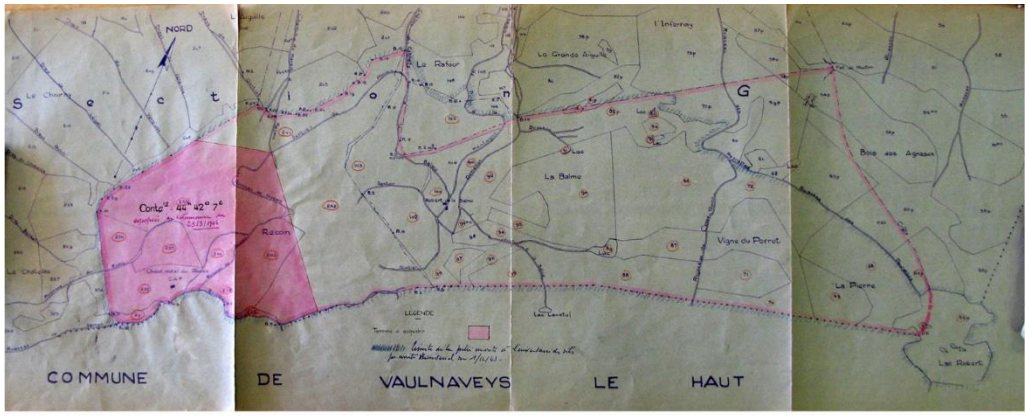
---

905 Voir, entre autres : LABUISSIÈRE Jean, « Le massif de Chamrousse. Mémoire pour Ecole Nationale de l'Administration », *op. cit.*, p. 37 ; CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Session Avril 1962. Rapport du préfet. Objet : Aménagement de Chamrousse. Compte rendu général. Historique de la participation du département au financement de l'opération, suite à convention avec communes du 1944. », 1962, 11 p., Versement du Conseil Général de l'Isère. Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives départementales de l'Isère, 6765 W 1.

906 CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Première session ordinaire 1959. Tome II. Rapport du Préfet sur l'aménagement de Chamrousse - Roche Béranger. », *op. cit.* ; RAOUL P., « Préfecture de l'Isère. Arrêté du 15 septembre 1959. Création d'un syndicat intercommunal entre Vaulnaveys-le-Haut et Saint-Martin-d'Uriage pour la gestion des deux stations d'Uriage et Chamrousse. », 15 septembre 1959.

907 Voir Chap. II. 1. 4.

908 PRÉFECTURE DE L'ISÈRE, « Arrête portant création Commune de Chamrousse, n. 89.182 », Grenoble, 7 p., Versement du Conseil General. Direction économie et tourisme., service : tourisme et montagne. Dossier : Création commune Chamrousse. Archives départementales de l'Isère, 8526 W 41.



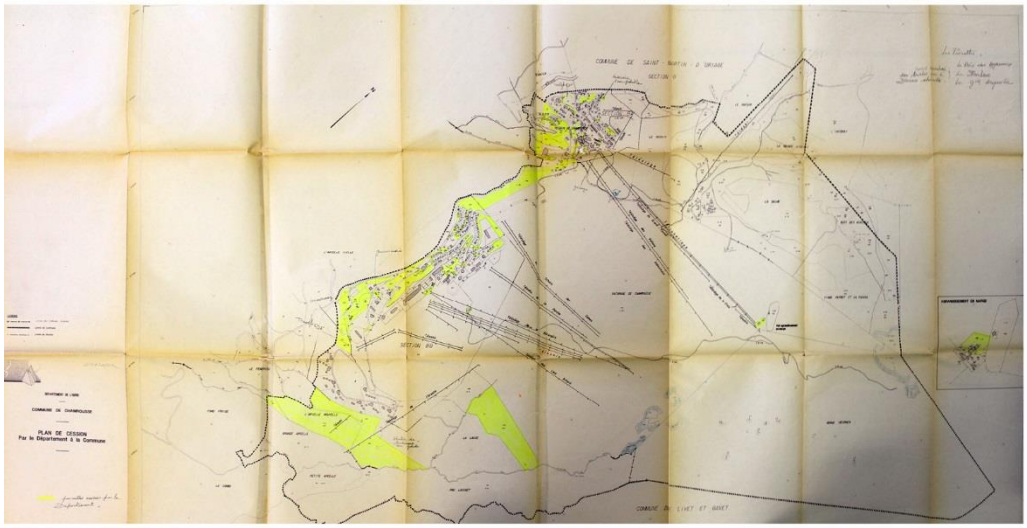


Fig. IV. 2. 14. a*. Limites des terrains expropriés par le Département, ordonnance n° 29/03/1946. Versement du Conseil Général ; Direction économie et tourisme ; Archives départementales de l'Isère, 8516 W 51****. b.*** *Plan de Cession par le Département à la Commune, échelle 1:5.000. Dossier : Création commune Chamrousse ; Versement du Conseil Général ; Direction économie et tourisme ; Archives départementales de l'Isère, 8526 W 41.*

2.3.2. Comment accéder à la station ? À quelle altitude réaliser la station ? Entre alpages et forêt (1930 – 1970)

Non seulement la propriété des sols, mais aussi leur usage, influence le processus de création de la station. Dans le cas de Chamrousse, la station trouve place entre territoires forestiers et pâturages.

La présence de la forêt influence depuis les années 1930 l'histoire de la station. De fait, l'achèvement d'une route forestière ouvre la possibilité d'accéder à la neige. Nous pouvons supposer, sans pour autant en avoir trouvé la confirmation dans les documents écrits, que la prise en charge financière et technique de la construction d'une route forestière par l'Administration des Eaux et des Forêts représente le moyen pour les collectivités concernées, ainsi que par le Département, de faire le premier pas vers une exploitation touristique des terres hautes[909]. Cette même route sera plus tard classée comme route départementale et, suite au développement du tourisme d'hiver, sera conçue progressivement comme le moyen le plus simple pour accéder aux champs de ski.

Nous pouvons aussi émettre l'hypothèse que la limite entre la zone forestière (propriété de l'État ou des Communes indivises, gérée par l'Administration des Eaux et forêts) et les alpages (pour Roche Béranger, le territoire appartient à la commune de Vaulnaveys-le-Haut, la propriété est des Communes indivises) est la condition qui détermine l'emplacement de la station (Fig. IV. 2. 15). La nécessité de préserver le maximum de surface pour le domaine skiable, de même que la disposition judicieuse des résidences et des structures commerciales au point d'arrivée des pistes sont ensuite des éléments qui portent à maintenir les structures de la station à la limite entre les deux zones. En conséquence, un certain nombre d'éléments nous porte à croire que le choix de l'altitude à laquelle le centre de la station a été positionné et construit n'est pas simplement le résultat d'une décision prise au préalable (selon des critères notamment basés sur l'altitude optimale[910]), mais qu'il provient aussi de la prise en compte des conditions géographiques, des spécificités foncières et de l'usage des sols des sites en question.

[909] « M. le Conservateur des Eaux et Forêts a fait faire une étude complète d'une route allant du Liutel à Roche Béranger. Le devis a été établi et la route a été piquetée. Les travaux pourraient donc être exécutés très prochainement si des crédits étaient mis à disposition du service des Eaux et Forêts. La nature de cette route pourrait lui permettre d'être subventionnée aussi bien par le service des Forêts que par les crédits affectés aux sports. » Source : Auteur Inconnu, « Aménagement du massif de Chamrousse en station de sports d'hiver et de tourisme estival », 1935, Dossier: Chamrousse- Historique. Sous dossier : Projets 1935-1938. S.R.C.I. - SAGE - 1935. Archives départementales de l'Isère.

[910] Voir Chap. I. 2.

L'emplacement de la station tel que dessiné par les ingénieurs des Ponts et Chaussées entre 1944 et 1958 est critiqué par Chappis, auquel est confié en 1959 le projet pour Roche Béranger. Le lotissement de Roche Béranger, dessiné au-dessus de la limite forestière, implique la consommation d'une partie du domaine skiable. L'urbaniste intervient dans le débat sur la nécessité, pour le Département, d'acquérir des terrains afin que la transformation de Roche Béranger puisse démarrer[911]. Il semble suggérer, à cette occasion, d'étendre les propriétés du département non seulement vers les alpages, mais aussi au-dessous de la ligne forestière. La zone boisée en amont du tracé de la route d'accès est intégrée dans le plan de lotissement de Chappis (Fig. IV. 2. 16 ; Fig. IV. 2. 17).

Nous avons pu comprendre comment les données liées à l'usage et la propriété du sol ont pu influencer la définition de projets pour l'implantation de la nouvelle station. Il a été également éclairé que la création de la station est, elle-même, un facteur de transformation non simplement des usages ou de la propriété des sols, mais aussi des composantes physiques du site dont, notamment, la topographie et la couverture forestière. La question du rapport entre la station et la couverture forestière mériterait en particulier d'être plus développée, car il permet de comprendre assez clairement l'évolution du regard des concepteurs sur le paysage de montagne. Avec les projets de l'après-guerre, la forêt, dont les qualités paysagères avaient été exaltées par la presse et par les administrateurs durant le processus de construction de la route, semble perdre de l'intérêt. La route devient simplement l'infrastructure permettant l'accès à la neige. Même si l'urbaniste Chappis reconnait la valeur paysagère de la présence d'arbres en station, et il s'oppose aux programmes de déboisement, l'existence de la forêt restera finalement subordonnée à l'activité du ski : « Il est urgent de prendre des mesures pour s'opposer au déboisement du Recoin. Chaque arbre doit être marqué en fonction de son intérêt dans le paysage par priorité, puis de son gène sur le domaine skiable »[912]. Les zones boisées situées au-dessus de la route sont ainsi soumises à d'importantes modifications afin de permettre le passage des pistes et des remontées mécaniques. Durant cette période, le sol subit d'importantes transformations dans sa nature topographique, comme le décrit avec enthousiasme un article de 1967 :

---

911 « Chamrousse. Rapport de synthèse. Réunion tenue à Grenoble le 17 février et à Chamrousse le 19 février sous autorité de M. le préfet », 1959, Dossier : Rapport, Compte Rendus Réunions - Projet d'Aménagement. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 147.

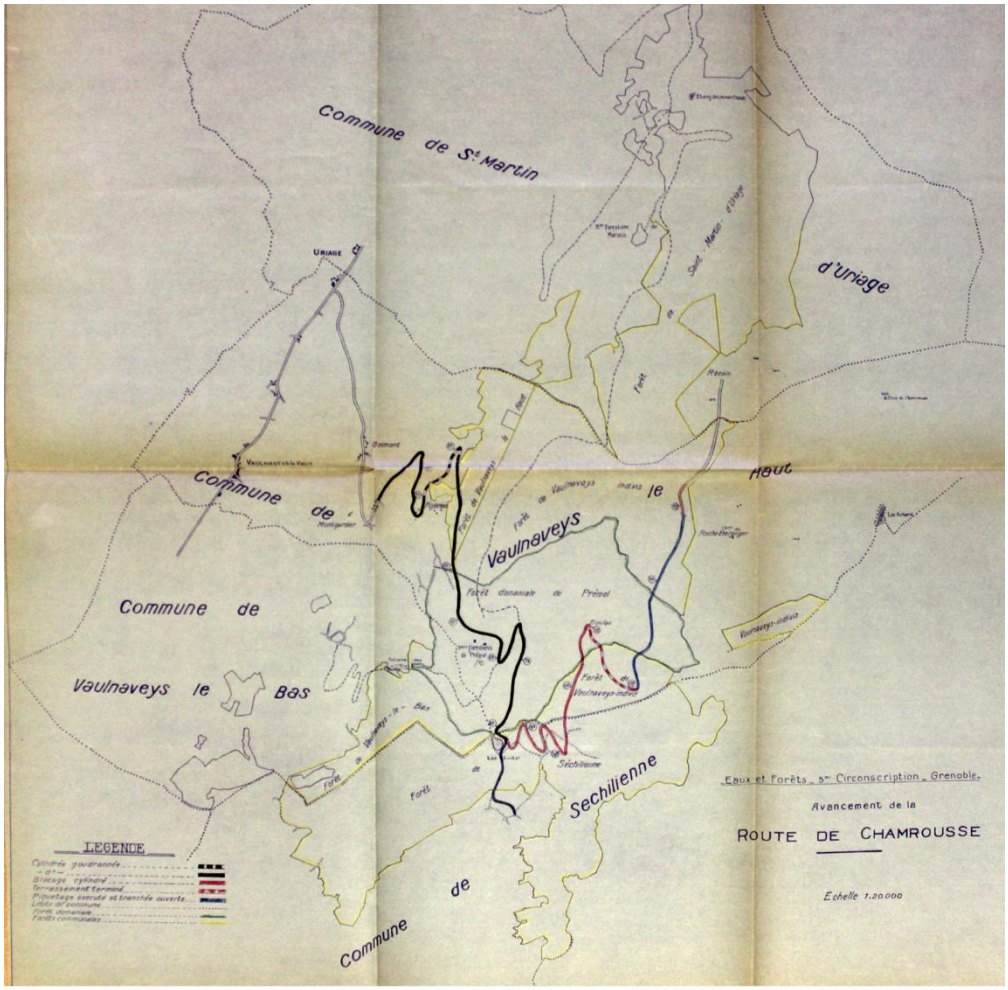
912 CHAPPIS Laurent, « Chamrousse. Aménagement du massif de Chamrousse, reconnaissance en ski avec M. Angelier, moniteur en chef. », *op. cit.*

> « En trois ans, une nouvelle montagne est née, d'abord torturée par les artificiers, puis sculptée par les bulldozers et les scrapers. Les défauts du relief ont été effacés, le domaine skiable a été considérablement élargi. Des barres rocheuses parfois importantes ont volé en éclat, ce qui a permis d'ouvrir deux pistes entièrement nouvelles [...] Enfin, pièce maîtresse des nouveaux aménagements du massif, un vaste stade de slalom a été façonné au Recoin de Chamrousse dans le secteur du "Litre", où un profond ravin a été comblé. Ainsi au terme de trois étés pendant lesquels la montagne ne fut qu'un immense chantier, plus de 300.000 mètres cubes de terre ont été déplacés, tandis que les artificiers creusaient plus de 20 km de trous de mines, utilisant environ 60 tonnes d'explosif »[913].

Un intérêt renouvelé pour les valeurs paysagères de la forêt semble poindre à partir du milieu des années 1970, alors même que Chamrousse cherche à redorer son image et commence à développer des activités destinées à la saison estivale. Comme cela est revendiqué par une série d'articles de la presse de l'époque, conservés aux archives municipales, la qualité du paysage peut devenir une ressource pour le développement du tourisme estival : « Le premier effort pour attirer les touristes consiste dans la mise en valeur d'un environnement naturel exceptionnel ; en bas une magnifique forêt de conifères, en haut, le cadre exceptionnel de Belledonne avec ses nombreux lacs. »[914] Durant les mêmes années, sont ainsi entrepris des programmes de reboisement à Roche Béranger et Recoin, comme le montrent des photographies conservées aux archives municipales. Toutefois, la fracture entre le haut et le bas devient encore plus accentuée en 1989, avec la création de la Commune de Chamrousse, dont les limites coïncident pratiquement avec les limites du domaine skiable au nord, et avec la zone d'emplacement de la station, au sud.

[913] « Le nouveau visage de Chamrousse », *Chamrouski*, nº 1, décembre 1967, 6765W- Versement du Conseil Général de l'Isère. Boîte 1 - Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives Départementales de l'Isère.

[914] C. S., « Le tourisme d'été post-olympique. Chamrousse veut devenir la station des quatre saisons », *Le Dauphiné Libéré*, 27 août 1968, Dossier : Articles de Presse. Archives de la Commune de Chamrousse.



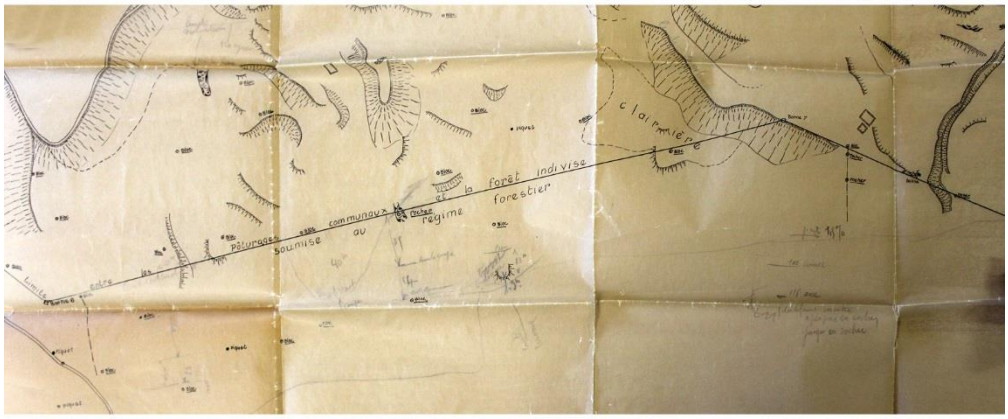
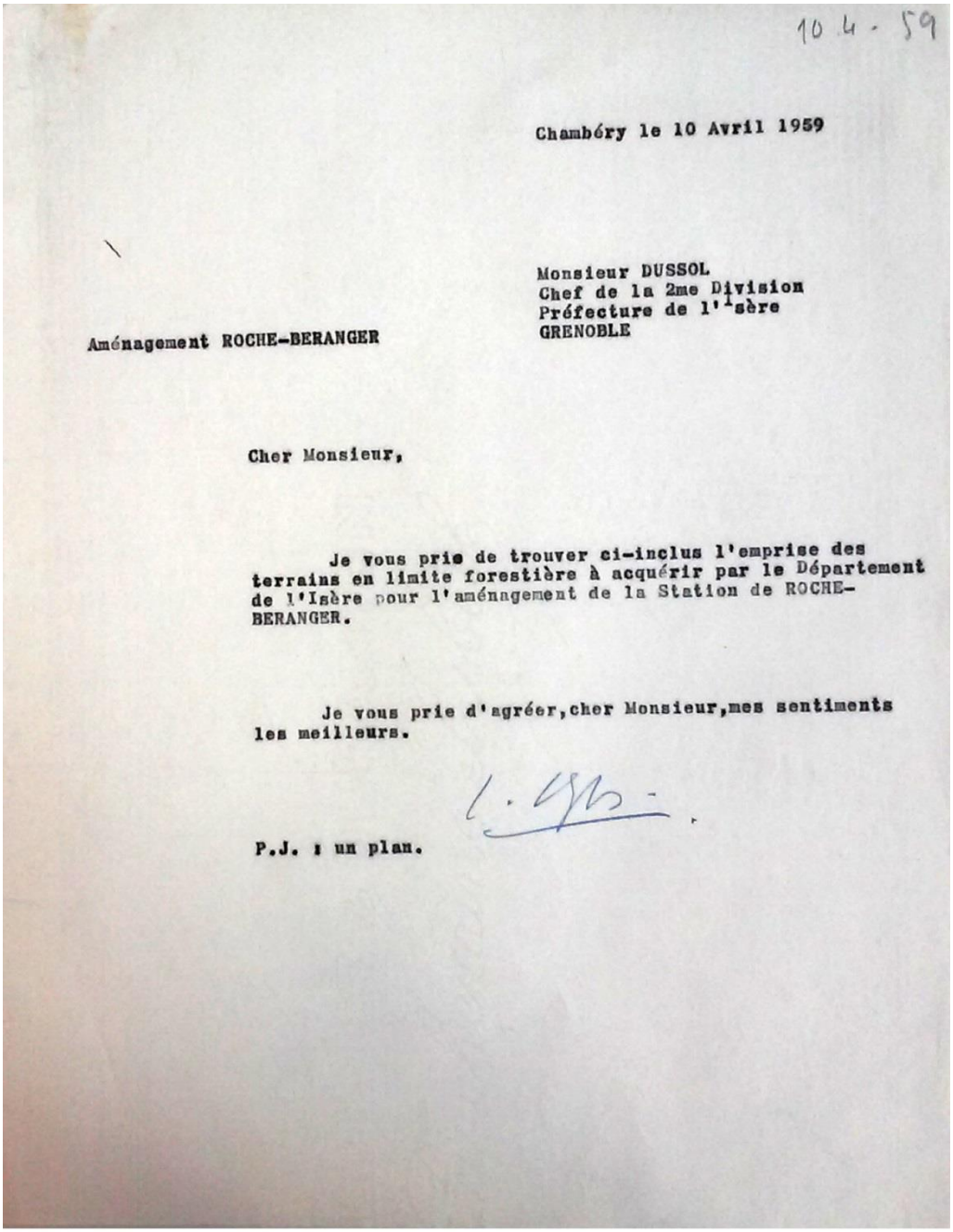


Fig. IV. 2. 15. a. *Eaux et Forêts, 3ème Circonscription-Grenoble, Avancement de la Route de Chamrousse, Échelle 1 :20.000, (1944 ?). Versement de la Direction départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 107. Le plan dressé montre que le tracé de la route se développe restant toujours à l'intérieur de la zone forestière.* ***b.*** *Détail de la « limite entre les pâturages communaux et le foret indivise soumise au régime forestier », non daté (1943-44 ?). Le document est contenu dans le dossier concernant la construction d'une route d'accès à la station. Source : Versement de la Direction Départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 105.*



10.4.59

Chambéry le 10 Avril 1959

Monsieur DUSSOL
Chef de la 2me Division
Préfecture de l'Isère
GRENOBLE

Aménagement ROCHE-BERANGER

Cher Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-inclus l'emprise des terrains en limite forestière à acquérir par le Département de l'Isère pour l'aménagement de la Station de ROCHE-BERANGER.

Je vous prie d'agréer, cher Monsieur, mes sentiments les meilleurs.

L. Chappis.

P.J. : un plan.

Fig. IV. 2. 16. *Lettre envoyée par Laurent Chappis à la Préfecture de l'Isère, indiquant la nécessité pour le Département d'acquérir des terrains occupés par la forêt, pour l'aménagement de Roche Béranger, 10/04/1959. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives Départementales, 30 J 147.*

Fig. IV. 2. 17. *Carte représentante le « plan des bornages » sur la zone de Chamrousse, dressée par le Cabinet du géomètre Degaud, échelle 1 :10.000, 1963. Versement du Conseil Général de l'Isère. Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives Départementales de l'Isère, 6765 W 1. Sur la carte sont représentées les limites administratives ainsi que les limites de propriété (publique et privée).*

2.4. RESSOURCES NATURELLES ET DÉVELOPPEMENT DE LA STATION : LA QUESTION DE L'EAU POTABLE

2.4.1. La prise en compte (ou non) de la question de l'eau par les projets d'aménagement de la station (1930 – 1960)

Nous avons déjà pu vérifier, étudiant l'histoire de la station de Pila, que la construction d'un nouvel établissement pensé pour le séjour de milliers de touristes en haute montagne pose le problème de leur viabilisation. L'adduction en eau potable se révèle être le plus souvent un des réseaux les plus compliqués et coûteux à réaliser, car le repérage de nouvelles sources disponibles à proximité des sites s'avère au final beaucoup plus difficile que ce que l'imaginent les concepteurs au début du processus de construction.

Ainsi, les archives de la mairie de Chamrousse, de même que celles du département de l'Isère, conservent plusieurs dossiers dédiés au « problème de l'adduction en eau potable ». Nous nous proposons, en premier lieu, de vérifier si et comment cette question a influencé les réflexions des architectes et des urbanistes à partir des premiers projets des années 1930.

Le projet Sage-Rouet-Communes Indivises, 1935

Dans le dossier descriptif du premier projet d'aménagement touristique trouvent place des indications concernant la construction des réseaux techniques pour la station dont, notamment, le nouvel aqueduc. Le projet prévoit l'emplacement de structures touristiques à différentes altitudes. Le système de distribution d'eau est pensé en conséquence. Les établissements prévus à Clos du Merle et à Pré Gaudet doivent être alimentés par gravité ; à Chamrousse et à Pré Gaudet est envisagée la réalisation d'un réseau afin de fournir un débit journalier de 235.000 litres pour le premier et de 25.000 litres pour le second. L'eau, captée à 1500 mètres, sera conduite aux réservoirs à l'aide de systèmes de pompage[915].

Le projet Sage-Rouet-Communes Indivises, 1943

En 1943, l'architecte Jacque Sage présente un nouveau dossier contenant un projet pour Chamrousse, incluant Recoin et Roche Béranger. Comme nous l'avons vu, le nouveau plan prévoit un emplacement de la station en haute altitude afin de profiter

[915] SAGE Jacques, « Aménagement du massif de Chamrouse en station de sports d'hiver et de tourisme estival », *op. cit.*

de la proximité avec le domaine skiable. Si le site de Recoin doit être préservé pour la pratique sportive, il imagine réaliser à Roche Béranger, autour d'un grand édifice contenant services, espaces commerciaux et une patinoire, des chalets et des hôtels pour un total de 2500 touristes. Après avoir expliqué les principes d'urbanisme présidant au développement de la station, l'architecte dédie diverses pages du rapport au projet de distribution d'eau potable, puis à l'apport en électricité, d'une ligne de téléphone et à la question du chauffage. Considérant le personnel vivant sur place, la population totale à desservir sur Chamrousse est estimée à 4000 personnes. Le besoin en eau est évalué à 200 litres d'eau par jour et par personne. En fonction de cela, l'architecte calcule une consommation journalière de 800 mètres cubes (800.000 litres) et une alimentation nécessaire du réseau de 9,26 litres/seconde. Il en résulte donc une quantité d'eau nécessaire estimée beaucoup plus importante que celle calculée en 1935, avec la première version du projet.
Or, deux problèmes assez communs aux sites de montagne sont remarqués : en premier lieu, le fait que la plupart des sources d'eau potable se trouvent au-dessous de 1700 m, et donc à une altitude inférieure à celle de la station. Cela impose l'obligation de construire des systèmes coûteux de pompage de l'eau. En outre, la quantité d'eau des sources se réduit sensiblement durant la saison hivernale, période durant laquelle le besoin d'eau s'avère pourtant le plus conséquent. Deux solutions sont alors envisagées par l'architecte. La première envisage de capter des eaux de source repérées à une altitude inférieure, dont notamment celle de Rocher Blanc se situant à 1.385 mètres et à une distance de Roche Béranger et de Recoin variant entre 2 et 3 kilomètres. La deuxième, préférable selon l'auteur, prévoit d'acheminer les eaux du lac Robert, considérées suffisamment pures et situés entre 2000 et 3000 mètres, au nord de la station. L'installation du réseau comprend donc la construction de systèmes de captage, de réglage, de canalisation, de pompage, et des réservoirs. Ces derniers sont à construire en amont et en aval de la station.

Le projet des Ponts et Chaussées, 1944

Le projet produit en 1944 par Roger Berrier et Raymond Dosse pour le département de l'Isère confirme la vision de Chamrousse comme station concentrée en altitude et divisée en deux pôles distincts, Roche Béranger et Recoin. Le projet reconnaît à Recoin la vocation d'une station de sports d'hiver très fréquentée le week-end et les dimanches (6.000 skieurs, selon le dossier) par les habitants des centres urbains de proximité. Ainsi, estimant le pourcentage de skieurs qui séjournent en station et des

skieurs qui restent seulement une journée, le nombre de lits à réaliser est limité de 500 à 2000. À Roche Béranger, qui se destine à être une station estivale, la construction d'environ 1000 lits est à prévoir.
Le besoin en eau potable est donc calculé en différenciant les touristes et skieurs séjournant sur place (200 litres par jour par personne) et les skieurs de passage (50 litres par jour par personne). Le volume total représente 525 mètres cubes d'eau par jour à Recoin, et 725 mètres cubes d'eau par jour à Roche Béranger. Les volumes sont encore une fois sensiblement supérieurs par rapport à ceux estimés dans le rapport précèdent. Pour autant, ni le schéma d'adduction de l'eau ni le repérage des nouvelles sources ne sont indiqués dans le dossier, qui se conclut néanmoins sur des considérations mettant en relation le besoin en eau et le programme fonctionnel de la station : « La période d'occupation des deux zones ne coïncidant pas, cette quantité peut, à notre avis, être ramenée à 600 mètres cubes par jour, ce qui correspond à un débit moyen de 7 litres à la seconde ou de 417 litres à la minute »[916].
Le fonctionnement alterné des deux stations selon la saison, condition qui aurait garanti un usage soutenable des sources d'eau, ne se concrétisera toutefois pas, car les deux pôles seront occupés principalement durant la saison hivernale et Roche Béranger sera plus tard planifiée comme une station de sports d'hiver.

Le projet de Laurent Chappis, 1959

Le nombre de skieurs, et le nombre de lits touristiques et non touristiques sont calculés uniquement en fonction de l'extension de la surface skiable. Les champs de neige de Chamrousse pourraient donc être fréquentés simultanément, selon l'architecte et urbaniste, par environ 10.000 skieurs. Considérant le pourcentage de touristes séjournant en station et de skieurs sur la journée, les lits touristiques devraient être limités à 1.500 à Recoin, 2.000 à Roche Béranger et 1.000 autres, entre le centre pour la jeunesse à réaliser à Bachat Bouloud et l'Arselle. La question de la construction des réseaux techniques de la station est ignorée par Chappis et aucun document ne semble montrer un intérêt pour la question de l'adduction en eau potable. Nous ne pouvons que remarquer une augmentation du nombre de lits prévus par rapport aux projets précédents.
La lecture des visions successives des projets fait émerger quelques considérations : si les projets, non réalisés, produits durant les années 1930 et 1940 ont traité de la

[916] SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES, BERRIER Roger et DOSSE Raymond, « Projet du Département de l'Isère. Massif de Chamrousse. Plan de situation générale. », *op. cit.*

question de l'adduction d'eau potable comme une contrainte à considérer dès les phases initiales du projet, à partir des années 1960 en revanche, lorsque les stations de Roche Béranger et Bachad Bouloud sont conçues et successivement réalisées, la réflexion sur le développement urbanistique et architectural de la station semble ne plus croiser les problématiques liées à la construction des réseaux techniques (Fig. IV. 2. 18).

2.4.2. Une augmentation non contrôlée du nombre de lits entraîne la recherche de nouvelles ressources (1960 – 1980)

À partir de la seconde moitié des années 1950, plusieurs études sont conduites par des géologues et des techniciens, commanditées par les services des Ponts et Chaussées, afin de trouver de nouvelles sources indispensables à la desserte de la station en cours de construction. Au début des années 1960, le réseau est constitué comme suit : le Recoin est desservi par deux sources[917] situées à proximité du centre de la station ; deux autres sources sont identifiées pour les stations de Roche Béranger et de Bachat Bouloud[918], à quelques kilomètres de distance du centre. Localisées à une altitude inférieure à celle des établissements, il est prévu que les quatre sources soient dotées de systèmes de pompage permettant une remontée de l'eau jusqu'à des réservoirs construits à une altitude égale ou supérieure à celle de la station[919]. En 1965, les réservoirs de Roche Béranger garantissent une capacité de 1.200 m^3.

Toutefois, au début des années 1960, une reformulation des conditions établies dans la convention signée entre le Département, la SAC et le Syndicat, entraîne une augmentation du nombre de lits prévus[920]. La SAC prend en charge l'aménagement de la zone de la Lauze, à l'est de Roche Béranger, apportant 1000 lits supplémentaires. De son côté, le Département prévoit la vente directe de terrains à Roche Béranger afin de permettre la réalisation d'immeubles collectifs et envisage

[917] La source de la Grenouillère (2,5 litres/seconde) et la source du Vernon (3 litres/seconde).
[918] La source du Rocher Blanc (min. 22 litres/seconde, durant la saison hivernale) et la source de Boulac ou de la parcelle 37 (0,4 litres/seconde, durant la saison hivernale).
[919] SARRET -REYNAULD J., « Rapport géologique sur divers projets d'alimentation en eau potable de la station de Séjour de Roche Béranger et de la station de sports d'hiver de Recoin (Isère). », juillet 1959, Versement du Conseil General. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 70 ; COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX, « Inventaire et état des lieux des installation de production et de distribution d'eau potable par Compagnie Générale des Eaux. », 10 septembre 1990, Versement du Conseil Général. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 70.
[920] LABUISSIÈRE Jean, « Le massif de Chamrousse. Mémoire pour École Nationale de l'Administration », *op. cit.*

une expansion à Recoin[921]. En outre, en 1965, Grenoble obtient d'organiser les Jeux olympiques d'hiver de 1968. Le problème de la recherche de nouvelles sources d'eau potable se pose à nouveau et des études sont encore une fois commanditées à des géologues, comme montre le dossier de 1966, dressé par Sarrot-Reynauld, professeur à Grenoble :

> « Devant l'extension de la station de Chamrousse qui comprend les ensembles du Recoin, de Roche Béranger et de Bacha Bouloud, il s'avère nécessaire de rechercher de nouvelles ressources en eau potable pour compléter l'alimentation existante qui se fait pour une assez faible part à partir de sources situées dans le secteur du Recoin (Rapport J. Sarrot- Reynauld du 23 juillet 1959), mais surtout à partir des captages de Rocher Blanc situés à une cote inférieure à 1400 mètres ce qui nécessite un pompage important » [922].

Le débit nécessaire pour compléter l'équipement devrait se situer entre 25 et 30 litres/seconde. Des solutions sont donc proposées. Outre la recherche de nouvelles sources, dont celle au col de la Balme, le géologue évalue la possibilité de réaliser de nouveaux captages d'eau dans les lacs naturels du massif de Belledonne, situés en proximité de la station (lac Achard, lacs Robert, lacs Levetel, lac des Pourettes). Il s'agit de projets ayant un impact considérable sur le paysage ainsi que sur l'environnement naturel des lacs de montagne, avec la réalisation de barrages ou de systèmes d'imperméabilisation des bassins naturels, la construction de conduites, de systèmes de filtrage et d'adduction. Une deuxième solution consisterait à capter l'eau sous la plaine de l'Oursière, avec la réalisation d'un nouveau réservoir au Col de la Balme[923]. Cette deuxième solution serait à privilégier selon le géologue, du fait de la constance des débits et la qualité de l'eau. Toutefois, la distance entre le lieu de captage et la station rend le projet compliqué : outre les coûts de transport, le captage de l'eau dans d'autres bassins versants a un impact non négligeable sur les aqueducs des collectivités territoriales de la région et engendre des tensions entre la station et d'autres systèmes productifs, telles des activités industrielles de la vallée.[924]

---

[921] CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Session Avril 1962. Rapport du Préfet. Objet : Aménagement de Chamrousse. Compte rendu général. Historique de la participation du Département au financement de l'opération, suite à convention avec communes du 1944. », *op. cit.*
[922] SARRET -REYNAULD J., « Rapport géologique sur l'alimentation en eau potable de Chamrousse », 1966, 18 p., Dossier : eau-historique. Archives de la Commune de Chamrousse.
[923] *Ibid.*
[924] DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT, « Lettre au sous-préfet. Objet : alimentation en eau de Chamrousse. », 1980, 8516-73. Archives départementales de l'Isère.

Par conséquent, le débit devrait être limité par rapport aux ressources naturelles disponibles [925].

Durant les mêmes années, les difficultés rencontrées pour équiper la station d'un réseau d'eau adapté amènent la Société d'Aménagement de Chamrousse à demander à être déchargée du service[926]. Suite au refus de la part du Syndicat Intercommunal de s'en charger, les administrateurs se tournent vers un acteur privé spécialisé capable d'assurer la construction et la gestion du réseau. En 1965, une convention est signée entre le département, propriétaire du réseau, et la Compagnie Générale des Eaux (C.G.E.), qui assume la responsabilité de sa gestion, entretien. Il est entre autres stipulé que « si les installations deviennent insuffisantes pour satisfaire la consommation, le concessionnaire devra présenter dans un délai de six mois, le projet de travaux d'amélioration à exécuter pour rétablir la situation »[927]. Le système d'acteurs restera inchangé jusqu'à la création, en 1989 de la commune de Chamrousse, à laquelle le Département cèdera la propriété du réseau d'eau potable[928] (Fig. IV. 2. 19).

La complexité des projets en cours de définition provoque un retard dans les réalisations : afin de répondre à l'urgence que les Jeux Olympliques de 1968 représentent, la Compagnie Générale des Eaux décide d'augmenter provisoirement le captage de la source du Rocher Blanc (avec des conséquences sur la desserte du centre habité de la commune de Vaulaney-le-Haut, situé à une altitude inférieure) et d'améliorer les systèmes de captage et de pompages des sources existantes. Les modifications proposées « sont nécessaires pour les besoins en eau de Chamrousse, pour les 3 ou 4 ans à venir. Pour les besoins définitifs, il faudra rechercher un complément d'appoint vers l'Oursière »[929].

---

[925] SARRET -REYNAULD J., « Rapport géologique sur l'alimentation en eau potable de Chamrousse », *op. cit.*

[926] CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Séance du 20 décembre 1962, dossier 194, « Aménagement de Chamrousse » », 1962, Versement du Conseil General. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 50 ; CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Commission départementale. Séance du 25 septembre 1964. Objet : Chamrousse - Exploitation du réseau de distribution d'eau. Rapport du préfet. », Versement du Conseil General. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 50.

[927] CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Extrait des délibérations de la commission départementale. Chamrousse - cession du réseau d'eau. », 27 août 1965, Archives départementales de l'Isère, 8516 W 73.

[928] Auteur Inconnu, « Convention entre le Département de l'Isère et la Commune de Chamrousse. », 1993, Versement du Conseil Général. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 70.

[929] COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX, SECTEUR DE GRENOBLE, « Station de Chamrousse. Renforcement de l'alimentation en eau potable. Mémoire explicatif et justificatif », 14 juin 1968, Dossier : Eaux - historique. Archives de la Commune de Chamrousse.

Les archives témoignent de ce que le problème a, semble-t-il, toujours été traité en situation d'urgence, en cherchant à adapter le réseau aux évolutions de la station, sans jamais entreprendre des réflexions sur le long terme ou sans jamais remettre en cause le plan d'aménagement en fonction des disponibilités en eau. La problématique réapparaît ainsi durant les années 1970. Alors que le développement des zones de « Super Recoin » et de la Lauze est abandonné en raison du manque d'eau[930], la demande en volume d'eau par jour et par personne s'accroît et de nouveaux lits ne cessent d'être construits[931]. En outre, des évènements comme l'achèvement, en novembre 1975, de l'autoroute A48 entre Lyon et Grenoble entraînent une augmentation de visiteurs le week-end[932].

Un document rédigé pour le Syndicat Intercommunal des Eaux de Casserousse et des Communes du Vallon d'Uriage, conservé aux archives municipales, révèle en outre que le problème du difficile repérage d'eau potable n'est pas propre à la station, mais que plusieurs collectivités du vallon d'Uriage sont concernées, sur lesquelles pèse le fonctionnement de la station thermale et de la station de ski.[933]

Le projet de captages dans la plaine de l'Oursière est réactivé durant la seconde moitié des années 1970. Des études menées entre 1976 et 1982 envisagent plusieurs solutions : un captage d'eau en lien avec la source Duy, ou la cascade de l'Oursière, ou encore, choix qui sera privilégié, la récupération des eaux souterraines de la

930 Document signé, « Rapport de l'Ingénieur d'arrondissement à la Préfecture de l'Isère, 3ème section économique. Objet : station de Chamrousse. Renforcement de l'alimentation en eau potable », Dossier : Eau-historique. Archives de la Commune de Chamrousse.

931 « L'accroissement de la population escompté dans la station de Chamrousse est de 3000 habitants, soit un besoin journalier supplémentaire de 900 m3 » Source : Auteur Inconnu, « A.E.P. Chamrousse », 27 mars 1970, Dossier : Eau - historique. Archives de la Commune de Chamrousse.

932 DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL DE L'ÉQUIPEMENT, « Lettre à M. les sous- préfet Meyson. Objet : Alimentation en eau de Chamrousse », 22 décembre 1975, Dossier : Eau- Historique. Archives de la Commune de Chamrousse.

933 NOEL J. M. Ingénieur du réseau, « Approche générale du problème de l'alimentation en eau potable du S.I.E. de Casserousse et des communes du Vallon d'Uriage. », 22 janvier 1974, Dossier : Eau - historique. Archives de la Commune de Chamrousse.

plaine de l'Oursière[934]. Les documents consultés montrent que toutes les solutions ont un impact sur d'autres activités profitant du même réseau d'eau. Les archives conservent des échanges à ce sujet avec le Syndicat des eaux de la Duy, les papèteries du Domeynon, ou l'usine hydroélectrique de Revel[935]. Entretemps, la construction de deux réservoirs au col de la Balme est projetée, pour une capacité totale de stockage de 1200 m3. Cela se révèle urgent pour des raisons de sécurité : jusqu'alors, en effet, le stockage d'eau nécessaire pour la lutte contre les incendies était également utilisé comme ressource complémentaire d'eau potable[936].

Entre la fin des années 1970 et le début des années 1980, d'autres améliorations sont à prévoir. Plusieurs études sont donc développées en parallèle : La Direction Départementale de l'Équipement propose de récupérer l'eau du bassin du Domeynon et d'entreprendre des études pour le captage de l'eau des lacs Roberts ; la Direction Départementale de l'Agriculture analyse la possibilité de capter l'eau au-dessous des terrains de l'Arselle, tourbière située au sud de Roche Béranger[937]. C'est ce dernier projet qui sera ensuite réalisé (Fig. IV. 2. 20).

---

934 Voir, entre autres : CALMELS P. et C.E.A. - C.E.N.G. Division de Chimie Département de Chimie appliquée, « Étude hydrogéologique du système: cascade de l'Oursière, Domenon, sources de la Duy, prise d'eau de l'usine hydroélectrique de Revel (cours moyen du Doménon) », 1978, 12 p., Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction technique d'aménagement et de l'équipement. Archives départementales de l'Isère, 8055 W 14 ; CALMELS P. et C.E.A. - C.E.N.G. Division de Chimie Département de Chimie appliquée, « Domenon. Complément d'étude sur le cours du Domenon entre la prise d'eau de l'usine du Lauzet et l'usine de la Pia », 1979, 9 p., Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction technique d'aménagement et de l'équipement. Archives départementales de l'Isère, 8055 W 14 ; GUIZERIX J. et C.E.A. - C.E.N.G. Division de Chimie Département de Chimie appliquée, « Propostition. Étude de caractéristiques de transfert des eaux du site de la cascade de l'Oursière (Massif de Belledonne - Isère) », 1974, 12 p., Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction technique d'aménagement et de l'équipement. Archives départementales de l'Isère, 8055 W 14.

935 Voir, entre autres : CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Extrait des délibérations du Conseil Général. Dossier EIF 401 : Problèmes concernant Chamrousse », 1982, 4 p., Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction technique d'aménagement et de l'équipement. Archives départementales de l'Isère, 8055 W 14.

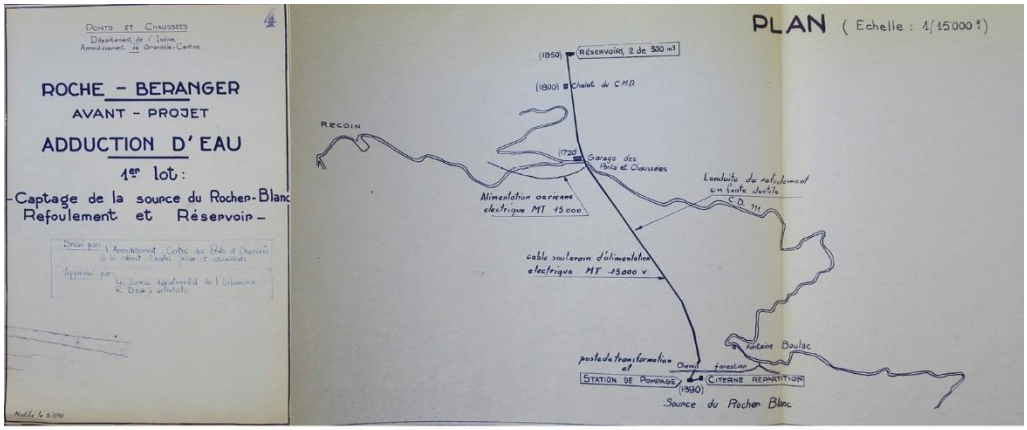
936 COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX, « Développement de l'alimentation en eau potable », 1976, Dossier: Eaux- Historique. Archives de la Commune de Chamrousse ; CONSEIL GÉNERAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Extrait des délibérations de la commission départementale. Chamrousse - cession du réseau d'eau. », *op. cit.* ; Auteur Inconnu, « Rapport de l'ingénieur des TPE. Alimentation en eau Chamrousse », 1982, Dossier : Eau- Historique. Archives de la Commune de Chamrousse.

937 Voir, entre autres, DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE. DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT. ARRONDISSEMENT DE GRENOBLE, « Objet : Station de Chamrousse. Renforcement de l'alimentation en eau potable. Captage des Lacs Robert. Avant-projet sommaire. Adduction par refoulement. », 5 avril 1982, Dossier : Eau- Historique. Archives de la Commune de Chamrousse ; « Rapport de l'ingénieur des TPE. Alimentation en eau Chamrousse », 1982, Dossier : Eau- Historique. Archives de la Commune de Chamrousse ; « Chamrousse. Réunion du 15 décembre 1981. Problèmes d'eau et assainissement. Présents le directeur S.C.A.E., D.D.E, D.D.A. », 1981, Dossier : Eau - Historique. Archives de la Commune de Chamrousse.

Les analyses mettent donc en évidence que la construction d'un réseau d'eau potable pour la station de Chamrousse a impliqué la transformation du paysage et de l'environnement du site. Il est également possible de démontrer que les capacités du site en termes de ressources en eau potable ont eu une influence sur l'évolution du projet : si les architectes et urbanistes semblent ignorer la question dans les années 1960, la pénurie des ressources en eau potable a imposé des limites au développement possible de la station. Dans la phase la plus critique, durant la seconde moitié des années 1970 et jusqu'au début des années 1980, le Département a été notamment obligé, par le blocage des permis de construire, d'empêcher toute nouvelle réalisation qui aurait impliqué une augmentation du nombre de touristes[938]. Le réseau d'eau potable actuel, considéré suffisant par rapport au nombre d'habitants de la commune et aux flux de touristes, s'appuie encore sur les travaux d'amélioration réalisés durant les années 1980. Mais les extensions de la station de Chamrousse envisagées durant les années 1960 et 1970 à Recoin et à Roche Béranger ont été définitivement abandonnées. Aujourd'hui la commune peut donc compter sur 3 captages d'eau présents sur son territoire (Rocher Blanc, Boulac, Arselle) et sur beaucoup d'autres qui se trouvent à l'extérieur des limites communales, principalement dans la vallée du Domeynon[939] (Fig. IV. 2. 21).

[938] Voir DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL DE L'ÉQUIPEMENT, Lettre au sous-préfet ayant comme objet « Alimentation en eau de Chamrousse », 1980, Versement du Conseil General. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 73 ; CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ISÈRE, « Extrait des délibérations du Conseil Général. Dossier n° E.1.500. Station de Chamrousse. Alimentation en eau. Demande de crédits », 1979, 3 p., Versement du Conseil Général. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 50.

[939] Présentation préparée lors d'une réunion publique du 20-09-2016 au sujet de l'« Évaluation environnementale du P.L.U. ». Source : office technique de la Commune de Chamrousse.



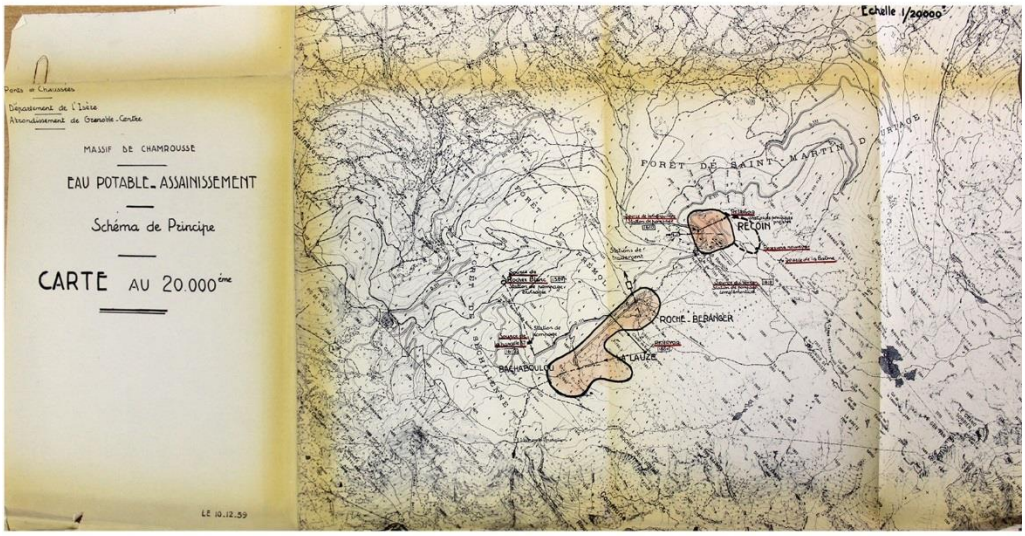


Fig. IV. 2. 18. a. *Détail du document : « Roche-Béranger, avant-projet d'adduction d'eau, 1er lot : Captage de la source du Rocher Blanc, Refoulement et Réservoir. Dressé par : Arrondissement Grenoble- Centre Ponts et Chaussées et le cabinet Charles Julian et successeurs. Plan échelle 1 :15.000, modifié le 3/7/1957. Dossier : « Eau-historique », Archives municipales de Chamrousse.* ***b.*** *« Eau potable-assainissement. Schéma de principe », carte à l'échelle 1 : 20.000, dressée par Les Ponts et Chaussées, département de l'Isère, arrondissement de Grenoble-Centre, le 10/12/1959. Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 73.*

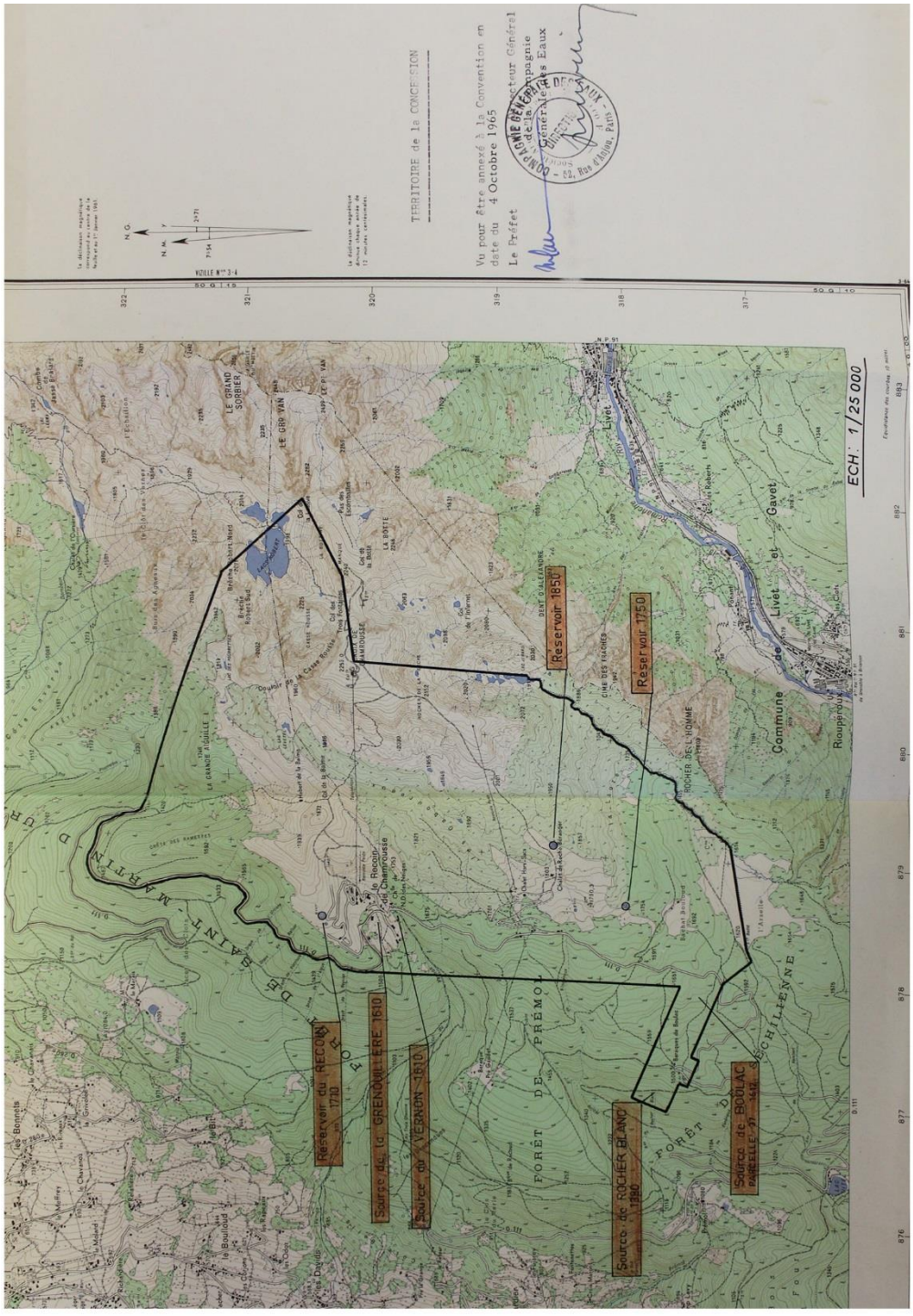


Fig. IV. 2. 19. *Carte représentante les sources et les réservoirs présents sur le territoire de Chamrousse, dans le cadre de la concession entre le Département de l'Isère et la Compagnie Générale des Eaux, 4/10/1965. Échelle 1:25.000. Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 70.*

Fig. IV. 2. 20. *Carte représentante les sources, les réservoirs et le réseau d'adduction en eau potable de Chamrousse, existant et en projet. Carte non datée (début 1980 ?). Échelle 1:10.000. Dossier : « Eau Historique », archives de la Commune de Chamrousse. Nous avons dessinée sur la carte le périmètre de la concession du Département à la Compagnie Générale des Eaux, datant du 4/10/1965, pour mettre en évidence comment le besoin croissant d'eau potable porte à considérer des sources de plus en plus éloignées du centre de la station, provoquant un impact sur le réseau d'eau potable appartenant à d'autres bassins versants.*

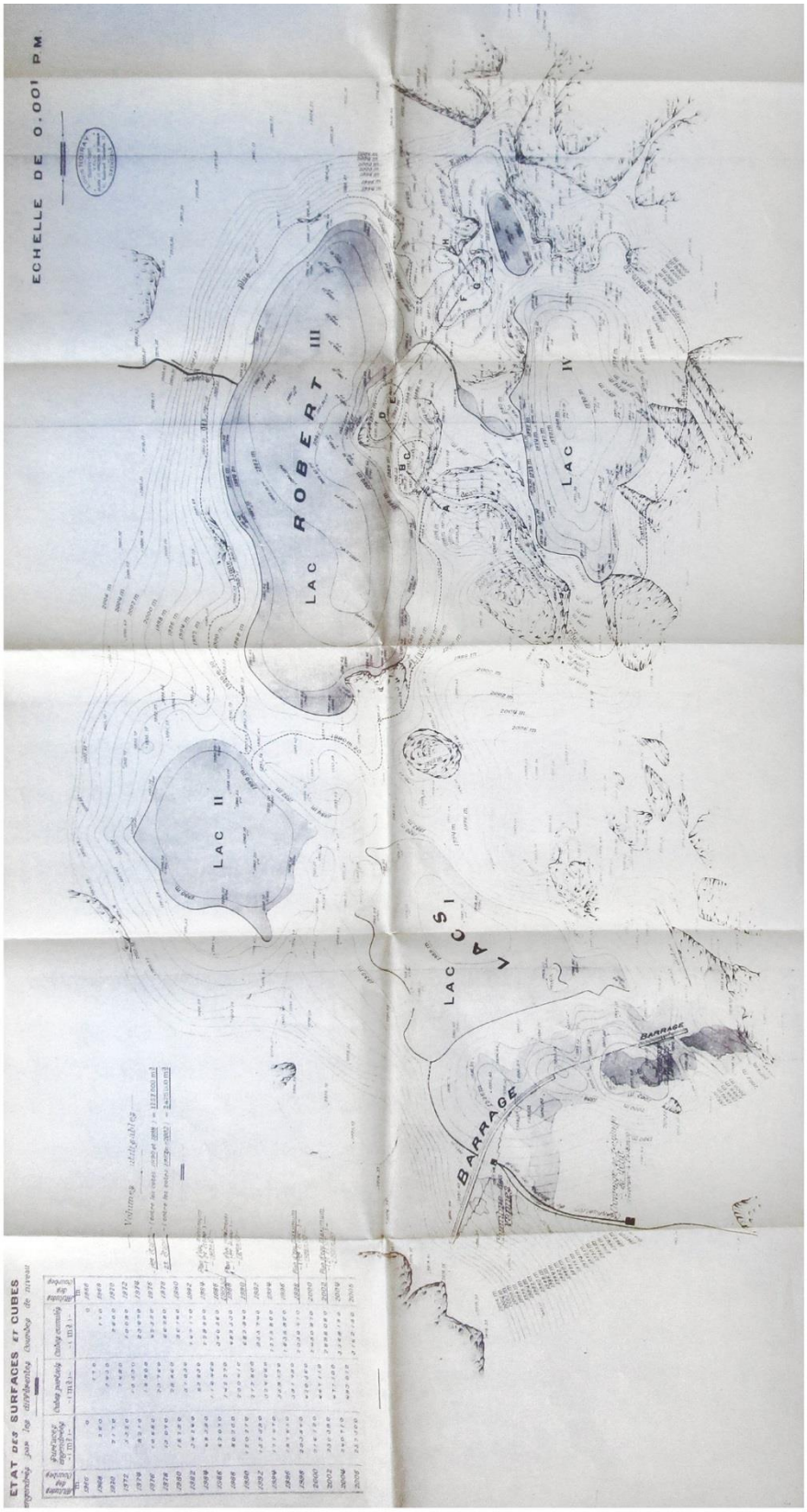


Fig. IV. 2. 21. *Projet pour la captation des eaux du Lac Robert. Carte non datée (début 1980 ?). Échelle 1:1.000 (?). Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction technique d'aménagement et de l'équipement. Archives départementales de l'Isère, 8055 W 16.*

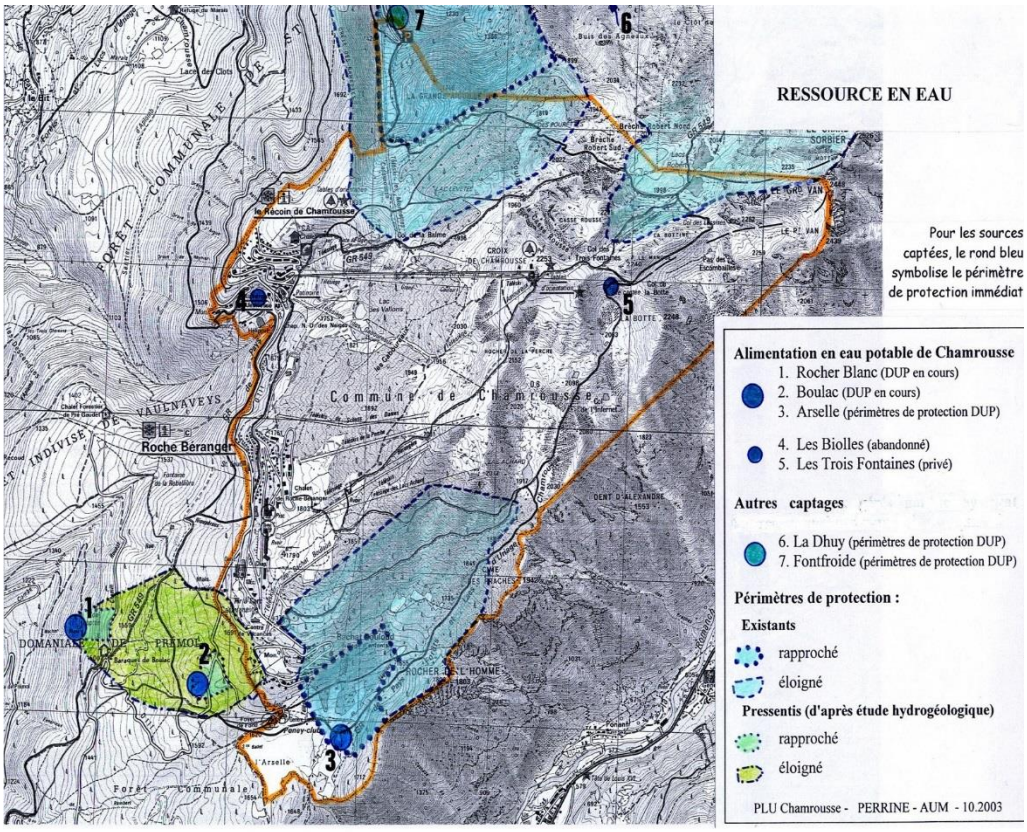


Fig. IV. 2. 22. *Réseau d'adduction d'eau, actuel. Office urbanisme de la commune de Chamrousse.*

2.5. CONCLUSION : UNE CONTRIBUTION POUR SAISIR LES ENJEUX ACTUELS D'UN TERRITOIRE TOURISTIQUE ?

Grâce au recours à un temps long, nous avons pu dévoiler une diversité de modèles qui ont été imaginés sur le même site. D'une exploitation touristique visée à l'échelle du massif et pensée pour la saison tant estivale qu'hivernale, durant les années 1930, les projets se tournent progressivement vers la réalisation d'une station de sports d'hiver, dans l'après-Seconde Guerre mondiale. Chaque étape porte avec elle une image du paysage, reconfigure le système de connexion territoriale, et exploite les ressources du site de manière différente. Nous avons en outre remarquée un décalage, toujours présent, entre la vision portée par architectes ou urbanistes et les transformations effectivement opérées sur un territoire. Le jeu d'acteur est en ce sens un facteur extrêmement important pour comprendre pourquoi certaines idées ont pu être concrétisées au lieu que d'autres (Fig. IV. 2. 23)

Chamrousse se trouve aujourd'hui dans une phase de réflexion quant à son futur. Dans une conjoncture qui voit une diminution de la croissance de la fréquentation hivernale[940], les administrateurs de Chamrousse réfléchissent à d'autres formes de tourisme complémentaires au ski, pour faire vivre la station durant toute l'année[941]. Une révision du P.L.U. a été lancée notamment en prévision du projet de réaménagement de la station de Recoin « Chamrousse 2030 », signé par l'agence d'architecture et d'urbanisme Aktis et approuvé en 2015, à la suite d'un concours lancé par la commune. Un aspect important réside dans la tentative de réfléchir à d'autres formes de tourisme, pour sortir d'une offre jusqu'aux années récentes complètement visée sur le ski. La station semble en particulier vouloir intercepter le tourisme d'affaires ou lié aux activités des nombreux centres universitaires et de recherche qui gravite autour de la ville de Grenoble. Il s'avère désormais nécessaire, pour les acteurs concernés, de regarder à la station comme partie d'un système d'attraction étendu à l'échelle territoriale (Fig. IV. 2. 24). Cela implique, notamment, de reprendre la discussion autour des infrastructures d'accès à la station, qui caractérise, comme nous l'avons découvert, toute l'histoire de Chamrousse. La volonté retrouvée de connecter la station au centre urbain fait pencher pour la mise

[940] Nous ne sommes pas parvenue à obtenir les données de fréquentation touristique hivernale depuis l'Office de Tourisme de Chamrousse. Nous appuyons cette considération sur des informations contenues dans le dossier « Séminaire, Présentation des stations de ski, Le Grésivaudan, 10/10/2016, qui nous a été transmis par la Commune de Chamrousse : « Nombre de journées-skieurs alpins : 2015/2016 : 509 833 ; 2014/2015 : 481 906 ; 2013/2014 : 551 142.)

[941] Entretien avec Dominique Jubert-Duriol et Yann Troton auprès de l'office technique de la mairie de Chamrousse, 5 décembre 2017.

en place de systèmes de transports alternatifs à la voiture, par exemple une possible connexion par câble entre l'agglomération grenobloise et la montagne de Chamrousse.

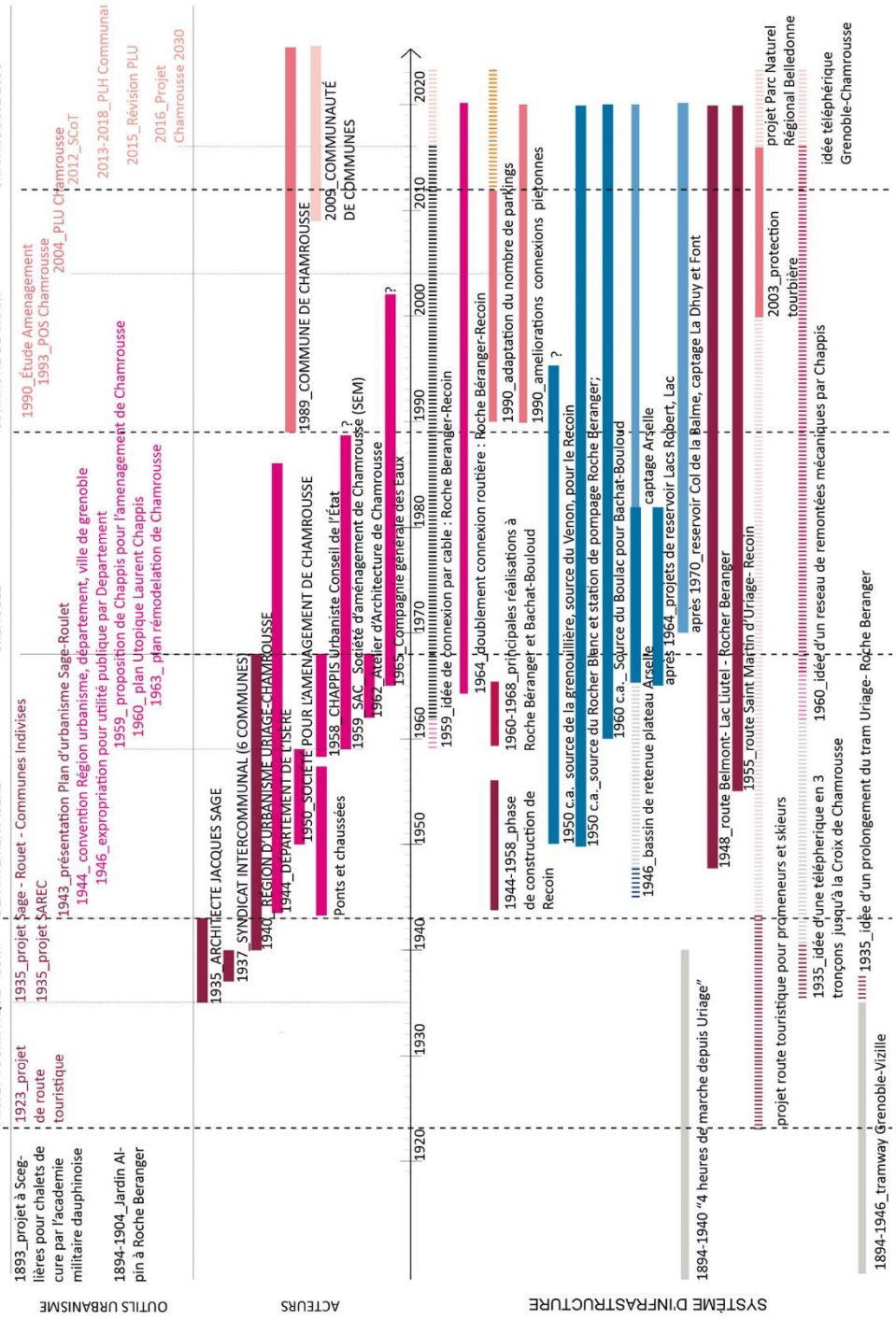


Fig. IV. 2. 23. *Frise chrono-systémique réalisée par l'auteure. L'évolution du système d'acteurs, des outils d'urbanisme et de la construction des principales infrastructures pour Pila y sont reportées en parallèle. En rose, l'évolution du tissu bâti et des infrastructures de transport ; en bleu, l'évolution de l'aqueduc. Les diverses nuances font référence aux étapes successives de l'histoire du territoire.*

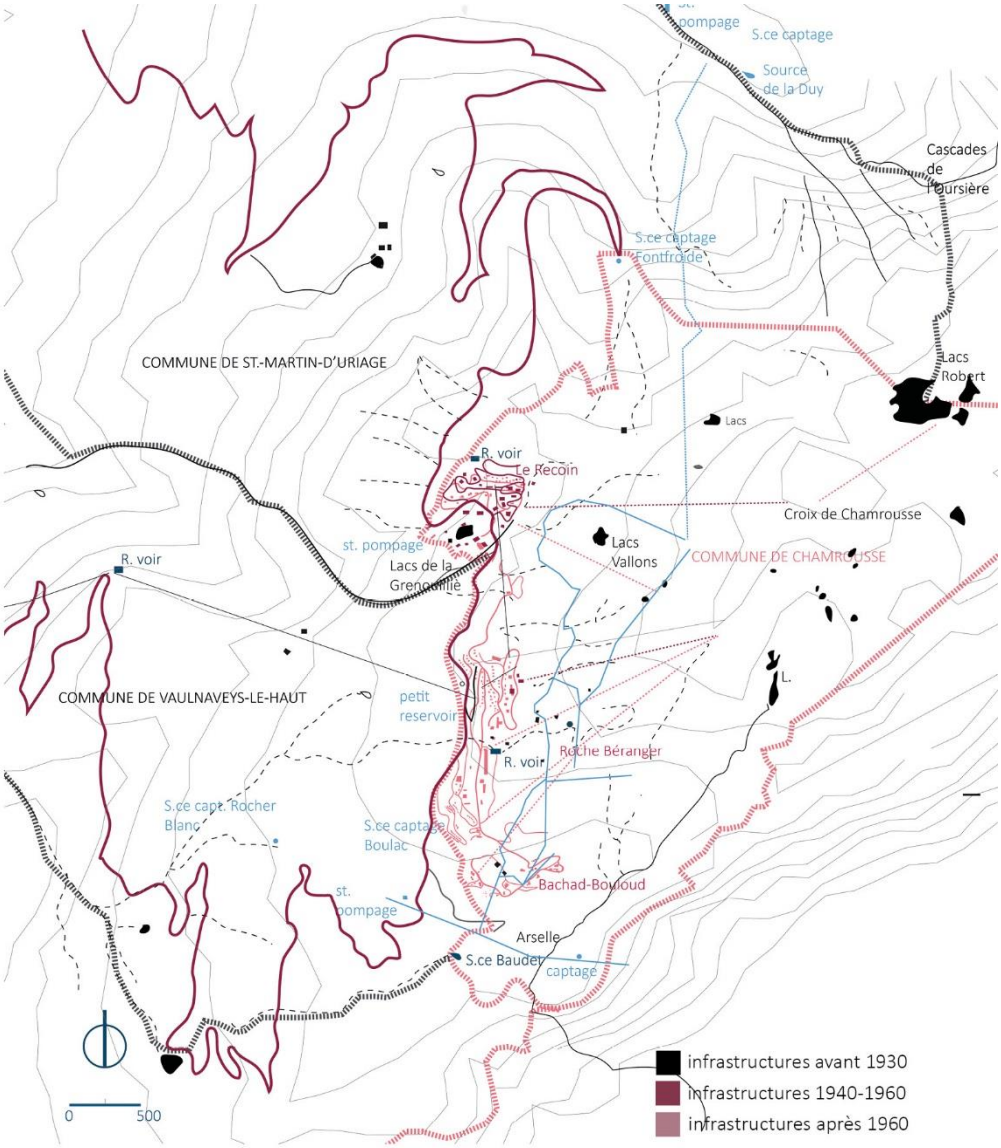


Fig. IV. 2. 24. *Carte représentant le palimpseste du système d'infrastructure, du bâti, des limites administratives (en rose) et du réseau d'eau potable de Chamrousse (en bleu). Les nuances font référence aux successives phases historiques (comme représentés dans la Fig. IV. 2. 23). La carte montre notamment que les réalisations les plus récentes (rose clair) se concentrent en haute altitude. Carte réalisée par l'auteure sur la base d'une comparaison des plans IGN à l'échelle 1 :25.000, dressés en 1950 (juste avant la création de la station) et en 2015.*

Conclusion

Dans le sens d'une progression

Le développement de la thèse a été pensé de manière à introduire progressivement les principales questions qui ont été à l'origine du travail de recherche. Dans ce sens, sa structure reflète le processus de maturation de l'esprit du chercheur : la problématique, les hypothèses, la méthode ont évolué durant les années que nous avons dédiées au travail ; elles ont été ajustées durant le temps que nous avons consacré aux recherches dans les archives, produisant une sorte de mouvement aller-retour entre la définition des enjeux de la thèse et le travail de recherche sur un corpus. Cette façon de procéder présente à la fois des risques et des avantages. D'un côté, le risque est de rendre la structure du travail moins homogène et de négliger certains aspects, notamment durant l'analyse des cas d'étude, du fait d'une quantité trop vaste de données à traiter. De l'autre, le travail de recherche a laissé ouverte, jusqu'aux phases les plus avancées, la possibilité d'inclure dans le raisonnement des « imprévus » qu'il s'agisse de documents d'archives apportant des informations nouvelles utiles pour préciser les questionnements de départ ; ou bien de références théoriques qui nous ont permis d'approfondir la réflexion.
Le processus de recherche se reconnaît dans la structure même de la thèse : la préparation de chaque chapitre a permis de poser, pour le lecteur comme pour l'auteur, le socle de connaissances nécessaires pour affronter le suivant.

Retour sur les enjeux de la thèse

Une première partie a été dédiée à l'établissement d'un état de la recherche dans le domaine de l'architecture, afin de comprendre l'évolution du regard des chercheurs provenant de diverses disciplines sur l'objet « station de sports d'hiver ». Cela a permis, entre temps, de mieux situer notre propos et nos questionnements autour d'aspects encore peu étudiés concernant l'architecture touristique en montagne, ou au regard des enjeux récents soulevés par les recherches sur les stations de montagne, dans d'autres champs disciplinaires.
Dans une deuxième partie, nous avons traité de l'histoire de l'aménagement touristique de la montagne en France et en Italie, et du rôle joué par les architectes et les urbanistes. L'étude a permis de tester les potentialités d'une lecture parallèle

de deux contextes assez différents (la France et l'Italie), afin de comprendre les spécificités de chacun, mais aussi en vue d'élargir le cadre temporel, souvent limité jusqu'alors à la période dite des Trente Glorieuses ou du Boom économique, à la période 1930-1980, incluant dans notre étude les années précédant le conflit mondial. Nous avons enfin compris l'opportunité de regarder l'évolution des formes bâties à l'intérieur des changements du contexte historique, politique, culturel de chaque pays et de considérer le travail de l'architecte et de l'urbaniste comme étant partie d'un réseau d'acteurs (avec les promoteurs, administrateurs, techniciens, etc.). Les enjeux méthodologiques testés dans les deux premières parties ont permis de structurer les études de cas dans les chapitres suivants.

Dans une troisième partie, nous avons analysé l'histoire de trois stations : celle de la Plagne, celle des Menuires, et celle de Sansicario.

Nous avons d'abord étudié la construction d'un plan masse et d'un plan d'aménagement pour les premières stations du domaine de La Plagne par l'architecte Bezançon et du plan masse de la station des Menuires. Une analyse conduite sur une temporalité courte (1960-1975) a permis de révéler les interactions entre la définition d'un projet et les données à la fois physiques et historiques du site d'implantation, dans ce cas, la géologie du sol, les traces laissées par les usages précédents, le régime foncier, remettant en discussion l'image d'une station construite *ex nihilo*.

Nous avons ensuite étudié le cas de la station de Sansicario, originairement conçue par Laurent Chappis au début des années 1970. Nous avons suivi la trajectoire de la station après sa construction jusqu'à présent, et remonté le temps pour comprendre l'origine du projet, dans le processus long de transformation des territoires de haute altitude opéré par le ski en haute Val de Suse à partir du début du XX^{e} siècle.

Les hypothèses de la thèse ont été formulées de manière à interroger une vision communément admise des stations de sports d'hiver de haute altitude construites dans l'après-Seconde Guerre mondiale, qui ont été le plus souvent considérées comme des établissements décontextualisés, à savoir hors de toute dimension temporelle et spatiale des territoires où elles ont été implantées. Notre démonstration a été élaborée sur la base d'un repositionnement des stations dans la trajectoire temporelle et dans les contextes locaux des territoires supports, pour en découvrir les multiples formes d'enracinement.

La recherche a révélé qu'une station, comme tout établissement humain, est le résultat du travail de l'homme sur un support, le territoire, qui n'est pas neutre. Au contraire, ce dernier est caractérisé par une stratification de multiples composantes, naturelles ou anthropiques ; nous avons pris en exemple certaines d'entre elles : l'hydrographie, la géologie, le foncier, l'infrastructure de transport ou technique, les traces des usages précédents du sol. La station devient donc un système à géométrie variable (dont les dimensions et l'échelle d'influence varient dans le temps) et difficilement catégorisable par sa seule période de construction (première, deuxième, troisième et quatrième génération), car les évolutions successives ont souvent radicalement modifié l'idée originale.
Dans l'éditorial du volume 116 de la revue *Urbanisme* de 1970 une station est ainsi définie :

> « Les stations […] ne sont-elles pas un prolongement […] de la ville dans un espace rural vierge, soumis à des modèles urbanistiques, architecturaux ou culturels, fournis par l'extérieur et sans corrélation avec le milieu [?] »[942]

Les paradigmes de « station en site vierge » et une lecture générationnelle des stations, encore fréquemment utilisés de nos jours, ne permettent pas, à notre avis, d'expliquer les difficultés auxquelles les stations font face aujourd'hui, ni d'éclairer le parcours des territoires de haute montagne après l'implantation du projet.
À la suite d'une opération de déconstruction des paradigmes communément utilisés pour décrire les stations de sports d'hiver, dans la Partie III, nous avons pu essayer, dans une quatrième et dernière partie, de mettre en place une méthode pour produire une connaissance nouvelle de ces territoires.
Le tissu bâti des stations de Pila, en Italie, et de Chamrousse, en France, tel que nous l'apercevons aujourd'hui, a été construit à la suite d'un projet produit entre la fin des années 1950 et la fin des années 1970. La recherche a élargi l'intervalle temporel d'analyse, pour remonter jusqu'aux premières réflexions conduites dans les années 1930 et s'est emparée de diverses entrées, ressortant du simple cadre d'une étude des objets architecturaux. Nous avons donc menée une exploration dans plusieurs fonds d'archive pour traiter des informations qui n'avaient encore jamais fait objet d'une étude.
L'analyse de l'évolution des systèmes d'accès aux stations a fait émerger, pour le cas de Pila comme pour le cas de Chamrousse, une histoire caractérisée par la

[942] DELFANTE Charles, « Montagne, éditorial », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, p. 1.

succession de projets et visions assez différentes, dépendant des changements dans le système d'acteurs, ainsi que des transformations des contextes culturels et sociaux de l'époque. Dans les deux cas, l'aménagement touristique des sites de haute altitude, initialement envisagé comme une mise en valeur des données naturelles (le soleil, la forêt, la neige) et historiques du massif, par la conception d'un système d'infrastructure diffus, estival aussi bien qu'hivernal, s'est tourné, dans l'après-Seconde Guerre mondiale, vers la seule exploitation de la neige, avec la réalisation d'établissements concentrés en haute altitude. Par ailleurs, en-fonction des périodes, la station de haute altitude a tissé des liens divers avec le territoire, recherchant une connexion avec les centres urbains de proximité (Aoste, Grenoble) grâce, notamment, à l'invention des remontées mécaniques, en vue d'une fréquentation journalière ou bien s'adressant à des touristes provenant de loin et séjournant sur les lieux mêmes, lorsque l'ouverture des réseaux autoroutiers a facilité le mouvement des masses. Aujourd'hui, le renforcement des connexions avec les centres urbains situés dans la vallée, ou la création de synergies avec d'autres destinations touristiques situées à proximité est l'un des enjeux majeurs pour les stations de Pila et Chamrousse, tout comme pour beaucoup de stations en général. Face à la difficulté d'intervenir sur le patrimoine bâti du fait même de la faible capacité d'adaptation des architectures construites dans la période 1945-1975, les systèmes d'infrastructure d'accès et de connexion semblent constituer aujourd'hui des rouages plus facilement ajustables dans la tentative de redéfinir l'identité des stations d'altitude[943].

Une deuxième considération est issue de l'analyse des divers projets qui se sont succédé à partir des années 1930, jusqu'aux années 1970. Il est en effet apparu que la station concentrée en haute altitude est un modèle d'exploitation touristique assez récent, résultat du contexte de croissance économique des années 1950 et 1960, et d'une conjoncture culturelle, sociale, politique et législative qui a créé les conditions pour une maitrise du foncier, un rassemblement des capitaux nécessaires, ainsi que sa réalisation technique. Toutefois, d'autres modèles ont été envisagés sur les mêmes sites après l'invention du ski, même si, souvent, ils n'ont jamais été construits.

> « Ce processus de développement résulte d'un choix réalisé par certains fonctionnaires, inscrits dans un réseau de promoteurs, alors que d'autres solutions d'aménagement étaient possibles. L'exemple des stations anciennes implantées dans

[943] Réflexion issue d'un entretien avec Antonio De Rossi, au Politecnico de Turin, 20/04/2017.

> des sites comparables (Huez, les Deux Alpes) et celui des stations des autres pays de l'arc alpin, ont été exclus de la pensée dominante des années 1960, pour laquelle l'espace était considéré neutre, vide de projets locaux sinon pour contrarier la croissance »[944].

Enfin, des considérations émergent à la suite de l'analyse menée en parallèle sur les stations de La Plagne et de Chamrousse, relative à l'histoire de la construction d'un aqueduc en haute altitude rendu nécessaire afin de desservir de nouveaux établissements pensés pour avoir, en hiver, une fréquentation de milliers de lits. Une recherche conduite dans les archives municipales des deux stations a permis de saisir, à partir de la quantité même de documents conservés, combien cette question a été au centre du débat entre les acteurs impliqués durant tout le procès de création des nouvelles stations. Par contre, la question est pratiquement absente, pour ce que nous avons pu voir, des archives des architectes et des urbanistes.
En 1942, dans un article présentant le nouveau projet pour la station de Terminillo, dans les Apennins italiens, le concepteur Scipione Tadolini inclut la présence de sources d'eau potable dans la liste des éléments déterminant le choix des lieux d'implantation des nouvelles stations.

> « *La presenza di acqua abbondante è condizione essenziale per lo sviluppo di un centro abitato […]. Le zone sprovviste o scarsamente dotate di sorgenti vanno decisamente scartate e lo stesso dicasi per quelle dotate di acque intermittenti o di portata molto variabile. […]. È doloroso a volte rinunciare a delle soluzioni panoramicamente brillantissime e di sicuro effetto, ma ciò che conta essenzialmente sono le condizioni di vita e di abitabilità: meglio concentrarci sulle viste ridotte che creare un centro destinato a restare deserto* »[945].

Cette conscience semble complètement disparaitre dans les années 1960-1970, lorsque, d'ailleurs, le plus grand nombre des stations est réalisé. Les architectes, y compris ceux qui connaissaient le contexte alpin+ et la pratique du ski comme Laurent Chappis, semblent ignorer le problème. Les stations sont donc planifiées sans prendre en compte les capacités des sites en termes de ressources en eau, l'extension du domaine skiable étant le seul facteur considéré afin de déterminer le nombre de lits à construire. Il en découle deux conséquences principales. D'un côté la course des techniciens, rarement en dialogue avec les concepteurs, pour adapter

---

[944] PERRET Jacques, *Le Développement touristique local : les stations de sports d'hiver*, Grenoble, CEMAGREF et Université Pierre Mendès France, 1992, p. 108.
[945] TADOLINI Scipione, « Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna », *Urbanistica*, n° 3, 1942, p. 7.

le réseau d'adduction d'eau potable à l'augmentation continue des lits, avec des solutions souvent mises en place « d'urgence » et rarement capables de garantir un équilibre sur le long terme. De l'autre, la création de tensions entre la station en expansion et d'autres activités économiques existant sur les mêmes sites (l'agriculture ou l'industrie).

Il s'agit d'un pan de l'histoire dont les répercussions sont aujourd'hui évidentes. La station de Pila recherche encore une solution pour résoudre le manque constant d'eau potable durant les mois hivernaux, lorsque l'eau est moins abondante et la fréquentation la plus intense. À l'occasion d'un entretien[946], Michel Martinet, maire de Gressan, s'est exprimé sur la possibilité de récupérer l'eau du bassin versant de Cogne, qui peut tirer avantage de la présence d'un glacier, grâce à la réutilisation de l'ancienne infrastructure minière reliant les deux localités par un tunnel. Parmi les autres cas d'étude, nous avons pu comprendre que la station de La Plagne affronte des problématiques similaires. Une conversation avec les acteurs du Syndicat Intercommunal[947] de la grande Plagne nous a permis de comprendre la complexité et l'extension du réseau souterrain des infrastructures techniques. Les divers satellites sont en fait entrelacés dans un système de connexions, permettant l'adduction d'eau potable ainsi que le stockage et le transport d'eau pour la production de neige artificielle[948], grâce à des engins de pompage et de purification de l'eau qui proviennent de la fonte de neige. Il s'agit donc d'un système qui permet le ravitaillement de plus de 50 000 lits touristiques, mais qui est dépendant de la présence de la neige, dont la pérennité n'est pas assurée sur le long terme[949].

Un entretien avec Marion Douarche, chef de projet au C.I.M.E.O., Agence pour l'eau en montagne, à l'occasion du Forum Alpinum de 2018[950] portant sur la question de l'eau en montagne, à révéler l'importance d'étudier ces aspects de l'histoire des stations, de manière notamment à mettre en garde les acteurs qui sont

946 L'entretien a eu lieu à Gressan, le 24/08/2018.

947 Entretien avec Valérie Cervantes et Yves Hilary du Syndicat Intercommunal Grande Plagne, à Aime, le 23/11/2018.

948 Le stockage d'eau nécessaire à la production de la neige de culture est un autre enjeu auquel les stations se confrontent aujourd'hui. Le problème émerge à partir des années 1980 et nous avons fait le choix de ne pas le traiter dans le cadre de cette recherche. Pour un aperçu des diverses réseaux d'eau des établissements touristiques de montagne voir : REYNARD Emmanuel, « Aménagement du territoire et gestion de l'eau dans les stations touristiques alpines. Le cas de Crans- Montana-Aminona (Valais, Suisse) », *Revue de géographie alpine*, vol. 89, n° 3, 2001, pp. 7‑19.

949 Les acteurs interviewés ont envisagé un délai temporel de 20 – 30 ans, au-delà duquel le problème pourrait émerger.

950 *Forum Alpinum and 7th Water Conference*, dans le cadre duquel nous avons eu l'occasion de présenter la présente recherche, s'est tenu à Breitenwang (Autriche) le 4-6/06/2018.

aujourd'hui aux prises avec la construction d'infrastructures pour le ski, dans de contextes géographiques qui voient un essor récent des sports d'hiver.

Nous souhaitons enfin revenir sur le choix de travailler sur un terrain transfrontalier afin d'analyser des stations situées sur les deux côtés des Alpes. Établir des croisements ou des comparaisons entre les deux contextes en général, ou entre deux cas d'étude, s'est révélé peu fructueux pour plusieurs raisons, qui se sont imposées à nous progressivement. En premier lieu, les deux histoires de l'aménagement touristique de la montagne sont assez différentes, notamment de par le système d'acteurs qui a guidé la réalisation des stations : en France, l'État a joué un rôle fondamental par le biais des Départements dans un premier temps, puis des Services et Commission interministérielles à partir des années 1960. En Italie, les stations construites *ex nihilo* dans l'après-Seconde Guerre mondiale sont le résultat d'initiatives privées. Il existe aussi une importante asymétrie au niveau de l'objet d'étude. En France, la station de sports d'hiver *ex nihilo* et planifiée a constitué, après 1945, le modèle privilégié pour le développement du tourisme en haute montagne. En Italie, la majeure partie des stations est constituée de villages existant avant l'invention du ski, qui se sont équipés par la suite de structures d'accueil et de remontées mécaniques (dites stations de première génération).
Au vu du peu d'intérêt que représentait une comparaison de contextes si éloignés, nous nous sommes donc limitée à garder un horizon transfrontalier et à lire en parallèle les différentes situations ainsi que les cas d'étude. Sortir d'une analyse construite dans un seul cadre national a toutefois permis d'acquérir une plus grande conscience des spécificités de chaque contexte. Par ailleurs, la vérification des hypothèses concernant les cas situés de part et d'autre de la frontière est une confirmation ultérieure de l'extensibilité de la méthode adoptée.

Limites et potentialités d'une lecture par les méthodes de l'histoire environnementale

L'ambition de pouvoir construire une histoire environnementale des stations de sports d'hiver s'est confrontée aux limites en termes de temps, de moyens et de connaissances qui caractérisent le travail conduit par un seul chercheur dans le cadre d'une thèse de doctorat. Les analyses restent donc assez lointaines de l'approche holistique définie par William Cronon comme l'un des piliers de son travail. La

recherche s'est plutôt déroulée comme la mise à l'épreuve des potentialités d'une méthode.

Le recours à l'histoire environnementale, telle que notamment pensée par Cronon, nous a amenée à la confrontation avec des termes et des concepts étrangers tant au contexte géographique et culturel des évènements traités dans la thèse, qu'au contexte personnel de formation de l'auteure, entre la France et l'Italie.

C'est notamment le cas du concept de « nature » et de la notion d'« environnement ». Si les historiens de l'environnement provenant du contexte nord-américain n'ont jamais donné une définition univoque de ces termes[951], l'apport introduit par Cronon, dont la nouveauté devient plus évidente si elle est confrontée aux réflexions d'une première génération d'historiens de l'environnement[952], consiste à considérer la nature et l'environnement non seulement dans leurs composantes biologiques, mais aussi historiques et culturelles. Cronon mobilise souvent le concept de « *second nature* » [953], comme une nature réalisée par les interactions entre l'être humain et les données physiques des lieux où il s'implante :

> « *A river, a lake, and a fertile plain present many opportunity that intimately influence those who live nearby. And yet people make such different choices about nature's opportunities* »[954].

En outre, il définit l'environnement comme une « co-construction entre homme et nature », allant au-delà des visions qui ont relaté l'histoire d'une opposition entre les deux systèmes.

Il s'agit, à notre avis, de concepts qui trouvent un écho dans des raisonnements développés par la culture européenne. En nous limitant aux recherches conduites à cheval entre les champs de la géographie, de l'histoire, de l'architecture, des études urbaines à partir des années 1960 en France et en Italie, il nous semble possible trouver des correspondances notamment entre les réflexions menées par Cronon sur l'environnement et la manière dont certains chercheurs se sont emparés du concept de « territoire »[955], pensé comme support spatial, résultat des relations entre

---

951 « De fait, l'histoire environnementale n'a jamais été unifiée par une même définition de nature et d'environnement, ni par une série de méthodes clairement identifiées », LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 4, n° 56, 2009, p. 15.

952 *Ibid.*, p. 9‑10.

953 CRONON William, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, New York-Londres, W.W. Norton & Co., 1991, p. 57.

954 *Ibid.*, p. 55.

955 Nous renvoyons aux réflexions développées dans l'introduction.

plusieurs systèmes, naturels et anthropiques, ainsi que comme construction historique.

D'autre part, les concepts d'« environnement » et de « nature » mobilisés par un chercheur américain font implicitement référence à un contexte autre que celui européen. Locher et Quenet nous rappellent notamment que les concepts de nature et d'environnement s'entrecroisent avec une histoire nationale construite sur une colonisation assez récente d'un sol dit « vierge ». Il s'agit donc d'une expérience de la nature qui rencontre le concept de *wilderness*[956]. Ce ne peut pas être le cas des références culturelles mobilisées par les chercheurs européens. Locher et Quenet nous rappellent à ce propos que le terme français « environnement », venant de la traduction de l'anglais *environment,* se diffuse largement en France à partir des années 1970[957], dans le domaine technique et politique, notamment en concurrence de la création du premier Ministère de la Protection de la nature et de l'environnement français[958]. En italien, une traduction du concept dérivant de l'anglais n'existe d'ailleurs pas. Pour ce qui concerne les études du territoire, nous nous référons plutôt au concept d'*ambiente,* qui renvoie à des significations pas totalement concordantes[959].

À la suite de cette réflexion, nous pouvons nous demander si le recours au paradigme de l'histoire environnementale est légitime dans le cadre de la présente recherche. Nous souhaitons encore une fois revenir sur les potentialités d'une méthode dont nous nous sommes inspirée, pour élargir les cadres à la fois spatiaux et temporels des analyses, ainsi que pour intégrer des nouveaux éléments dans la narration, comme les données géologiques, hydrographiques, foncières, des infrastructures de transport. Il s'agit de la construction d'un regard sur l'histoire

---

[956] Au-delà de laquelle, d'ailleurs, Cronon essaie de pousser la réflexion. Voir : LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *op. cit.*, p. 28‑31. Pour le concept de *wilderness* selon Cronon : CRONON William, « The trouble with wilderness : or, getting back to the wrong nature », *Environmental History*, vol. 1, n° 1, janvier 1996, pp. 7‑28.

[957] En réalité, le terme « environnement » comme traduction de l'anglais « *environment* » avait déjà été utilisé notamment par certains géographes français, depuis le début du XX^e^ siècle. Voir, entre autres : VIDAL DE LA BLACHE Paul, *Principes de Géographie humaine*, Publiés d'après les manuscrits de l'auteur par Emmanuel de Martonne, Librairie Armand Colin, Paris, 1922.

[958] LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *op. cit.*, p. 28‑31.

[959] Sur le sujet, restant dans le domaine des études en architecture, voir, entre autres, ASSUNTO Rosario, « Paesaggio – Ambiente – Territorio. Un tentativo di precisazione concettuale », *Rassegna di Architettura e di Urbanistica*, n°XVIII, 1980, pp. 49‑51.

d'un territoire qui nous semble être particulièrement en phase avec les enjeux actuels que posent les établissements touristiques de haute montagne.

Une dernière considération se rapporte à une autre idée fondatrice des recherches de Cronon, à savoir la description de l'environnement comme le résultat des interactions[960] entre homme et nature, ou comme co-construction produite par les systèmes naturels et anthropiques. Nous nous sommes interrogée quant à la légitimité d'utiliser ces termes pour décrire l'histoire de la construction des stations touristiques de haute altitude. Il y a, à notre avis, un premier degré de réponse qui consiste à affirmer, à la suite des résultats des analyses, que l'environnement n'a pas eu une part active dans la planification des stations de montagne durant les années 1945-975. Nous avons mis en évidence comment, dans la majeure partie des cas, les architectes et urbanistes, n'ont pas réfléchi à une exploitation durable ou respectueuse des équilibres environnementaux, des ressources présentes, des sites d'implantation. Toutefois, en poussant plus loin notre réflexion, nous pouvons affirmer qu'une lecture de l'histoire des territoires de haute montagne comme co-construction entre homme et données naturelles du site reste valide comme paradigme de référence, ou comme clé de lecture pour entreprendre une étude.

Les données géographiques, hydrographiques, géologiques, bien que n'ayant pas été manipulées avec conscience par les acteurs en question, ont néanmoins influencé le cours de l'histoire des stations en obligeant les architectes à modifier les plans masses, en provoquant des problèmes durant le développement des projets (en termes de dépenses, du temps employé), jusqu'à empêcher, dans certains cas, l'achèvement des projets. Pour cela, il nous semble légitime d'aller au-delà d'une lecture considérant le territoire comme simple support sur lequel agissent les intentions des acteurs, et de nous référer au terme d'« interactions », comme le propose Cronon.

Pour une compréhension du monde présent

La recherche a interrogé la « station de sports d'hiver ». Partant d'une idée de la station comme établissement décontextualisé, autonome et concentré dans l'espace, opérant une relecture de l'histoire, nous sommes parvenue à une nouvelle connaissance de cet objet. Cette dernière est illustrée par deux images, pour

[960] Locher et Quenet traduisent le concept par le terme « interrelations ». Voir : LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *op. cit.*, p. 19.

lesquelles nous renvoyons aux chapitres IV.1 et IV.2, traitant des histoires de Pila et de Chamrousse[961]. En premier lieu, l'histoire de la station a été synthétisée par la construction d'une frise chronologique[962], sur laquelle sont indiquées à la fois la trajectoire des principales infrastructures réalisées et l'évolution du système d'acteurs et des outils législatifs et d'urbanisme. En deuxième lieu, la station a été représentée à l'aide d'une carte[963]. Cette dernière présente la station comme faisant partie d'un territoire élargi. Moins d'attention a été accordée aux aspects architecturaux pour inclure dans la représentation de nouveaux éléments qui relèvent d'une autre échelle : limites administratives, système d'accès, réseau hydrographique, couverture forestière.

L'image représente la situation actuelle, mais chaque élément est lié, grâce aux couleurs, à une étape dans la trajectoire de la station. Il s'agit d'une image de territoire conçu comme construction historique, tel que le géographe Eugenio Turri le définit en 2012 :

> « *Concretamente, l'aspirazione di uno studio che consideri la dimensione storica del territorio sarebbe di realizzare una serie di carte che, come dei fotogrammi, rappresentassero quell'immaginario, ma non impossibile, film narrante l'evoluzione del paesaggio* »[964].

Lors des colloques auxquels nous avons pu participer durant ces années, l'évolution des stations de sports d'hiver a souvent été décrite en utilisant le modèle inventé en 1980 par le géographe R. W. Bulter, relatif au cycle de vie d'une aire touristique[965]. Après une phase de croissance, l'épuisement des ressources qui en avaient garanti la fortune est inévitable et le centre touristique se trouve face au déclin, sauf à passer par une « réjuvénation », pour laquelle est nécessaire, selon l'auteur, un changement radical dans la nature même de l'attraction touristique.

Le marché des sports d'hiver dans les Alpes franco-italiennes est en effet aujourd'hui dans une phase de stagnation, comme nous l'avons vu en introduction. Les gestionnaires des stations se trouvent donc à devoir réinventer l'offre pour s'adapter aux changements sociaux, économiques, culturels et climatiques.

---

961 Les deux représentations synthétiques ne sont qu'une schématisation très simplifiée de la réalité, et elles ont été produites en sélectionnant un nombre assez limité d'éléments, entre les multiples composants d'un territoire.

962 Voir Chap. IV. 1. 5., Fig. IV. 1. 18 et Chap IV. 2. 5., Fig. IV. 2. 23.

963 Voir Chap. IV. 1. 5., Fig. IV. 1. 19 et Chap IV. 2. 5., Fig. IV. 2. 24.

964 TURRI Eugenio, *La conoscenza del territorio. Metodologia per un'analisi storico-geografica*, Venezia, Marsilio, 2002, p. 18.

965 BUTLER Richard W., « The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources », *The Canadian Geographer*, vol. XXIV, n° 1, 1980, pp. 5‑12.

Comment cette nouvelle lecture des stations se situe-t-elle dans le panorama actuel des réflexions sur le futur du tourisme en haute montagne ?

Dans une période où il s'avère nécessaire de sortir d'une exploitation de la neige comme unique ressource, un regard sur la station comme étant partie intégrante du territoire, dans ses dimensions à la fois spatiales et temporelles, (mais aussi économiques, sociales, politiques) peut ouvrir des pistes de réflexion. Nous considérons, en effet, qu'une découverte de *l'épaisseur historique* du territoire et des multiples composantes, appartenant à la fois à l'environnement naturel et anthropique, est un premier pas vers une réflexion capable de se réinterroger sur les ressources qui peuvent alimenter l'activité touristique.

Un numéro récent de la *Revue de géographie alpine*[966] propose, par le biais de diverses contributions, de réfléchir au concept de « ressource territoriale »[967], dans le domaine des stations de sports d'hiver, dans les Alpes et les Pyrénées. Dans l'article introductif, il est souligné que, selon un positionnement théorique constructiviste[968], la ressource n'existe pas en tant que telle, mais parce qu'elle est reconnue par certains des acteurs agissant sur le territoire. Ce qui fait ressource, en d'autres termes, dépend des représentations, des intentions et des compétences de ces derniers[969]. Le concept de ressource permet ainsi de sortir du paradigme de la « préservation » du territoire de montagne. Le numéro introduit l'idée que le tourisme peut en fait être considéré comme un « activateur » de ressources : « De ce point de vue, la ressource montagne n'est plus conçue comme une donnée périssable à préserver, mais comme une ressource sans cesse réinventée, renouvelée par les pratiques touristiques, et en cela, capable de durer dans le temps »[970].

Ainsi, nous sommes convaincues que le passage d'une étude de la station comme système composé d'édifices-remontées mécaniques-pistes-route d'accès, selon une vision produite durant les années 1960-70, à celle de la station-territoire, peut

966 « Fabriquer des ressources territoriales pour renouveler l'offre touristique dans les Alpes et les Pyrénées », *Revue de géographie alpine*, vol. 100, n° 2, 2012.

967 Le concept est traité notamment par le regard des géographes et d'économistes dans l'ouvrage : GUMUCHIAN Hervé et PECQUEUR Bernard, *La Ressource territoriale*, Paris, Anthropos, 2007, 252 p.

968 « Théorie qui considère un objet de pensée comme 'construit' ». Selon : Dictionnaires Le Robert - Le Petit Robert de la langue française, 2018.

969 RAFFESTIN Claude, *Pour une géographique du pouvoir*, Paris, Libraires techniques, 1980.

970 OIRY-VARACCA Mari, « Fabriquer des ressources territoriales pour renouveler l'offre touristique dans les Alpes et les Pyrénées. Préface », *op. cit.*, p. 2.

faciliter la recherche des ressources spécifiques[971] qui pourront être activées par l'activité touristique.

Les entretiens conduits sur place nous ont permis de prendre connaissance de réflexions déjà initiées à ce propos. Diverses stations essaient d'élargir l'offre touristique : Pila se tourne notamment vers une exploitation estivale de la pente et du paysage forestier pour la pratique du V.T.T. ; la station de Chamrousse recherche des synergies avec la station thermale d'Uriage et s'engage avec l'Espace Belledonne dans la protection des sites « naturels » tels que les lacs et la forêt. Un entretien avec les administrateurs du Syndicat mixte de la Plagne nous a permis de saisir entre autres, l'idée d'une mise en valeur patrimoniale de la mine, avec la création d'un musée dans la station.

En deuxième lieu, nous considérons que la découverte de l'histoire longue des sites des stations de sports d'hiver peut faciliter une projection sur un futur à long terme. Comme nous l'avons d'ailleurs démontré, si la réflexion autour d'une mise en tourisme des territoires de haute montagne date – au moins – du début du XX^{e} siècle, le modèle de station concentrée en haute altitude est un produit des années 1950-1960 qui n'est plus viable aujourd'hui pour de nombreuses raisons, relatives notamment à la conjoncture climatique, économique, sociologique, culturelle. La conscience que d'autres modèles ont été pensés, s'emparant d'autres ressources territoriales au-delà de la neige, peut être un point de départ pour réussir à sortir d'une planification à court terme et imaginer des scénarios alternatifs à ceux de la seule exploitation de la neige. Pour autant, si cette idée semble être acquise dans le milieu de la recherche, au point qu'elle ressort de nombreux colloques et publications s'intéressant au sujet, notre expérience témoigne de ce qu'elle n'a pas encore été adoptée par nombre d'acteurs locaux qui sont aujourd'hui impliqués dans la gestion et programmation des stations. Le maintien à tout prix de l'activité du ski, intégrée à une exploitation estivale, semble souvent être le principal objectif de leur investissement.

[971] Sur le concept de ressource spécifique et générique et ressource territoriale, voir, entre autres : GUMUCHIAN Hervé et PECQUEUR Bernard, *La Ressource territoriale*, *op. cit.* ; GLON Eric et PECQUEUR Bernard, « Développement et territoires : une question d'environnement et de ressources territoriales ? », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, n° 1, 2006, pp. 13‑22.

Pour une poursuite de la recherche

Il serait intéressant pouvoir continuer la recherche et approfondir la méthodologie mise en place selon diverses orientations : l'approfondissement de chaque cas d'étude, une homogénéisation des analyses, une mise au point des outils d'analyse. Tout d'abord, il serait souhaitable d'examiner l'évolution des territoires en question par diverses entrées, que nous n'avons pas eu le temps d'analyser, par exemple l'évolution de la forêt et de ses usages dans les sites des stations.

Ensuite, nous avons traité chaque station en ayant recours à une série d'indicateurs différents. Pour valider complètement les hypothèses de recherche et entamer des lectures comparatives, il serait nécessaire de passer tous les cas au crible de chaque catégorie d'analyse.

Enfin, nous avons utilisé la cartographie, ainsi que la construction de frises chronologiques comme outils nécessaires afin de croiser les informations obtenues par les recherches d'archives. L'analyse cartographique a consisté en une superposition de strates, moyen permettant de comparer divers indicateurs dans un temps déterminé, ou de regarder l'évolution de l'un des facteurs constitutifs du territoire durant le temps. La recherche prendrait encore plus d'ampleur en opérant un re-dessin complet des documents d'archives qui ont contribué à constituer les récits, notamment pour comparer plus facilement les projets analysés. Nous souhaiterons aussi pouvoir poursuivre la réflexion à l'aide d'un usage systématique d'un S.I.G., comme moyen pour approfondir les analyses à la fois synchroniques et diachroniques, dont les potentialités ont été testées dans ce travail. Cela pourrait constituer un véritable outil, dont l'usage pourrait être partagé entre chercheurs et acteurs et les résultats pourraient plus facilement être exploités.

Enfin, la représentation de la station comme intégrée dans un territoire, qui est pensé comme une construction historique, nous invite à pousser plus loin la réflexion. Il serait intéressant de raisonner autour des potentialités de chaque contexte, de comprendre les lois de permanence qui semblent émerger de l'étude des trajectoires et, enfin, des capacités d'adaptation face aux changements climatiques, sociaux, économiques. Dans ce cas, une étude en histoire environnementale, s'emparant des outils et des compétences de la discipline architecturale, pourrait donner une contribution dans la complexité contemporaine des recherches, nécessairement transdisciplinaires, sur les territoires de montagne.

La montagne comme terrain révélateur

Comme divers chercheurs l'ont souligné, la montagne est un terrain révélateur. Les territoires de haute altitude, caractérisés par des conditions naturelles extrêmes, ou extrêmement fragilisés, constituent un objet d'étude privilégié pour interroger les interactions entre l'action humaine et l'environnement. L'approche est toutefois extensible et la méthode mise en place pour l'analyse des stations de sports d'hiver est valable pour tout établissement humain. De plus, l'un des intérêts majeurs que nous voyons dans ce travail est la contribution à la construction d'une méthodologie pour écrire l'histoire d'un territoire dans le domaine de l'architecture. Nous inscrivons donc cette réflexion dans la lignée des recherches souhaitant élargir l'objet d'étude de l'histoire de l'architecture, de l'édifice à la compréhension de l'évolution des établissements humains, ces derniers étant compris comme le résultat d'interaction entre systèmes naturels et anthropiques.

D'autre part, le regard historique a aussi permis de se confronter en plusieurs occasions avec des chercheurs engagés dans l'élaboration de stratégies pour le futur des territoires touristiques de haute montagne, provenant du milieu de la géographie, de l'économie territoriale et de l'urbanisme. Nous souhaitons donc retourner sur les potentialités de l'histoire, concluant avec une citation de William Cronon :

> « Le regard historique [...] représente le meilleur moyen pour formuler les questions, dont la subtilité et la complexité peuvent refléter celles du monde que nous voulons comprendre »[972].

[972] CRONON William, « De l'utilité de l'histoire environnementale », *in* CRONON William et LEFÈVRE Mathias (trad.), *Nature et récits, essais d'histoire environnementale*, Éditions Déhors, Bellevaux, 2016, p. 267. Version originale : CRONON William, « The Uses of Environmental History », *Environmental History Review*, vol. 17, n° 3, 1993, pp. 1‑22.

Bibliographie, iconographie, corpus

Bibliographie

CADRE THÉORIQUE, ÉPISTÉMOLOGIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE

Ouvrages

BAUDRILLARD Jean, *Simulacres et simulation*, Paris, Galilée, 1981, 234 p.

BERQUE Augustin, *Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 1987, 272 p.

BRAUDEL Fernand, *Écrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, 1969, 314 p.

CORBOZ André et MAROT Sébastien (dir.), *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, De l'imprimeur, 2001, 288 p.

CROCE Benedetto, *La storia come pensiero e come azione*, Bari, Laterza, 1939.

CRONON William, *Nature's Metropolis : Chicago and the Great West*, New York-London, W.W. Norton & Co., 1991, 530 p.

CRONON William et LEFÈVRE Mathias (trad.), *Nature et récits. Essais d'histoire environnementale*, Bellevaux, Éditions Dehors, 2016, 288 p.

DE ROSSI Antonio (dir.), *Grande scala. Architecture politic form*, LISt, Barcelona, 2009, 335 p.

DI BATTISTA Valerio, GIALLOCOSTA Giorgio et MINATI Gianfranco (dir.), *Architettura e approccio sistemico*, Milano, Polimetrica, 2006, 202 p.

FRESSOZ Jean-Baptiste, FRÉDÉRIC Graber, LOCHER Fabien et QUENET Grégory, *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014, 125 p.

GEDDES Patrick, *Cities in Evolution*, London, Williams & Norgate, 1915.

GUMUCHIAN Hervé et PECQUEUR Bernard, *La Ressource territoriale*, Paris, Anthropos, 2003, 252 p.

HEINZMANN Silvia, NEMEC Jeanne, Service des monuments et sites de Genève, Centre de recherche sur la rénovation urbaine de l'Université de Genève (dir.), *Atlas du territoire genevois : permanences et modifications cadastrales aux XIXe et XXe siècles*, Georg, Genève, 1993.

HUGHES J. Donald, *What is environmental history ?* Cambridge, Polity, 2006, 192 p.

KLEIN Richard (dir.), *À quoi sert l'histoire de l'architecture aujourd'hui ?* Paris, Hermann, 2018, 183 p.

LATOUR Bruno, *Face à Gaïa. Huit conférences sur le nouveau régime climatique*, Paris, La Découverte, 2015, 400 p.

MAGNAGHI Alberto, *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010, 344 p.

MAGNAGHI Alberto, *Il progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000, 241 p.

MAUMI Catherine (dir.), *Pour une poétique du détour. Rencontre autour d'André Corboz*, Paris, Éd. de la Villette, 2010, 272 p.

MCHARG Ian L., *Design with Nature*, Logan, Turtleback Books, 1969, 197 p.

MORIN Edgar, *Introduction à la pensée complexe*, Paris, Ed. Du Seuil, 1990, 158 p.

MORIN Edgar, *La méthode. I. La nature de la nature*, Paris, Seuil, 1977, 399 p.

NORBERG-SCHULZ Christian, *Genius Loci : Towards a Phenomenology of Architecture*, Rizzoli, 1979, 213 p.

OFFENSTADT Nicolas, *L'historiographie*, P.U.F., coll. « Que sais-je? », 2017, 128 p.

Office du Patrimoine, Atlas du territoire genevois, TomeI, II, III, Georg éditeur, 1994

PLIENINGER Tobias et BIELING Claudia (dir.), *Resilience and the cultural landscape. Understanding and managing change in human-shaped environments*, Cambridge, New York, Cambridge University Press, 2012, 348 p.

RAFFESTIN Claude, *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*, Firenze, Alinea, 2005, 90 p.

RAFFESTIN Claude, *Pour une géographique du pouvoir*, Paris, Libraires techniques, 1980.

RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, 229 p.

SABA Andrea Filippo et H. MAYER Edgar (dir.), *Storia ambientale: una nuova frontiera storiografica. Atti del convegno tenuto presso la Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano, 17-18 aprile 1997*, Milano, Teti, 2001, 161 p.

SECCHI Bernardo, *Prima lezione di urbanistica*, Bari, Laterza, 2000, 200 p.

SOUBEYRAN Olivier et BERDOULAY Vincent, *L'écologie urbaine et l'urbanisme. Aux fondements des enjeux actuels*, Paris, La Découverte, 2002, 270 p.

TURRI Eugenio, *La conoscenza del territorio. Metodologia per un'analisi storico-geografica*, Venezia, Marsilio, 2002, 190 p.

TURRI Eugenio, *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia, Marsilio, 1998, 240 p.

VEYNE Paul, *Comment on écrit l'histoire. Suivi de Foucault révolutionne l'histoire*, Paris, Seuil, 1979, 438 p., Première édition : Comment on écrit l'histoire. Essai d'épistémologie, 1971, 384 pp.

VIDAL DE LA BLACHE Paul, *Principes de Géographie humaine*, Publiés d'après les manuscrits de l'auteur par Emmanuel de Martonne, Librairie Armand Colin, Paris, 1922.

WHITNEY Gordon G., *From Coastal Wilderness to Fruited Plain : A History of Environmental Change in Temperate North America, 1500 to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, 486 p.

Chapitres d'ouvrages

BORRUEY René, « De la typo-morphologie à l'histoire des territoires », *in* MAUMI Catherine, *Pour une poésie du détour. Rencontre autour d'André Corboz*, Paris, Éditions de La Villette, 2010, pp. 111‑128.

CORBOZ André, « La recherche : trois apologues », *in* DURAND Roger, *C'est la faute à Voltaire, c'est la faute à Rousseau : recueil anniversaire pour Jean-Daniel Candaux*, Genève, Droz, 1997.

CORBOZ André, OLIVATO Loredana et BERBIERI Giuseppe (dir.), « Élucubrations su la nature de l'histoire », *in Lezioni di metodo : studi in onore di Lionello Puppi*, Vicenza, Terra ferma, 2002, pp. 43‑48.

CRONON William, « De l'utilité de l'histoire environnementale », *in* CRONON William et LEFÈVRE Mathias (trad.), *Nature et récits, essais d'histoire environnementale*, Déhors, Bellevaux, 2016, pp. 243‑274.

CRONON William, « Une place pour les histoires : Nature, histoire et récit », *in* CRONON William et LEFÈVRE Mathias (trad.), *Nature et récits, essais d'histoire environnementale*, Bellevaux, Dehors, 2016, pp. 47‑96.

FREUND Julien, « L'espace dans les utopies », *in* FREUND Julien, MAFFESOLI Michel, BOZONNET Jean-Paul, SAMIVEL et BELLOTTO Bernardo, *Espaces et Imaginaire. Ville-Montagne-Carrefours.*, Bibliothèque de l'imaginaire, 1979, pp. 29‑46.

KOOLHAAS Rem, « The Generic City », *in S,M,L,XL*, New York, The Monacelli Press, 1994, pp. 1248‑1264.

MARTIN Claude, « Hypothèse », *in* PAUGAM Serge, *Les 100 mots de la sociologie*, Paris, P.U.F., coll. « Que Sais-Je ? », 2010, pp. 12‑13.

PUMAIN Denise, « La ville et le paradigme de la complexité », *in* DA CUNHA Antonio et MATTHEY Laurent (dir.), *La Ville et l'urbain : des savoirs émergents. Textes offerts à J. -B. Racine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2007, pp. 35‑60.

ROMBAI Leonardo, « Geostoria e storia del territorio : eredità paesistiche e architettoniche », *in* COCCIA Luigi (dir.), *Architettura e turismo*, Milano, Franco Angeli, 2012, pp. 129‑137.

RONCAYOLO Marcel, « Les strates de la ville. Pratiques sociales et paysage », *in Lectures de villes. Formes et temps*, Marseille, Parenthèses, 1993, pp. 181‑189.

Articles

ASSUNTO Rosario, « Paesaggio – Ambiente – Territorio. Un tentativo di precisazione concettuale », *Rassegna di Architettura e di Urbanistica*, n° XVIII, 1980, pp. 49‑51.

BRAUDEL Fernand, « Histoire et Sciences sociales. La longue durée », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n° 4, 1958, pp. 725‑753.

BUTLER Richard W., « The concept of a tourist area cycle of evolution : implications for management of resources », *The Canadian Geographer*, vol. XXIV, n° 1, 1980, pp. 5‑12.

CARON François, « La naissance d'un Système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870) », *Annales HSS*, 1998, pp. 859‑885.

CRONON William, « The trouble with wilderness : or, getting back to the wrong nature », *Environmental History*, vol. 1, n° 1, 1996, pp. 7‑28.

CRONON William, « The Uses of Environmental History », *Environmental History Review*, vol. 17, n° 3, 1993, pp. 1‑22.

DE MAGISTRIS Alessandro, « Per una storia dell'architettura infrastrutturale », *Materia*, vol. 35, 2001, pp. 20‑29.

ELISSALDE Bernard, « Géographie, temps et changement spatial », *Espace géographique*, vol. 29, n° 3, 2000, pp. 224‑236.

FERRARIO Viviana, MARIS Amelia, « À la redécouverte d'un paysage hydroélectrique 'stratifié', entre montagne et plaine: le cas du système Piave - Santa Croce – Val Lapisina dans le Nord-est de l'Italie », *Projet de Paysage*, n° 10, 2014, URL : https://www.projetsdepaysage.fr/a_la_redecouverte_d_un_paysage_hydroelectrique_stratifie_entre_montagne_et_plaine, consulté le 10/09/2019.

FOUCAULT Michel, « Des espaces autres. Hétérotopies », *AMC*, n° 5, 1984, pp. 46‑49.

GLON Eric et PECQUEUR Bernard, « Développement et territoires : une question d'environnement et de ressources territoriales ? », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, nº 1, 2006, pp. 13‑22.

GOSSELIN André, « La notion de problématique en sciences sociales », *Communication. Information Médias Théories*, vol. 15, nº 2, 1994, pp. 118‑143.

HOLLING Crawford Stanley, « Resilience and stability of ecological systems », *Annual Review of Ecology and Systematics*, vol. 4, 1973, pp. 1‑23.

HUGUES Thomas, « L'histoire comme systèmes en évolution », *Annales HSS*, 1998, pp. 839‑857.

LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 4, nº 56, 2009, pp. 7‑38.

MAGNAN Alexandre, DUVAT Virginie et GARNIER Emmanuel, « Reconstituer les "trajectoires de vulnérabilité" pour penser différemment l'adaptation au changement climatique », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 20, nº 1, 2012, pp. 82‑91.

MARCUCCI Daniel J., « Landscape History as a Planning Tool », *Landscape and Urban Planning*, vol. 49, 2000, pp. 67‑81.

MAUMI Catherine, « Pour une écologie humaine, de Patrick Geddes à Benton MacKaye », *Espaces et sociétés*, nº 4, 2016, pp. 27‑42.

MAUMI Catherine, « Pour une réintégration ville-nature ou, comment rendre la Terre plus habitable ? », *Cahiers thématiques*, n° 11 « Agriculture/Métropole », 2012, pp. 63‑74, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, Éditions de la Maison des sciences de l'homme.

MOINE Alexandre, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, vol. 35, nº 2, 2006, pp. 115‑132.

MOINE Alexandre, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, vol. 35, nº 2, 2006, URL : https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2006-2-page-115.htm (consulté le 7/6/2019).

RAFFESTIN Claude, « Paysage et territorialité », *Cahiers de géographie de Québec*, vol. 21, nº 53‑54, décembre 1977, pp. 123‑134.

TISSOT Laurent, « À travers les Alpes : le Montreux-Oberland Bernois ou la construction d'un système touristique, 1900-1970 », *Histoire des Alpes*, vol. 9, 2004, pp. 227‑244.

WALKER Brian, HOLLING Crawford Stanley, CARPENTER Stephen R. et KINZIG Ann, « Resilience, Adaptability and Transformability in Social-ecological Systems », *Ecology and society*, vol. 9, nº 2, 2004, URL : https://www.ecologyandsociety.org/vol9/iss2/art5/ (consulté le 28/8/2019).

WERNER Michael et ZIMMERMANN Bénédicte, « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, nº 1, 2003, pp. 7‑36.

ZANZI Luigi, « Per una «eco-storia» delle Alpi », *Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen*, nº 1, 1996, pp. 41‑45.

« Histoire de l'environnement », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 56, nº 4, 2009, p. 224.

Thèses

MOINE Alexandre, *Comprendre et observer les territoires. L'indispensable apport de la systémique*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université de Franche-Comté. Géographie, 2004, 209 p.

Documents et Rapports

BERGERET Agnès, GEORGE-MARCELPOIL Emmanuelle, DELANNOY Jean-Jacques et PIAZZA- MOREL Delphine, *L'outil-frise : une expérimentation interdisciplinaire : Comment représenter des processus de changements en territoires de montagne ?* Les Carnets du Labex ITEM, Labex ITEM, 2015.

LEMARCHAND Yannick et NIKITIN Marc, *La méthode en histoire et l'histoire comme méthode*, Laboratoire d'Économie d'Orléans, 2013.

MAUMI Catherine, « Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoires. », mai 2014, Texte contenu dans le dossier de présentation du laboratoire de recherche pour le HCERES

HISTOIRE ET THÉORIE DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME

Ouvrages

ABRAM Joseph et MONNIER Gérard, *L'architecture moderne en France. Tome 2. Du chaos à la croissance, 1940-1966*, Paris, Picard, 1999, 327 p.

AYMONINO Carlo, BRACCO Sergio, GRECO Saul, PICCINATO Giorgio, QUILICI Vieri, SAMONÀ Alberto et TAFURI Manfredo, *La città territorio. Un esperimento didattico sul Centro direzionale di Centrocelle in Roma*, Roma, Leonardo da Vinci, 1964.

BANHAM Reyner, *Megastructure. Urban futures of the recent past*, London, Thames and Hudson, 1976, 224 p.

BESSET Maurice, *Nouvelle architecture française. New french achitecture*, Teufen, Arthur Niggli, 1967, 229 p.

CAMPOS VENUTI Giuseppe et OLIVA Federico (dir.), *Cinquant'anni di urbanistica in Italia, 1942-1992*, Roma, Laterza, 1993, 484 p.

CANDILIS Georges, *Planen und Bauen fur die Freizeit / Recherches sur l'architecture des loisirs / Planning and Design for Leisure*, Stuttgart, Karl Kramer Verlag, 1972, 144 p.

COHEN Jean-Louis, *L'architecture du XXe siècle en France : modernité et continuité*, Paris, Hazan, 2014, 275 p.

COHEN Jean-Louis, *Architetcure in Uniform. Designing and Building for the Second World War*, Paris, Hazan, 2011, 447 p.

CONFORTO Cina et SAMONÀ Giuseppe, *Il dibattito architettonico in Italia, 1945-1975*, Roma, Bulzoni, 1977, 551 p.

DELEMONTEY Yvan, *Reconstruire la France, l'aventure du béton assemblé, 1940-1955*, La Villette, 2015, 400 p., Publication d'une thèse de doctorat.

DEPORTES Marc et PICON Antoine (dir.), *De l'espace au territoire. L'aménagement en France XVIe-XXe siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1997, 139 p.

DOORDAN Dennis, *Twentieth-Century Architecture*, London, Laurence King Publishing, 2001, 320 p.

DUNLOP Beth, *Building a Dream. The Art of Disney Architecture*, New York, Abrams, 1996, 208 p.

DURBIANO Giovanni et ROBIGLIO Matteo, *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*, Roma, Donizzelli, 2003, 136 p.

FERRARI Federico, *La fabrique des images. L'architecture à l'ère postmoderne*, Gollion, Infolio, 2017, 208 p.

GIEDION Sigfried, *Space, Time and Architecture : the growth of a new tradition*, Harvard University Press, 1941.

KOPP Anatole, BOUCHER Frédérique et PAULY Danièle, *L'Architecture de la Reconstruction en France, 1945-1953*, Paris, Le Moniteur, 1982, 188 p.

LANZANI Arturo, *Immagini di territorio e idee di piano. 1943-1963. Dagli approcci generalizzati all'interpretazione dei contesti locali*, Milano, Franco Angeli, 1996, 464 p.

LE CORBUSIER, *Œuvre complète 1946-1952*, Zurich, Ed. D'architecture Erlenbach, 1953, vol. 5/, 248 p.

LE CORBUSIER et GIRAUDOUX Jean, *La Charte d'Athènes. Avec un discours liminaire de Jean Giradoux. Suivi de : entretien avec les étudiants des écoles d'architecture*, Paris, Ed. de Minuit, 1957, 154 p., Première édition : La Charte d'Athènes. Avec un discours liminaire de Jean Giradoux. Paris, Plon, 1943.

LUCAN Jacques, *France Architecture 1965-1988*, Milan-Paris, Electa Moniteur, 1989, 203 p.

MERLIN Pierre, *L'Urbanisme*, Paris, P.U.F., coll. « Que sais-je ? », 2016, 128 p., Nouvelle édition: 2018, 218 pp.

MONNIER Gérard et KLEIN Richard, *Les années ZUP. Architectures de la croissance 1960-1973*, Paris, Picard, 2002, 301 p.

MONOD Jérôme et CASTELBAJAC Philippe DE, *L'aménagement du territoire*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je? », 2016.

MORINO Pasquale et PICA Leonello (dir.), *Tredicesima Triennale di Milano. Tempo Libero/ Loisirs/Leisure. Esposizione internazionale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna. Palazzo dell'Arte al Parco, Milano. 12 giugno - 27 settembre 1964*, Milano, Crespi, 1964, 180 p.

MUMFORD Eric, *The CIAM discourse on Urbanism, 1928-1960*, Cambridge, The MIT Press, 2000, 396 p.

OLIVETTI Adriano (dir.), *Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Ivrea, Nuove edizioni Ivrea, 1943, 233 p.

OLIVETTI Adriano (dir.), *Piano regionale di Valle d'Aosta*, Ivrea, Ing. C. Olivetti e C.S.A.- reparto tipografico, 1936.

PENDLEBURY John, ERDEM Erten et LARKHAM J Peter (dir.), *Alternative Visions of Post-War Reconstruction. Creating the modern townscape*, Abingdon-on-Thames, Routledge, 2015, 258 p.

RENZONI Cristina, *Il Progetto '80. Un'idea di Paese nell'Italia degli anni Sessanta.*, Alinea, Firenze, 2012, 147 p.

SECCHI Bernardo, *Il racconto urbanistico: la politica della casa e del territorio in Italia*, Turin, Einaudi, 1984, 188 p.

TAFURI Manfredo, *Teorie e storia dell'architettura*, Bari, Laterza, 1968, 364 p.

VAYSSIÈRE BRUNO, *Reconstruction. Déconstruction. Le « hard french » ou l'architecture française des Trente Glorieuses*, Paris, Picard, 1988, 327 p.

Chapitres d'ouvrages

BULLOCK Nicholas, « Charting the changing approaches to reconstruction in France: Urbanisme 1941-1956 », *in* PENDLEBURY John et ERTEN Erdem, *Alternative Visions of Post-War Reconstruction. Creating the Modern Townscape*, Abingdon-on-Thames, Routledge, 2014, pp. 190‑194.

ECO Umberto et GREGOTTI Vittorio, « Sezione introduttiva a carattere internazionale », *in* MORINO Pasquale et PICA Leonello (dir.), *Tredicesima Triennale di Milano. Tempo Libero/Loisirs/Leisure. Esposizione internazionale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna. Palazzo dell'Arte al Parco, Milano. 12 giugno - 27 settembre 1964*, Milano, Crespi, 1964, pp. 14‑27.

SERT Josep Lluís, « Cas d'application : villes », *in Logis et loisirs. Ve Congrès. CIAM 1937 Paris*, Boulogne sur Seine, Éditions de l'architecture d'aujourd'hui, 1938, pp. 32‑41.

Articles et Revues

DORFLES Gillo, « La XIII Triennale », *Casabella*, n° 290, 1964, p. 1.

GOSSEYE Janina et HEYNEN Hilde, « Architecture for Leisure in Postwar Europe, 1945-1989 », *The Journal of Architecture*, vol. 18, n° 5, 2013, pp. 623‑631, Katholieke Universiteit, Leuven.

RAGOT Gilles, « Pierre Vago et les débuts de « l'Architecture d'aujourd'hui » 1930-1940 », *Revue de l'Art*, n° 89, 1990, pp. 77‑81.

ROGERS Ernesto Nathan, « La Triennale uscita dal coma », *Casabella*, n° 290, 1964, p. 1.

TAFURI Manfredo, PICCINATO Giorgio et VIERI Quilici, « La città territorio. Verso una nuova dimensione », *Casabella - Continuità*, n° 270, 1962, p. 16.

Architecture, n° 397, 1976, numéro thématique : « Environnement », dirigé par BRUYÈRE André.

L'Architecture d'aujourd'hui, n° 164, 1972, numéro thématique : « L'homme et le territoire ».

Thèses

DELEMONTEY Yvan, *Le béton assemblé : préfabriquer la France de l'après-Guerre (1940-1955)*, Thèse de doctorat en Architecture, Paris 8, 2009, 398 p.

HISTOIRE ET SOCIOLOGIE DU TOURISME ET DU XX^{e} SIÈCLE

Ouvrages

AVERMAETE Tom (dir.), *Another Modern. The post-war architecture and urbanism of Candilis-Josic-Woods*, Rotterdam, NAi Publishers, 2005, 430 p.

AVERMAETE Tom, SWENARTON Mark et HEUVEL Dirk (dir.) VAN DEN, *Architecture and the Welfare State*, London, Routledge, 2014.

BAJAC Quentin, OTTINGER Didier et CENTRE NATIONAL D'ART ET DE CULTURE GEORGES POMPIDOU, *Dreamlands. Des parcs d'attractions aux cités du futur. Catalogue*

d'exposition. Centre Pompidou, Paris, 05/05-26/08-2010, Paris, Centre Pompidou, 2010, 319 p.

BARUCCI Piero, *Ricostruzione, pianificazione, Mezzogiorno: la politica economica in Italia dal 1943 al 1955*, Bologna, Il mulino, 1978, 456 p.

BATTILANI Patrizia, *Vacanze di Pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo.*, Bologna, Mulino, 2001, 368 p.

BAUDRILLARD Jean, *La société de consommation. Ses mythes, ses structures*, Paris, Denoël, 1970, 317 p.

BOSKER Bianca, *Original Copies. Architectural Mimicry in Contemporary China*, Hong Kong, Hong Kong University Press, University of Hawai'i Press, 2013, 176 p.

BOYER Marc, *Ailleurs. Histoire et sociologie du tourisme*, Paris, L'Harmattan, 2011, 301 p.

BOYER Marc, *Le tourisme de masse*, Paris, L'Harmattan, 2007, 165 p.

BOYER Marc, *Histoire générale du tourisme du XVIe au XXIe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2005, 327 p.

BOYER Marc, *L'invention du tourisme*, Paris, Gallimard, 1996, 160 p.

CANELLA Maria et GIUNTINI Sergio, *Sport e fascismo*, Milano, Franco Angeli, 2009, 536 p.

CORBIN Alain, *L'invenzione del tempo libero - 1850-1960*, Laterza, 1996, 444 p.

CORBIN Alain, *L'Avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995, 476 p.

CORBIN Alain, *L'invenzione del mare. L'occidente e il fascino della spiaggia*, Venezia, Marsilio, 1990, 368 p.

CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988, 407 p.

CRAINZ Guido, *Storia del miracolo italiano. Culture, identità, trasformazione fra anni Cinquanta e Sessanta*, Roma, Donizzelli, 2005, 273 p.

DUMAZEDIER Joffre, *Vers une civilisation du loisir ?* Paris, Éditions du Seuil, 1962, 320 p.

DUMAZEDIER Joffre et RIPERT Aline, *Loisir et culture*, Paris, Seuil, 1966, 398 p.

FABRIZIO Felice, *Sport e fascismo. La politica sportiva del regime 1924-1936*, Rimini-Firenze, Guaraldi, 1976, 187 p.

FOURASTIÉ Jean, *Les Trente Glorieuses. Ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, 306 p.

GOLDHAGEN Sarah Williams et LÉGAULT Réjean (dir.), *Anxious Modernisms. Experimentation in Postwar Architectural Culture*, Cambridge, London, The MIT Press, 2000, 335 p.

GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français*, Paris, Flammarion, 1947, 317 p.

JOFFRE DUMAZEDIER et IMBERT Maurice, *Espace et loisir*, Paris, C.R.U., 1967, 204 p.

LÖFGREN Orvar et ARTONI Silvia (trad.), *Storia delle vacanze*, Milano, Paravia Mondadori, 2001, 302 p., Édition originale : On Holiday: A history of vacationing, University of California Press, Berkeley (Usa).

MACCANNELL Dean, *The Tourist. A New Theory of the Leisure Class*, New York, Schocken Books, 1976, 231 p.

PAXTON Robert, *La France de Vichy, 1940-1944*, Paris, Points, 1999, 475 p., traduit par Claude BERTRAND.

PAXTON Robert, *La France de Vichy. Old Guard and New Order, 1940-1944*, New York, Alfred A. Knopf, 1972, 399 p.

PESSIS Céline, CHRISTOPHE Bonneuil et TOPÇU Sezin, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses ». Modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013, 309 p.

RÉAU Bertrand, *Les Français et les vacances. Sociologie des pratiques et offres de loisirs*, Paris, CNRS, 2011, 235 p.

RÉAU Bertrand et COUSIN Saskia, *Sociologie du tourisme*, Paris, La Découverte, 2010, 126 p.

SERAFIN Roberto et SERAFIN Matteo, *Scarpone e moschetto. Alpinismo in camicia nera*, Torino, Centro di documentazione Alpina, 2002, 188 p.

SMITH Valene (dir.), *Hosts and Guests. The Anthropology of Tourism*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1977, 254 p.

URRY John, *The tourist gaze. Leisure and travel in contemporary societies.*, London, Sage, 1990, 180 p.

URRY John et LARSEN Jonas, *The tourist gaze 3.0*, London, Thousand Oaks, California, Sage, 2011, 282 p.

VOLDMAN Danièle, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954. Histoire d'une politique*, Paris, L'Harmattan, 1997, 488 p.

YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2017, 241 p.

BOSSO Annie et LAZIER Isabelle (dir.) (éd.), *La grande histoire du ski*, Grenoble, Musée Dauphinois, 1994, 157 p.

Chapitres d'ouvrages

FRANCI Giovanna, « The myth of the Grand Tour and contemporary mass tourism imagination : the example of Las Vegas », *in* DI LUZIO Alessandra, *The Grand Tour lives On*, Bologna, Clueb, 2006, pp. 149‑156.

GOLDHAGEN SarahWilliams et LÉGAULT Réjean, « Introduction. Critical Themes of Postwar Modernism », *in Anxious Modernisms. Experimentation in Postwar Architectural Culture*, Cambridge, London, The MIT Press, 2000, p. 335.

JEANNOT Gilles, « Les ingénieurs dans la Reconstruction : images et stratégies », *in* VOLDMAN Danièle (dir.), *Les Cahiers de l'IHTP*, coll. « Images, discours et enjeux de la reconstruction des villes françaises après 1945 », 1987, pp. 69‑82.

JOYE Jean-François, « Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne. », *in Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit et politique*, P.U.G., 2017, pp. 153‑188.

LA CECLA Franco, « Prefazione. Turismo : supponendo che sia una cosa divertente », *in* LÖFGREN Orvar, *Storia delle vacanze*, Milano, Paravia Mondadori, 2001, pp. 1‑10.

LYON-CAEN Jean-François, « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation. », *in* YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, PUG, 2017, pp. 189‑207.

NARDELLI- MALGRAND Anne-Sophie, « Les loisirs de montagne dans les regimes autoritaires et totalitaires européens de l'entre-deux-guerres », *in* YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, P.U.G., 2017, pp. 71‑92.

Articles

AGARWAL Sheela, « Restructuring Seaside tourism. The Resort Lifecyle », *Annals of Tourism Research*, vol. 29, nº 1, 2002, pp. 25‑55.

BOTTARO Alain, « La villégiature anglaise et l'invention de la Côte d'Azur », *In Situ*, nº 24, 2014, URL : http://journals.openedition.org/insitu/11060 (consulté le 1/4/2017).

CORRA B., « Fascismo e sport », *Il Popolo d'Italia*, 2 avril 1924.

GOGUEL Claude, « Les vacances des Français », *Communications*, nº 10, 1967, pp. 3‑19.

POUVREAU Benoît, « La politique d'aménagement du territoire d'Eugène Claudius-Petit. », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, nº 79, 2003, pp. 43‑52.

VOLDMAN Danièle, « Reconstruire pour construire ou de la nécessité de naître en l'an 40 », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. La technique et le reste, 1984, pp. 67‑84.

Documents et Rapports

CLAUDIUS-PETIT Eugène, « Pour un plan national d'aménagement du territoire », 1950.

ARCHITECTURE ET MONTAGNE

Ouvrages

BOLZONI Luciano, *Architettura moderna nelle Alpi italiane dagli anni Sessanta alla fine del XX secolo*, Torino, Priuli & Verlucca, 2001, 144 p.

BOLZONI Luciano, *Architettura moderna nelle Alpi italiane dal 1900 alla fine degli anni Cinquanta*, Torino, Priuli & Verlucca, 2000, 144 p.

CALLEGARI Guido, DE ROSSI Antonio et PACE Sergio (dir.), *Paesaggi in verticale. Storia, progetto e valorizzazione del patrimonio alpino*, Marsilio, Venezia, 2006, 212 p.

CEREGHINI Mario, *Costruire in montagna*, Milano, Del Milione, 1950, 410 p.

CHALJUB Bénédicte, *Marcel Breuer à Flaine*, Annecy, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Haute-Savoie, 2014, 148 p.

CHAPPIS Laurent, PRADELLE Denys et REY-MILLET Guy, *Courchevel. Naissance d'une station*, Saint-André de Roquerpertuis, Éd. du Linteau, 2013, 152 p.

COMOLI Vera, FASOLI Vilma et VERY Françoise, *Le Alpi : storia e prospettive di un territorio di frontiera = Les Alpes : histoire et perspectives d'un territoire transfrontalier*, Torino, CELID, 1997, 574 p.

DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli, Roma, 2016, 658 p.

DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Immagini e scenari del pittoresco alpino (1773-1914)*, Roma, Donizelli, 2014, 424 p.

DE ROSSI Antonio, *Architettura alpina moderna in Piemonte e Valle d'Aosta*, Torino, Allemandi, 2005, 78 p.

DE ROSSI Antonio et DINI Roberto, *Architettura alpina contemporanea*, Aosta, Priuli&Verlucca, 2012, 160 p.

DE ROSSI Antonio (dir.), *Atlante dei paesaggi costruiti. Le trasformazioni del territorio operate dall'uomo*, Peveragno, Blu, 2002, 143 p.

DELORME Franck, *Inventaire des archives de l'Atelier d'Architecture en Montagne à Chambéry (1945-1985)*, Chambéry, Archives Départementales de La Savoie, 2001.

FIGINI Luigi et POLLINI Gino, « Note sur les zones de loisir », *in Logis et loisirs. Ve Congrès CIAM, Paris, 1937*, Boulogne sur Seine, Éditions de l'architecture d'aujourd'hui, 1938, pp. 80‑83.

GIOVANAZZI Sergio, *La montagna. Uno spazio per il tempo libero*, Marsilio, Padova, 1971, 155 p.

GRANGÉ Claire, *Charlotte Perriand, créer en montagne*, Annecy, CAUE de Haute-Savoie, 2016, 248 p.

LYON-CAEN Jean-François, *Jacques Labro, architecte urbaniste. De l'imaginaire au réel*, Annecy, CAUE de Haute-Savoie, 2012, 192 p.

LYON-CAEN Jean-François, *Montagnes, territoires d'inventions*, École d'architecture de Grenoble, 2003, 88 p.

LYON-CAEN Jean-François et CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lieux dits, Lyon, 2012, 272 p.

LORA TOTINO Dino, *Cervinia*, Milano, Hoepli, 1937, 5‑6 p.

MANIN Mélanie et VERY Françoise, *Henry Jacques Le Même, architecte*, Annecy, CAUE de Haute-Savoie, 2013, 146 p.

MORETTO Luca, *Architettura Moderna Alpina in Valle d'Aosta*, Quart, Musumeci, 2003, 251 p.

MORETTO Luca (dir.), *Costruire a Cervinia … e altrove*, Quart, Musmeci, 2004, 134 p.

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, *Piano urbanistico del Trentino*, Padova, Marsilio, 1968, 421 p.

RÉVIL Philippe, *L'anarchitecte : Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc*, Chamonix, Guérin, 2002, 228 p.

STACHER Susanne, *Sublime Visions : Architecture in the Alps*, Bâle, Birkhäuser, 2018, 224 p.

VLÈS Vincent, *Le projet de station touristique*, Pessac, Presses Universitaires de Bordeaux, coll. « Collection Le territoire et ses acteurs », 1996, 403 p.

WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver. Stations de Tarentaise, 1945-2000*, Chambéry, Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, 2006, 202 p.

Chapitres d'ouvrages

CASTIGLIONI Benedetta, FERRARIO Viviana, « Struttura del territorio e sviluppo in tre Comunità Montane in area cadorina », *in* MASSARUTTO Antonio (dir.), *Sviluppo regionale e politiche per le Alpi*, Franco Angeli, Milano, 2008, pp. 67-80.

DE ROSSI Antonio, « La montagna all'inverso: ricerche e progetti per il territorio rurale », *in La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli editore, Roma, 2017, pp. 365‑429.

DE ROSSI Antonio, « Le Alpi, un laboratorio per il Moderno », *in* DE ROSSI Antonio et MONCALVO Enrico (dir.), *Cultura architettonica e ambiente alpino*, Turin, Celid, 2011, pp. 77‑110.

DELEMONTEY Yvan, « Flaine o la modernità in montagna. Costruzione e divenire delle città d'alta quota », *in* DEL CURTO Davide, DINI Roberto et MENINI Giacomo (dir.), *Alpi e architettura. Patrimonio, progetto, sviluppo locale*, Milano, Mimesis, 2016, pp. 123‑137.

LYON-CAEN Jean-François, « Stations de sports d'hiver dans les Alpes : transformation, adaptation, protection d'une « invention » contemporaine ? », *in* BADY Jean-Pierre,

CORNU Marie, FROMAGEAU Jérôme, LENIAUD Jean-Michel et NÉGRI Vincent, *De 1913 au Code du patrimoine, une loi en évolution sur les monuments historiques*, La documentation française, 2018, p. 628.

LYON-CAEN Jean-François, « Les premières stations des Alpes Françaises. De la station thermale à l'invention de la station de sports d'hiver », *in* BOSSO Annie et LAZIER Isabelle (dir.), *La grande histoire du ski*, Grenoble, Musée Dauphinois, 1994, pp. 83‑94.

LYON-CAEN Jean-François, « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944) », *in* YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy*, Grenoble, P.U.G., 2017, pp. 189‑207.

PACE Sergio, « Per l'organizzazione scientifica del tempo libero. Architetture e sport a Sestriere negli anni Trenta », *in* CALLEGARI Guido, DE ROSSI Antonio et PACE Sergio (dir.), *Paesaggi in verticale. Storia, progetto e valorizzazione del patrimonio alpino*, Venezia, Marsilio, 2006, pp. 85‑94.

PICON-LEFEBVRE Virginie, « Les stations de ski françaises des années soixante et leur évolution. Les exemples de Flaine et d'Avoriaz », *in* MORETTO Luca (dir.), *Costruire a Cervinia … e altrove*, Quart, Musmeci, 2004, pp. 125‑134.

REICHLIN Bruno, « Die Moderne baut in den Bergen - Quando gli architetti moderni costruiscono in montagna », *in* MAYR FINGERLE Christoph (dir.), *Neues Bauen in den Alpes, Architekturpreis 1995. Architettura contemporanea alpina, Premio di Architettura 1995*, Basel-Boston-Berlin, Birkhäuser, 1996, pp. 85‑127.

SAMONÀ Giuseppe, « Presentazione », *in* PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, *Piano urbanistico del Trentino*, Padova, Marsilio, 1968, p. 23.

VAYSSIÈRE Bruno, « L'originalità del caso francese negli anni Sessanta, le sue origini e i suoi problemi oggi », *in* CALLEGARI Guido, DE ROSSI Antonio et PACE Sergio (dir.), *Paesaggi in verticale. Storia, progetto e valorizzazione del patrimonio alpino*, Venezia, Marsilio, 2007, pp. 135‑148.

VERY Françoise, « Abitare le Alpi nel XX secolo », *in Cultura architettonica e ambiente alpino*, Torino, Celid, 2011, pp. 61‑76.

Articles

ALBINI Franco, « Auberge pour jeunes à Cervinia », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 48, 1953, p. 29.

ALBINI Franco, « Albergo per ragazzi a Cervinia », *Edilizia moderna*, n° 47, 1951, pp. 67‑74.

AMOUROUS Charles, « L'implantation du ski alpin dans les Alpes françaises : la tradition étayage de la modernité », *Revue de géographie alpine*, vol. 88, n° 4, 2000, pp. 9‑20.

BRUSSON M. Jean-Paul, « À propos de l'architecture touristique : le néo-régionalisme se moque-t-il du lieu ? / Tourist architecture : is neo-regionalism deriding the concept of place ? », *Revue de géographie alpine*, vol. 84, n° 3, 1996, pp. 85‑95.

DELORME Franck, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », *In Situ*, n° 24, 2014, pp. 1‑18.

DELORME Franck, « L'Atelier d'architecture en montagne. Contribution à la mise au point d'une architecture de montagne », *In Situ*, n° 24, 2014, URL : https://journals.openedition.org/insitu/11198 (consulté le 11/11/2018).

HATT Émeline, « Refaire la station sur la station », *Urbanisme*, n° 411, décembre 2018, pp. 38‑41.

LYON-CAEN Jean-François, « Un territoire d'inventions architecturales et urbanistiques », *Urbanisme*, n° 411, décembre 2018, pp. 22‑26.

MATHIEU Jon, « De l'architecture dans les Alpes à l'architecture alpine. Une introdution historique », *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, vol. L'invention de l'architecture alpine, n° 16, 2011, pp. 13‑19.

MICHELETTO Maddalena et NOVARINA Gilles, « La montagne vue par les urbanistes (les années 1930-1940) », *Revue de géographie alpine*, vol. 90, n° 4, 2002, pp. 33‑47.

MOLLINO Carlo, « Una costruzione di oggi a Cervinia, che deve entusiasmare tutti gli sciatori : villaggio in verticale a Cervinia », *Domus*, n° 226, 1948, pp. 9‑16.

PRADELLE Denys (dir.), « Contribution à une architecture de Montagne », *Etudes et Informations, revue du M.R.U.*, n° 3, 1955, pp. 38‑82.

RAINERI Giorgio, « Stazione ski-total « Cieloalto » a Cervinia », *Architettura, cronache e storia*, vol. 23, n° 8, décembre 1977, pp. 422‑433.

SENARCLENS Jean DE et ULLMANN Frédéric, « Conception et réalisation de stations de montagne », *The Tourist Review*, vol. 22, n° 3, 1967, pp. 86‑92.

VLÈS Vincent, « Du moderne au pastiche. Questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme », *Mondes du tourisme*, n° 1, 2010, pp. 39‑48.

WOZNIAK Marie, « Wozniak Marie. Les stations de ski : quelles représentations des clientèles pour quel cadre bâti ? », *Revue de géographie alpine*, vol. 90, n° 4, 2002, pp. 17‑31.

« L'invention de l'architecture alpine / Die Erfindung der alpinen Architektur », *Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen*, n° 16, 2011.

« La residenza e le politiche urbanistiche in area alpina », *Quaderni della Fondazione Courmayeur*, n° 16, 2004.

Thèses

HATT Émeline, *Requalifier les stations touristiques contemporaines : une approche des espaces publics. Application à Gourette et Seignosse-Océan*, thèse de doctorat en Architecture, aménagement de l'espace, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2011, 644 p.

WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, Thèse de doctorat en géographie, Grenoble, Université Joseph Fourier, 2004, 643 p.

Documents et Rapports

DESGRANSCHAMPS Guy, PRAX Michèle et VERY Françoise, « Les Alpes, la construction d'un territoire », 1987.

LYON-CAEN Jean-François, « Maurice Michaud (1905 - 1973) », URL:, URL : rhonehttps://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/dossier/station-de-sports-d-hiver-dite-courchevel-1850/fe0e3758-cf8c-4fca-941a-dabfcbf5f854 (consulté le 20/3/2019).

LYON-CAEN Jean-François, BRUSSON Jean-Paul et CHALABI Maryannick, « Station de sports d'hiver dite Courchevel 1850 », 1998 1994, URL : rhonehttps://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/dossier/station-de-sports-d-hiver-dite-courchevel-1850/fe0e3758-cf8c-4fca-941a-dabfcbf5f854 (consulté le 20/3/2019).

Ouvrages

BELLI Gemma, CAPANO Francesca et PASCARIELLO Maria Ines, *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione*, Napoli, FedOA Federico II University Press, 2018, 3007 p., Actes du VIII Congresso AISU, Napoli, 7-9/09/2017, URL : http://www.iconografiacittaeuropea.unina.it/index.php/pubblicazioni/cirice-edizioni/46-la-citta-il-viaggio-il-turismo (consulté le 10/10/2019).

CESURB et AUGUSTIN Jean-Pierre, *Architecture, urbanisme et aménagement en milieu touristique littoral*, Talence, Centre d'études des espaces urbains, coll. « Recherches urbaines », 1993, 126 p., Journées de Géographie du Tourisme. Colloque, Université de Bordeaux 3. Institut de géographie.

COCCIA Luigi (dir.), *Architettura e turismo*, Milano, Franco Angeli, 2012, 287 p.

FABRY Nathalie, PICON-LEFEBVRE Virginie et PRADEL Benjamin (dir.), *Narrations touristiques et fabrique des territoires. Quand tourisme, loisirs et consommation réécrivent la ville*, Paris, L'Œil d'or, 2015, 229 p.

FAVA Nadia et GARCIA VERGARA Marisa (dir.), *Touristic territories : touristic imagery and the construction of contemporary landscape : proceedings.*, Barcelona, Viguera, 2014, 733 p., Proceedings of the international seminar, University of Girona, 23-25/01/2014.

MANGONE Fabio, BELLI Gemma et TAMPIERI Maria Grazia, *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 2015, 432 p.

MCLAREN Brian et LASANSKY D. Medina (dir.), *Architecture and Tourism. Perception, Performance and Place*, Oxford - London, Berg Publishers, 2004, 296 p.

OCKMAN Joan et FRAUSTO Salomon (dir.), *Architourism: authentic, escapist, exotic, spectacular*, Munich, Prestel, 2005, 191 p.

ORIOLI Valentina (dir.), *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare*, Milano, Bruno Mondadori, 2012, 347 p.

PICON-LEFEBVRE Virginie, *La fabrique du bonheur*, Marseille, Parenthèses, 2019, 249 p.

PRELORENZO Claude et PICON Antoine (dir.), *L'aventure du balnéaire. La Grande Motte de Jean Balladur*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1999, 160 p.

PROJECT ON DISNEY, KUENZ Jane et WILLIS Susan, *Inside the Mouse. Work and Play at Disney World*, Durham, Duke University Press, 1995, 250 p.

ROUILLARD Dominique, *Le site balnéaire*, Bruxelles, Mardaga, 1995, 357 p.

SMOLUCH Alma, BARTOLI Pascale, BONNOT, Carine, NIVET Soline et TEIXIER Simon, *L'aventure des VVF-Villages Vacances Familles, 1959-1989*, Éditions du patrimoine, Paris, 2017, 172 p.

TOULIER Bernard, *Villégiature des bords de mer. Architecture et urbanisme*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2010, 400 p.

TOULIER Bernard, BÉLIER Corinne et DELORME Franck (dir.), *Tous à la plage! Villes balnéaires du XVIIIe siècle à nos jours*, Paris, Lienart/Cité de l'architecture & du patrimoine Parution, 2016, 300 p.

VESPASIANI Silvia, *Città stagionali. Rigenerazione urbana oltre il turismo*, Milano, Franco Angeli, 2014, 136 p.

Chapitres d'ouvrages

BALDUCCI Valter, « Città nuove balneari in Italia 1900-1964 », *in* MANGONE Fabio, BELLI Gemma et TAMPIERI Maria Grazia, *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 2015, pp. 31‑50.

BALDUCCI Valter, « Linea di costa, frammenti di città », *in* COCCIA Luigi (dir.), *Architettura e turismo*, Milano, Franco Angeli, 2012, pp. 29‑34.

BELLI Gemma, « Progettare la città per le vacanze in Italia tra teoria e pratiche, 1900-1950 », *in* MANGONE Fabio, BELLI Gemma et TAMPIERI Maria Grazia (dir.), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 2015, pp. 15‑30.

COCCIA Luigi, « Transiti e nuove trascrizioni del territorio. », *in Architettura e turismo*, Milano, Franco Angeli, 2012, pp. 15‑22.

GREENWOOD Davydd J., « Foreword », *in* LASANSKY D. Medina (dir.), *Architecture and tourism. Perception, performance and place*, Oxford - London, Berg Publishers, 2004, pp. XV‑XIX.

PICON-LEFEBVRE Virginie, « Le village », *in La fabrique du bonheur*, Marseille, Parenthèses, 2019, pp. 127‑174.

SAVORRA Massimiliano, « Ricerche sull'architettura del loisir. Cellule modulari, megastrutture e visioni utopiche per il turismo di massa tra anni Sessanta e Settanta », *in* MANGONE Fabio, BELLI Gemma et TAMPIERI Maria Grazia, *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 2015, pp. 51‑72.

TOULIER Bernard, « Nascita ed evoluzione delle città balneari in Francia. XVIII-XX secolo », *in* ORIOLI Valentina (dir.), *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare.*, Milano, Bruno Mondadori, 2012, p. 79.

TRILLO Claudia et COCCIA Luigi (dir.), « Territori del turismo. Tra utopia e atopia », *in Architettura e turismo*, Milano, Franco Angeli, 2012, pp. 23‑28.

Articles

BORRUEY René, PRÉLORENZO Christian et PICON Antoine (dir.), « La Grande-Motte, territoire, ville et architecture balnéaire », *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n° 32‑33, 1993, pp. 59‑72.

DE MAGISTRIS Alessandro et DE AMBROSIS Federico, « Tempo libero e progetto. Prospettive italiane tra gli anni '50 e '60 », *Territorio*, vol. 73, 2015, pp. 114‑120.

GUENZI Carlo, « Il grande numero », *Casabella*, vol. 320, 1967, pp. 58‑63.

RAGOT Gilles, « L'invention du balnéaire « cinquante » à Royan », *In Situ*, n° 4, 2004, URL : http://journals.openedition.org/insitu/2260.

Thèses

BARTOLI Pascale, *Expérimentations et innovations des programmes résidentiels de vacances dans la période des « Trente Glorieuses ». Le cas du littoral varois*, Thèse de doctorat en Aménagement, Aix-Marseille Université, École nationale supérieure d'Architecture de Marseille, 2014.

TOURISME ET MONTAGNE

Ouvrages

ARNAUD Danielle, *La neige empoisonnée*, Paris, Alain Moreau, 1975, 299 p.

ATOUT FRANCE, *Tourisme estival des destinations de montagne. Clientèles et potentiels*, Paris, Atout France, 2016, 153 p.

ATOUT FRANCE, *Tourisme hivernal des stations de montagne. Offre, demande et évolution récentes*, Paris, Atout France, 2015, 89 p.

BARTALETTI Fabrizio, *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi italiane*, Bologna, Pàtron, 1994, 276 p.

CHOLAT Florent, GWIAZDZINSKI Luc, TRITZ Céline et TUPPEN John, *Tourisme(s) et adaptation(s)*, Grenoble, Elya, 2019, 372 p.

COGNAT Bruno, *La montagne colonisée*, Paris, Cerf, 1973, 91 p.

DEBARBIEUX Bernard, *Tourisme et montagne*, Aix Marseille Université, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 1995, 107 p.

GERBAUX Françoise, PERRET Jacques et VIVIER Dominique, *L'aménagement du temps dans les zones de montagne les saisonniers du tourisme*, Grenoble, CERAT-CEMAGREF, 1984, 72 p.

GUÉRIN Jean Paul, *L'aménagement de la montagne. Politiques, discours et productions d'espaces dans les Alpes du Nord*, Gap, Ophrys, 1984, 467 p., Publication d'une thèse d'État en géographie.

KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. L'aménagement de la montagne à la française*, Paris, Masson, 1978, 319 p., Publication d'une Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris VII.

MARCELPOIL Emmanuelle, PERRIN-BENSAHEL Liliane et FRANÇOIS Hugues (dir.), *Les stations de sports d'hiver face au développement durable. État des lieux et perspectives*, Parigi, L'Harmattan, 2010, 176 p.

MORAZZONI Monica, DE PONTI Patrizia et COLOMBO Davide, *Montagna e turismo : le Alpi italiane tra geografia, società e cultura*, Bologna, Archetipolibri, 2010, 212 p.

MORETTI Alessandro, *L turismo montano in Italia. Dimensione strutturale ed evoluzione territoriale*, Bologna, Pàtron, 2015, 204 p.

PERRET Jacques, *Le développement touristique local, les stations de sports d'hiver*, Grenoble, CEMAGREF, 1993, 338 p., Publication d'une thèse de doctorat de l'Université Pierre Mendès France, Grenoble II, U.F.R. Développement, Gestion Économique et Sociale et à l'Institut de Recherche sur la production et le Développement, 1992.

VLÈS Vincent et CLARIMONT Sylvie (dir.), *Tourisme durable en montagne entre discours et pratiques*, La Plaine Saint-Denis, AFNOR, 2007, 226 p., Fichier PDF.

ZANON Bruno (dir.), *I sistemi turistici invernali. Il territorio montano tra declino, tutela e valorizzazione. Il caso delle stazioni sciistiche in Trentino e in Alto Adige*, Università degli studio di Trento, Dipartimento di ingegneria civile ed ambientale, 1995, 251 p.

Chapitres d'ouvrages

FRANÇOIS Hugues, MARCELPOIL Emmanuelle et BILLET Sylvain, « L'implantation des stations de sports d'hiver : quel ancrage dans le développement durable ? », *in* MARCELPOIL Emmanuelle, BENSAHEL-PERRIN Liliane et FRANÇOIS Hugues (dir.), *Les stations de sports d'hiver face au développement durable. État de lieux et perspectives*, Paris, L'Harmattan, 2010, pp. 39‑60.

GAUCHON Christophe, « Sports d'hiver et tourisme durable : mythes et réalités », *in* MARCELPOIL Emmanuelle, BENSAHEL-PERRIN Liliane et FRANÇOIS Hugues (dir.), *Les stations de sports d'hiver face au développement durable. État des lieux et perspectives*, Paris, L'Harmattan, 2010, pp. 63‑72.

Articles

BALSEINTE Raymond, « Les stations de sports d'hiver en France », *Revue de géographie alpine*, vol. 46, n° 1, 1958, pp. 129‑180.

BARRUET Josette, « Spécificité montagne : aménagement du territoire et politique de la montagne. Points de repères dans l'itinéraire d'un concept. », *Revue de géographie alpine*, vol. 77, n° 1‑3, 1989, pp. 325‑337.

BOURDEAU Philippe, « De l'après-ski à l'après-tourisme, une figure de transition pour les Alpes ? », *Revue de géographie alpine*, vol. 97, n° 3, 2009, URL : http://rga.revues.org/index1049.html (consulté le 12/3/2018).

BOURDEAU Philippe, « Les défis environnementaux et culturels des stations de montagne. Une approche à partir du cas français », *Téoros*, vol. 27, n° 2, 2008, pp. 23‑30.

CHEVALIER Michel, « La « Loi Montagne » et sa mise en œuvre (1981-1988) », *Annales de Géographie*, vol. 98, n° 545, 1989, pp. 84‑91.

CHEVALLIER Marc, « Paroles de modernité. Pour une relecture culturelle de la station de sports d'hiver », *Revue de géographie alpine*, vol. 84, n° 3, 1996, pp. 29‑39.

DANSERO Egidio et PUTTILLI Matteo, « De Ford aux Jeux Olympiques. Le développement d'une station d'hiver emblématique : Sestrières », *Revue de géographie alpine*, vol. 100, n° 4, 2012.

DEBARBIEUX Bernard, DEL BIAGGIO Cristina et PETITE Mathieu, « Spatialités et territorialités du tourisme », *Civilisations*, n° 57, 2008, URL : http://civilisations.revues.org/1085 (consulté le 20/6/2016).

DUBOEUF Thomas, « Pouvoir local et stratégies foncières en stations de montagne françaises : quelle durabilité du développement touristique local et quels enjeux pour la gouvernance ? », *Revue de géographie alpine*, vol. 94, n° 1, 2006, pp. 33‑41.

DURAND Yves, GIRAUD Gérald, LATERNSER Martin, ETCHEVERS Pierre, MÉRINDOL Laurent et LESAFFRE Bernard, « Reanalysis of 47 Years of Climate in the French Alps (1958 - 2005) : Climatology, and Trends for Snow cover », *Journal of Applied Meteorology and Climatology*, 2009, URL : https://doi.org/10.1175/2009JAMC1810.1.

FLAGESTAD Arvid et HOPE Christine A., « Strategic success in winter sports destinations : a sustainable value creation perspective », *Tourism Management*, n° 22, 2001, pp. 445‑461.

FRANÇOIS Hugues et BILLET Sylvain, « De la station au territoire : quels contours pour les destinations touristiques ? », *Mondes du tourisme*, n° 2, 2010, pp. 87‑98.

FRANÇOIS Hugues et GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle, « Vallée de la Tarentaise: de l'invention du Plan neige à la constitution d'un milieu innovateur dans le domaine du tourisme d'hiver », *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, nº 17, 2012, pp. 227‑242.

GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle, ACHIN Coralie, FABLET Gabriel et FRANÇOIS Hugues, « Entre permanences et bifurcations : une lecture territoriale des destinations touristiques de montagne », *Mondes du Tourisme*, n° Hors-série, 2016, URL : http://tourisme.revues.org/1237 (consulté le 13/3/2018).

GEORGE Emmanuelle, ACHIN Coralie et FRANÇOIS Hugues, « De la gouvernance des stations à celle de leur diversification », *Urbanisme*, nº 411, décembre 2018, pp. 34‑37.

GUÉRIN Jean Paul et GUMUCHIAN Hervé, « Mythes, tourisme hivernal et aménagement de l'espace. L'exemple de la station intégrée », *Revue de géographie alpine*, vol. 65, nº 2, 1977, pp. 169‑179.

HAGIMONT Steve, « Gouverner l'aménagement touristique dans la montagne française. Retour sur deux siècles d'histoire », *Urbanisme*, nº 411, 2018, pp. 31‑33.

JAKOB Marc, « La montagna, una storia di città », *L'Alpe*, nº 10, 2004, pp. 81‑83.

KNAFOU Rémy, « La crise du tourisme dans les montagnes françaises. Un système qui a fait ses preuves et son temps », *Dossier de la Revue de géographie alpine*, nº 6, 1991, pp. 13‑21.

KNAFOU Rémy, « L'aménagement du territoire en économie libérale : l'exemple des stations integrées de sports d'hiver des Alpes françaises », *Espace géographique*, vol. 8, nº 3, 1979, pp. 173‑180.

LARIQUE Bertrand, « Les sports d'hiver en France : un développement conflictuel ? », *Flux*, vol. 1‑2, nº 63‑64, 2006, pp. 7‑19.

MARTINET Enrico, « Il futuro delle Alpi. Battaglia per lo sviluppo tra blocco delle auto funivie o turismo dolce », *La Stampa*, 19 août 2018, p. 24.

MESTRES Jean-Michel, « Réinventer les stations de montagne », *Urbanisme*, nº 411, décembre 2018, p. 21.

MOUCHON Fréderic, « L'eau, véritable casse-tête des stations de ski », *Le Parisien*, 24 février 2018, URL : http://www.leparisien.fr/environnement/l-eau-veritable-casse-tete-des-stations-de-ski-24-02-2018-7577334.php (consulté le 23/3/2018).

OIRY-VARACCA Mari, « Fabriquer des ressources territoriales pour renouveler l'offre touristique dans les Alpes et les Pyrénées. Préface », *Revue de géographie alpine*, vol. 100, nº 2, 2012, pp. 1‑7.

PRÉAU Pierre, « Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver dans les Alpes du Nord », *Revue de géographie alpine*, vol. 56, nº 1, 1968, pp. 127‑140.

REYNARD Emmanuel, « Aménagement du territoire et gestion de l'eau dans les stations touristiques alpines. Le cas de Crans-Montana-Aminona (Valais, Suisse) », *Revue de géographie alpine*, vol. 89, n° 3, 2001, pp. 7-19.

ROUX Pascal, « De la station de ski à la station de montagne », *Urbanisme*, nº 411, décembre 2018, pp. 51‑52.

SPANDRE Pierre, FRANÇOIS Hugues, MORIN Samuel et GEORGE-MARCELPOIL Emmanuelle, « Dynamique de la neige de culture dans les Alpes Françaises », *Revue de géographie alpine*, vol. 103, nº 2, 2015, URL : https://journals.openedition.org/rga/2840 (consulté le 3/10/2018).

VLÈS Vincent, « Une transition touristique, énergétique et écologique », *Urbanisme*, nº 411, décembre 2018, pp. 27‑30.

VLÈS Vincent, « Entre redynamisation urbaine et banalisation des espaces : tensions et enjeux de l'urbanisme touristique », *Mondes du tourisme*, n° 3, 2011, pp. 14‑25.

« Winter sports face a double threat, from climate and demographic change. The industry's response is making it worse », *The Economist*, 27 janvier 2018, URL : https://www.economist.com/international/2018/01/27/winter-sports-face-a-double-threat-from-climate-and-demographic-change (consulté le 31/1/2018).

Thèses

BONNEMAINS Anouk, *Vulnérabilitée et résilience d'un modèle de développement alpin : Trajectoire territoriale des stations de sports d'hiver de haute altitude de Tarentaise*, Thèse de doctorat en géographie, Université Grenoble Alpes, 2015.

CHEVALLIER Marc, *Les sports d'hiver espaces et culture généalogie culturelle des représentations et usages touristiques hivernaux en montagne*, Thèse de doctorat, Grenoble, 1995, 450 p., Thèse Géographie Grenoble 1 1995.

CLAPIER J. et PERRER B., *L'aménagement touristique de la montagne. Le cas des stations intégrées, une urbanisation de l'exception*, Thèse de 3ème cycle, Grenoble, Université des sciences sociales, 1972.

DEBARBIEUX Bernard, *Territoires de Haute Montagne : recherche sur le processus de territorialisation et d'appropriation sociale de l'espace de haute montagne dans les Alpes du Nord.*, Thèse de doctorat en géographie, Université Joseph Fourier, Institut de Geographie Alpine, 1988.

FABLET Gabriel, *Entre performance de l'outil de production et pérennité de l'outil d'aménagement. Le dilemme immobilier dans les stations nouvelles d'altitude*, Thèse de doctorat en urbanisme, Grenoble, Université Grenoble Alpes, 2015.

FRANÇOIS Hugues, *De la station ressource pour le territoire au territoire pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace, Grenoble, Université Joseph-Fourier, 2007, 352 p.

GAUCHON Christophe, *Tourisme et patrimoines : un creuset pour les territoires ?*, Thèse de doctorat en géographie, Université de la Savoie, 2010.

HAGIMONT Steve, *Commercialiser la nature et les façons d'être : une histoire sociale et environnementale de l'économie et de l'aménagement touristiques (Pyrénées françaises et espagnoles XIXe-XXe siécle)*, Thèse de doctorat en Histoire, Toulouse 2, 2017.

Documents et Rapports

AUVERGNE - RHÔNE-ALPES, *Memento du tourisme 2017*, Lyon, Auvergne - Rhône-Alpes, 2017, URL : http://pro.auvergnerhonealpes-tourisme.com/article/memento-du-tourisme-2017 (consulté le 18/10/2018).

BERLIOZ Frédéric, *Les données de base de la connaissance : analyse des évolutions, impact sur le devenir du tourisme en montagne.*, Challes-Les-Eaux (France), Direction des études et de l'aménagement touristique de la montagne / Observation, développement et ingénierie touristiques (DEATM-ODIT), 2006.

DGE, *Mémento du Tourisme. Édition 2017*, Direction Générale des Entreprises, 2017.

DOMAINES SKIABLES DE FRANCE, *Indicateurs et analyses 2017*, Francin, 2017, URL : http://www.domaines-skiables.fr/fr/publications/observatoire/ (consulté le 20/10/2018).

DSF, *Changement climatique & Stations de montagne. Quelles conséquences ? Quelles actions* ? 2015.

FAURE Pascal et D.G.E., *Mémento du Tourisme. Édition 2014*, Direction Générale des Entreprises, 2014.

FRANÇOIS Hugues et MARCELPOIL Emmanuelle, « Atlas des stations du massif des Alpes », 2012, URL : http://www.observatoire-stations.fr (consulté le 26/9/2017).

GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle (dir.), BILLET Sylvain et FRANÇOIS Hugues, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale*, TerriScope-Cemagref, 2010.

G.I.E.C., *Changements climatiques 2014. Rapport de synthèse. Résumé à l'intention des décideurs*, G.I.E.C., 2014.

LORIT J., *Enquête sur les difficultés des stations de sports d'hiver*, Paris, Ministère de l'intérieur, 1991.

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI. DIRECTION DU TOURISME, *Un nouveau régime juridique pour les communes touristiques et stations classées de tourisme*, Paris, 2008, URL : https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/tourisme/territoires/stations-classees/brochure-def200209.pdf (consulté le 13/11/2018).

O.C.D.E., *Climate Change in the European Alps : Adapting Winter Tourism and Natural Hazards Management. Summary*, OCDE, 2007, URL : https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264031692-sum en.pdf?expires=1570479043&id=id&accname=guest&checksum=E282EFACF4B0A682D837234942440325 (consulté le 21/10/2018).

PASCAL R., *Problèmes structurels des stations de moyenne montagne*, Paris, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1993.

SERVICE TECHNIQUE DES REMONTÉES MÉCANIQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS, *Les remontées mécaniques. Investissements Parc et Trafic 2017*, Saint-Martin-d'Hères, STRMTG, 2017, URL : http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/brochure-parc-et-trafic-2017-a491.html (consulté le 10/10/2018).

UNICREDIT et TOURING CLUB ITALIANO, *Rapporto sul turismo 2017*, UniCredit, 2017, URL:https://www.unicredit.it/content/dam/ucpublic/it/chisiamo/documents/noieleimprese/UC--TCI-2017-low.pdf (consulté le 5/10/2018).

VANAT Laurent, *International Report on Snow & Mountain Tourism. Overview of the key industry figures for ski resorts*, Genève, 2017, URL : https://www.vanat.ch/international-report-on

GÉOGRAPHIE ET HISTOIRE DES ALPES

Ouvrages

ATTALI Michaël, DALMASSO Anne et GRANET-ABISSET Anne-Marie (dir.), *Innovation en territoire de montagne. Le défi de l'approche interdisciplinaire*, Grenoble, P.U.G., coll. « Montagne et innovation », 2014, 224 p.

BÄTZING Werner, *Die Alpen. Naturbearbeitung und Umweltzerstörung. Eine ökologisch-geographische Untersuchung*, Frankfurt, Sendler, 1984, 180 p.

BÄTZING Werner et BARTALETTI Fabrizio (dir.), *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*, Torino, Bollati Boringhieri editore, 2005, 485 p.

BLANCHARD Raoul, *Les Alpes occidentales. Tome 6. Le versant piémontais*, Grenoble, Paris, Arthaud, 1952, vol. 2, 755 p.

BLANCHARD Raoul, *Les Alpes occidentales. Tome 3. Les Grandes Alpes françaises du Nord (Massifs centraux, Zone intra-alpine)*, Grenoble, Paris, Arthaud, 1943, vol. 2, 699 p.

BOZONNET Jean-Paul, *Monts et mythes : l'imaginaire social de la montagne*, Grenoble, P.U.G., coll. « Collection Montagnes », 1992, 294 p.

DEBARBIEUX Bernard et RUDAZ Gilles, *Les faiseurs de montagne. Imaginaires politiques et territorialités, XVIIIe-XXIe siècle*, Paris, CNRS, 2010, 373 p.

DENNING Andrew, *Skiing into modernity. A cultural and environmental history*, Oakland, California, University of California Press, 2015, 236 p.

GUICHONNET Paul (dir.), *Histoire et civilisations des Alpes. II. Destin humain*, Toulouse - Lausanne, Privat - Payot, 1980, 413 p.

HEAD Anne-Lise, LORENZETTI Luigi et DECORZANT Yann, *Relire l'altitude : la terre et ses usages : Suisse et espaces avoisinants, XIIe-XXIe siècles*, Neuchâtel, Alphil, 2018, 338 p.

MATHIEU Jon, *The Alps: An Environmental History*, Cambridge, Polity, 2019, 184 p.

BOSSO Annie et LAZIER Isabelle (dir.), *La grande histoire du ski*, Grenoble, Musée Dauphinois, 1994, 157 p.

Chapitres d'ouvrages

GUICHONNET Paul, « Le milieu naturel alpin », *in Histoire et civilisations des Alpes. I. Destin historique*, Toulouse - Lausanne, Privat - Payot, 1980, pp. 11‑60.

GUICHONNET Paul (dir.), « Histoire et civilisations des Alpes. I. Destin historique », *in* , Toulouse - Lausanne, Privat - Payot, 1980, p. 420.

LORENZETTI Luigi, SUMI Christian et BURKHALTER Marianne (dir.), « Introduzione. Le infrastrutture nella regione del San Gottardo e il loro impatto sui mutamenti del paesaggio dal 1850 », *in Der Gotthard – Il Gottardo. Landscape, myths, technology*, Zürich, Scheidegger & Spiess, 2016, pp. 16‑21.

Articles

BERGIER Jean-François, « Des Alpes traversées aux Alpes vécues : pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes », *Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen*, vol. 1, 1996, pp. 11‑21.

DALMASSO Anne, « L'ingénieur, la Houille Blanche et les Alpes : une utopie modernisatrice ? », *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, nº 1‑3, 2001, pp. 25‑38.

LORENZETTI Luigi, « Dépendance et disparités. Une lecture comparative du rapport entre terres hautes et terres basses (Valais et Tessin, 1870-1930) », *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, vol. 2012, nº 17, vol. 2012, pp. 103‑120.

LORENZETTI Luigi et DELMENICO Daniela, « The tourism transition of a 'village resort'. Multipositionality and land management in Champéry (Valais), 1870-1970 », *Revue de géographie alpine*, vol. 105, nº 4, 2017, URL : http://journals.openedition.org/rga/3652 (consulté le 8/9/2019).

RAFFESTIN Claude, « Nature et culture du lieu touristique », *Méditerranée*, vol. 58, nº 3, 1986, pp. 11–17.

ZANZI Luigi, « Le Alpi nell' 'era del turismo'. Alcune problematiche di metodologia storiografica », *Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen*, vol. 9, 2004, pp. 61‑83.

« Sports et loisirs - Sport und Freizeit », *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, nº 22, 2017.

« Les ressources naturelles. Durabilité sociale et environnementale / Natürliche Ressourcen. Soziale und ökologische Nachhaltigkeit », *Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen*, nº 19, 2014.

« Terres hautes - terres basses : disparités / Hochland - Tiefland: Disparitäten », *Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen*, nº 17, 2012.

GÉOGRAPHIE DU TOURISME

Ouvrages

BATAILLOU Christian, *Tourismes, Patrimoines, Identités, Territoires*, Presses universitaires de Perpignan, 2010, 600 p.

LOZATO-GIOTART Jean-Pierre, *Géographie du tourisme de l'espace consommé à l'espace maîtrisé*, Paris, Pearson Education, 2008, 320 p., Édition originale 1985.

POLLICE Fabio, *Territori del turismo. Una lettura geografica delle politiche del turismo*, Milano, Franco Angeli, 2002, 444 p.

SAVELLI Asterio, *Alla ricerca di nuovi spazi per il turismo*, Milano, Franco Angeli, 2008, 333 p.

TRILLO Claudia, *Territori del turismo. Tra utopia e atopia*, Firenze, Alinea, 2003, 206 p.

VLÈS Vincent et BOUNEAU Christophe (dir.), *Stations en tension*, Bruxelles, PIE Peter Lang, 2016, 260 p.

WILLIAMS Stephen, *Tourism Geography*, London, Psychology Press, 1998, 212 p.

Articles

COMINELLI Francesca, FAGNONI Edith et JAQUOT Sébastien, « Les espaces du tourisme et des loisirs : entre ordinaire et extraordinaire », *Bulletin de l'association de géographes français*, vol. 95, nº 4, décembre 2018, URL : URL : http:// journals.openedition.org/bagf/3839 (consulté le 19/8/2019).

KNAFOU Rémy, BRUSTON Mireille, DEPREST Florence, DUHAMEL Philippe, GAY Jean-Christophe et SACAREAU Isabelle, « Une approche géographique du tourisme », *Espace géographique*, vol. 26, nº 3, 1997, pp. 193‑204.

DICTIONNAIRES ET ENCYCLOPÉDIES

BÄTZING Werner et CAMANNI Enrico (dir.), « Alpi Occidentali », *in Grande Dizionario Enciclopedico delle Alpi*, Ivrea, Priuli & Verlucca, 2007, vol.5/, pp. 105‑106.

GAMBI Lucio et GREGORY Paola, « Paesaggio », *in Treccani*, 2000, vol.VI appendice/, URL : http://www.treccani.it/enciclopedia/paesaggio_%28Enciclopedia-Italiana%29/ (consulté le 20/7/2016).

SCIMENI Gabriele, « Pianificazione », *in Treccani. Enciclopedia Italiana. Enciclopedia Italiana - IV Appendice*, 1979, URL : http://www.treccani.it/enciclopedia/pianificazione_%28Enciclopedia-Italiana%29/ (consulté le 5/12/2018).

SECCHI Bernardo, « Territorio, pianificazione del », *in Treccani, Enciclopedia delle scienze sociali*, 1998, URL : http://www.treccani.it/enciclopedia/pianificazione-del-territorio_%28Enciclopedia-delle-scienze-sociali%29/ (consulté le 10/5/2018).

LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (éd.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1033 p.

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise (éd.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, P.U.F., 1988, 723 p.

« Station », *in Le Petit Robert de la langue française*, URL : https://petitrobert.lerobert.com/robert.asp (consulté le 21/3/2018).

Iconographie

Introduction

Fig. 00. 1. Géolocalisation produite par l'auteure des stations de sports d'hiver des Alpes franco-italiennes et leur classification selon l'altitude moyenne et le type. Pour les stations françaises, nous nous sommes basée sur les données collectées dans : FRANÇOIS Hugues et MARCELPOIL Emmanuelle, Atlas des stations du massif des Alpes, Irstea, 2012, URL : http://www.observatoire-stations.fr.; consulté le 20/01/2018. Pour les stations italiennes, en absence d'une base de données, nous nous sommes basée sur les sites : https://www.skiinfo.it/italia/mappa.html ; https://www.dovesciare.it/localita ; https://www.skiresort.it/comprensori-sciistici/italia/; consultés le 20/01/2018.....22
Fig. 00. 2. Caractères des stations de sports d'hiver françaises et italiennes, pour les Alpes franco-italiennes, en fonction de l'altitude et du type. Diagrammes produits par l'auteure, à partir des bases de données constituées. 23
Fig. 00. 3. Comparaisons entre stations de sports d'hiver françaises et italiennes, pour les Alpes franco-italiennes, en fonction de l'altitude et du type. Diagrammes produits par l'auteure, à partir des bases de données constituées.....24
Fig. 00. 4. a. Évolution de la fréquentation touristique en termes de journées-skieur pour la France et pour l'Italie, ©VANAT Laurent, International Report on Snow & Mountain Tourism. Overview of the key industry figures for ski resorts, Genève, 2017. **b.** Élaboration par l'auteure des données des rapports annuels publiés par Domaines Skiables de France , Indicateurs et analyses, de l'année 2017 à l'année 2007. **c.** Élaboration par l'auteure des données I.S.T.A.T. sur les voyages (arrivi) et les nuitées (presenze) dans les localités de montagne, en Italie, pour la période 2008-2016. 32
Fig. 00. 5. Schématisation des facteurs de crise des stations de sports d'hiver, produite par l'auteure à partir d'un diagramme dans : MACCHIAVELLI Andrea, « Le tourisme alpin. Conditions et ambivalences face à l'innovation », *Revue de géographie alpine*, vol. 97, n° 1, 2009, p.15.....38
Fig. 00. 6. Photos réalisées par l'auteure, faisant partie de la construction d'un vidéo pour la candidature à l'Université des Alpes à Megève, septembre 2015. La contribution avait comme titre : « La construction d'un territoire pour le loisir. Le cas des Alpes franco-italiennes dans l'après-Seconde Guerre mondiale ». Les photos représentent le processus de transformation du site de la Plagne, durant la construction des stations. 42
Fig. 00. 7. Captures d'écran produites par l'auteure qui illustrent la méthode utilisée pour les analyses des cas d'étude. **a.** La géo - référenciation d'un plan d'aménagement pour la station de la Plagne datant de 1960, sur une base I.G.N. dressée en 1950. **b.** Le re-dessin d'une carte représentant les données géologiques du site de la Plagne, superposée à une base I.G.N., dressée en 1950.....61
Fig. 00. 8. Frise réalisée par l'auteure pour ordonner chronologiquement (colonne), selon la source (ligne) et la thématique (couleur) les informations issues de la recherche d'archives. Nous avons par ce moyen constituée une base de données nécessaire à la construction d'un récit, par le croisement ou la lecture parallèle de sources diverses. 62

Fig. 00. 9. Localisation des cas d'étude : La Plagne et Chamrousse, dans les Alpes françaises ; Sansicario et Pila, dans les Alpes italiennes. 65

PARTIE I. SITUER LA RECHERCHE

CHAP. I. 1. Architecture pour le tourisme de masse dans l'après-Seconde Guerre mondiale : un état de la recherche

Fig. I. 1. 1. Frise produite par l'auteure représentant des colloques récents, portant sur « Architecture et Tourisme ». Pour chacun il est indiqué la période historique d'intérêt (selon l'appel à communication) et les lieux géographiques sur lesquels les interventions ont porté..... 81
Fig. I. 1. 2. Frise produite par l'auteure, représentant des ouvrages récentes portant sur « Architecture et Tourisme » (après 2012). Pour chacune, il est indiqué la période historique d'intérêt. 90

CHAP. I. 2. L'évolution du regard des chercheurs sur les stations de sports d'hiver

Fig. I. 2. 1. La frise, réalisée par l'auteure, représente eh haut la collocation temporelle des ouvrages cités dans le chapitre ; en bas la datation des objets étudiées, par le biais de « types » ou « catégories ». 111
Fig. I. 2. 2. Frise réalisée par l'auteure, représentant les numéros thématiques sur la « Montagne », parmi les revues d'architecture françaises 1930-1980. 117
Fig. I. 2. 3. SIRVIN Paul, « Les Cités de Sports d'Hiver », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 1, 1937, p. 29. 120
Fig. I. 2. 4. Tableau avec les projets des stations publiées dans des revues d'architecture françaises, entre 1930 et 1980..... 126
Fig. I. 2. 5. a. PRADELLE Denys, « Les stations de montagne en France », *Techniques et Architecture*, n° 4, 1969, pp. 66, 67. **b.** « Stations de montagne », *Techniques et Architecture,* n° 1, 1971, pp. 62, 63..... 127
Fig. I. 2. 6. CHAPPIS Laurent, « Concevoir autrement », *Techniques et Architecture*, n° 333, 1980, pp. 43-44..... 131

PARTIE II. POUR UNE RELECTURE DE L'HISTOIRE DE L'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DES ALPES FRANCO-ITALIENNES

II. 1. Inscrire l'histoire de l'aménagement touristique de la montagne dans l'évolution des contextes politiques, sociaux, culturels (1930-1980)

Fig. II. 1. 1. Projet de Scipione Tadolini pour une station di ski à Terminillo, dans « Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna », *Urbanistica*, n° 3, 1942, pp. 10,11..... 146
Fig. II. 1. 2. Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat General à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, Plan directeur pour Les Trois Vallées, 1 :20.000, 1942. Dossier: Stations de sports d'hiver. Études (Mission de la Région de Belleville des Allues et de St-Bon). Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 78. 152

Fig. II. 1. 3. a. Schéma représentant les trajets des trains qui connectaient les grandes villes françaises aux stations de sports d'hiver, dans : BALSEINTE Raymond, « Les stations de sports d'hiver en France », *Revue de géographie alpine,* vol. 46, nº 1, 1958, p. 135. **b.** Carte représentante les écoles de ski en Italie, en 1948. Dans : Le Vie d'Italia, n° 40, 1958. Archives en ligne du Touring Club Italien. https://www.digitouring.it, consulté le 20/07/2017..... 162
Fig. II. 1. 4. a. Cereghini Mario, Costruire in montagna, Milione, Milano, 410 p., couverture. **b.** Projet pour Albergo rifugio Pirovano à Cervinia, par Franco Albini, dans la couverture de *Edilizia Moderna*, n° 47, 1951..... 163
Fig. II. 1. 5. Images de l'Exposition Internationale Tempo libero à la XIII Triennale, Milan, 1964. *Casabella* n° 290, 1964, couverture et p.6..... 168
Fig. II. 1. 6. Couverture de revues d'architecture parues en 1964, en France et en Italie. En haut : L'Architecture d'ajourd'hui, n° 112, « Loisir, détente, évasion ». En bas : *Casabella* n° 283 « Coste Italiane 1. Urbanistica » ; *Casabella* n° 284 «Coste Italiane 2. Esempi tipologici ». 169
Fig. II. 1. 7. Couverture des revues d'architecture françaises des années 1970. En haut : L'*Architecture d'aujourd'hui* n° 164, « L'homme et le territoire», 1972. Au milieu : *Archìtecture* n° 397, « Environnement », 1976. En bas : *Techniques et Architecture* n° 333, « L'architecture des loisirs, une nouvelle relation avec l'environnement », 1980..... 175

CHAP. II. 2. Le rôle des architectes et des urbanistes dans l'aménagement touristique de la montagne

Fig. II. 2. 1. a. CANDILIS Georges, Recherches sur l'architecture des loisirs, Paris, Ed. Eyrolles, 1973, pp. 1 ; 39. **b.** Plan masse pour la Vallée des Belleville, Candilis-Josic-Woods, 1962 ; source : http.lapisblog.epfl.ch..... 182
Fig. II. 2. 2. Projet pour une station touristique de montagne. Atelier coopératif d'architecture et d'urbanisme (ACAU) -M. Baud-Bovy, J.-P. Dellenbach, J. Iten, N. Iten, Rey M., Vitelli C., Genève, « Nouvelles conceptions spatiales de stations en montagne » *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 121, 1965, p. 55..... 183
Fig. II. 2. 3. Proposition de Ceretti Giorgio, Derossi Pietro, Rosso Riccardo, avec la participation de Viglietti Diana, Cattaneo Paolo, Giammarco Carlo, concours d'idées pour une station de sports d'hiver à Sansicario. Dans : « Stazione di sport invernali », *Domus,* n° 498, 1971, pp. 12, 13, 14..... 184
Fig. II. 2. 4. a. Locre R., Chaussade P., Bernard J. C., architectes, « La Daille – Val d'Isère », *Techniques et Architecture*, n° 4, 1969, pp. 86-87. **b.** Présentation du projet pour la station Arc 1600 - Pierre Blanche, architectes : Atelier d'Architecture en Montagne (A. Bardet, P. Quinet, G. Regairaz et G. Rey-Millet), P. Fâcheux – Taves – Rebutato – B. Taillefer – C. Perriand ; urbanistes : D. Pradelle – G. Regairaz. « Les Arcs, anatomie d'une station de la troisième génération », *Architecture Française*, n° 389, « Montagne », 1975, pp. 49, 47..... 185
Fig. II. 2. 5. Schéma d'une région. Région des Arves en Maurienne. Projet de Jean-Paul Sabatou dans : SABATOU Jean-Paul, « La 'Région' », *L'Architecture d'aujourd'hui,* n°4, « Constructions en montagne », 1939, p. 71..... 195
Fig. II. 2. 6. Dans l'ordre : planche qui résume le contenu du Plan Régulateur de la Val d'Aoste, et planches relatives aux analyses des caractères géographiques (géologie, hydrographie, topographie, précipitations) et sociologiques (images d'habitation rurales) de la Région. OLIVETTI Adriano (dir.), *Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Nuove Edizioni, Ivrea, 1943, pp. 15-16, 29, 46..... 196

Fig. II. 2. 7. Diagramme représentant la fréquentation d'une station de sports d'hiver en relation aux saisons et à l'altitude. ATELIER D'URBANISME EN MONTAGNE, « Aménagement-Urbanisme-Architecture », *Urbanisme,* n° 116, 1970, p. 47. 201
Fig. II. 2. 8. Contributions des architectes Carlo Mollino et Franco Albini dans le cadre du IV Convegno di Architettura Montana à Bardonecchia, en 1955. En haut : MOLLINO Carlo, « Caratteri, condizioni e problemi dell'albergo in montagna ». En bas: ALBINI, Franco, « Difesa attiva del paesaggio alpino », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino,* n° 3, 1955, p. 115, 129. 206
Fig. II. 2. 9. Projet de Laurent Chappis pour la station de Bielmonte (non réalisé), publié dans *Architecture Française*, n° 389, 1975, pp. 82-83.....212
Fig. II. 2. 10. Diagramme représentant le Piano Provinciale de Trento, reproduit par l'architecte Sergio Giovanazzi dans son ouvrage *La montagna. Uno spazio per il tempo libero*, Marsilio, Padova, 1971, p. 89.....213
Fig. II. 2. 11. Diagramme réalisé par l'auteure représentant le système d'acteurs qui ont contribué à la création de Plagne Centre (1959-1969). Analyse des documents de la boîte : La Plagne,, fonds S.E.T.A.M., Archives départementales de la Savoie, 1919 W 177.....217
Fig. II. 2. 12. Études de Laurent Chappis pour la station de Sept Laux, en 1966. Photo retravaillée et Schéma d'application, échelle 1:2 500. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives Départementales, 30 J 170. 218
Fig. II. 2. 13. Perspective dessinée par Laurent Chappis pour le plan d'aménagement de la station de Sept Laux pour le Département de l'Isère, 1968-69, Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives Départementales, 30 J 169.....219
Fig. II. 2. 14. Projet de Laurent Chappis-urbaniste et Berthe-Chappis-Jomain architectes pour la Vallée de Belleville-Plateau de Boyes, commandité par le Département de la Savoie. Étude schématique d'une unité résidentielle, échelle 1:500, 1:1000, 09/02/1962. Dossier : Les Menuires. Avant-projet de plan masse. Boîte : Saint Martin de Belleville dont concours 1962-1963. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 674. 220
Fig. II. 2. 15. Projet pour la station des Menuires par les architectes Douillet, Maneval, Caplain, De Villiers, Geudelin, Cottard, pour la S.O.D.E.V.A.B. En haut : plan masse ; en bas : coupe, échelle 1:1.000, 25/03/1965. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 202. L.....221
Fig. II. 2. 16. Extrait du magazine Okapi, numéro « Le ski », publié dans A.M.C. 1973. 225

PARTIE III. INTERROGER L'HISTOIRE DES STATIONS DE SPORTS D'HIVER

CHAP III. 1. Quelles « interactions » entre la création d'une station et le site d'implantation ? Projets pour La Plagne et les Menuires

Fig. III. 1. 1. Ortho image des stations de La Plagne, © 2019 Digital Globe.....236
Fig. III. 1. 2. a. Dans l'ordre : Plagne Centre et Aime la Plagne. Photo de l'auteure, 2016. **b.** Collage de photos anciennes du site de la Plagne, Michel Bezançon, non datée. Fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193. 237
Fig. III. 1. 3. Tableau avec les références des articles présentant les projets des stations de la Plagne, parus sur les revues d'architecture entre 1960 et 1980. 247
Fig. III. 1. 4. a. Présentation du projet pour Aime la Plagne par Michel Bezançon. **b.** Plan masse du projet de Plagne Centre par Michel Bezançon. *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 126, 1966, pp. 25 ; 26-27.....248

Fig. III. 1. 5. Images de Plagne Bellecôte, Plagne Villages, Valmorel dans : BEZANÇON Michel, « Constantes et variables de l'architecture de loisir », *Techniques et architecture*, n° 333, 1980, pp. 58-59. 251
Fig. III. 1. 6. a. Plan de la Mine de Mâcot en 1850, échelle 1:4000, fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193. **b.** Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F, Levée des travaux souterrains désaffectés, Mine Royale de Mâcot, échelle 1:500, 1967, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193. 255
Fig. III. 1. 7. a. Plan de la Mine de Mâcot en 1850, échelle 1:4000, fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193. **b.** Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F, Levée des travaux souterrains désaffectés, Mine Royale de Mâcot, échelle 1:500, 1967, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193. 255
Fig. III. 1. 8. a. Plan de la Mine de Mâcot en 1850, échelle 1:4000, fonds Michel Bezançon, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193. **b.** Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F, Levée des travaux souterrains désaffectés, Mine Royale de Mâcot, échelle 1:500, 1967, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193. 255
Fig. III. 1. 9. **a**. Superposition des plans masses pour Plagne Centre du 1962 et du 1970, Michel Bezançon, B 106 b, échelle 1:2.000, 1970. Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 194. **b.** Schématisation des variations du plan masse (1962-1968), dessinée par l'auteure. 258
Fig. III. 1. 10. Plan d'équipement du domaine de La Plagne dessiné par Michel Bezançon et Emile Allais, échelle 1:20 000, 1961, Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 192. 262
Fig. III. 1. 11. Plan d'aménagement du domaine skiable Grande Plagne par Michel Bezançon et Emile Allais, échelle 1:20.000, 1970. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 176. 263
Fig. III. 1. 12. a. La Plagne, Étude du site géologique, 1965 (?). Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 193. **b**. Levé topographique pour la station satellite de La Plagne, Aime 2100, échelle 1:2.000, par H. Fleurantin, 20-21/10/1965. Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 195. 264
Fig. III. 1. 13. ***a.*** Zones exposées à des risques liés aux mouvements du sol et du sous-sol. Carte Zermos. Région d'Aime – La Plagne (Savoie), par G. OLIVIER, P. BERNARD, Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Lyon, 1:20000, 1975. Département de la Savoie, Archives départementales, 17 J 197. **b.** Raynold BARBIER, « Le rôle de la géologie en montagne », *Urbanisme*, n° 116, 1970, pp. 26-27. 271
Fig. III. 1. 14. Superposition du plan d'aménagement de La Plagne dressé en 1961 par Michel Bezançon et Emile Allais et qui détermine l'emplacement de Plagne Centre et Aime la Plagne (AD73, 17 J 192), en bleu, et les zones exposées à des risques liés aux mouvements du sol et du sous-sol, selon la Carte Zermos. Région d'Aime – La Plagne (Savoie), conservée dans les archives de l'architecte (AD 73, 17 J 197), en rose. 272
Fig. III. 1. 15. Superposition du plan d'aménagement dessiné par Michel Bezançon et Emile Allais en 1961 (AD73, 17 J 192), en bleu, avec un plan d'aménagement dessiné par Michel Bezançon et Emile Allais en 1970 (AD73, 1919 W 176), en rose. La carte a été élaborée par l'auteure pour montrer l'extension du domaine skiable de la Plagne entre 1960 et 1971. 273
Fig. III. 1. 16. Aménagement de la Vallée des Belleville. Plan de situation. Projet commandité par le Département de la Savoie. Dans : Stations touristiques des Trois Vallées », échelle 1:50.000. Dossier : demande d'aide au F.N.A.T. ; boîte : Vallée des

Belleville ; juin 1960. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198. 281
Fig. III. 1. 17. a. plan de situation ; **b.** zone concernée par expropriation pour cause d'utilité publique, échelle 1 : 50.000. Projet du Département de la Savoie, stations touristiques des Trois Vallées ; aménagement de la Vallée des Belleville. Dossier : déclaration d'utilité publique, juin 1960 ; boîte : Vallée des Belleville. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198.....282
Fig. III. 1. 18. Document non daté (1960 ?) indiquant les propriétés communales et privées des terrains du plateau des Boyes. Boîte : Vallée des Belleville ; fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 198. 283
Fig. III. 1. 19. Maquette du projet lauréat du concours pour la création d'une station dans la Vallée des Belleville. Architectes Cottard, Douillet et Maneval. Photo non datée (1962 ?). Boîte : Vallée des Belleville – les Menuires 1960-1962. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 199.....291
Fig. III. 1. 20. a. Plan annexé à la note envoyée par le Centre expérimental de recherche et d'études du bâtiment et des travaux publiques à la S.C.E.T., portant comme objet : « Saint-Martin de Belleville, 'Les Menuires' ». Boîte : Vallée des Belleville 1964-65. Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 201. **b.** Document annexé au « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martin de Belleville » par J.-C. Ferrand, 1964.. Dossier : Les Boyes, Avant-projet de plan masse (1962-1964) ; boîte: Saint-Martin-de-Belleville (dont concours 1962-63). Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 674.....292

CHAP. III. 2. Interroger échelle spatiale et temporalités. L'histoire de Sansicario dans le cadre de l'évolution du domaine La Vialattea

Fig. III. 2. 1. Projet de Laurent Chappis pour Clos de la Chapelle, Sansicario. **a.** Esquisse pour résidence para-hôtelier, non daté (1969-1970 ?), conservé dans les Archives de la coopérative Nonsoloneve, Clos de la Mais, Sansicario, Cesana Torinese. **b**. « Esquisse n° 2 pour résidence para-hôtelier », Agence : Berthe-Chappis-Jomain, projet pour Clos de la Chapelle, Sansicario, commandité par la S.T.I.F.A, 10/08/1970, échelle : 1 :200. Département de la Savoie, Archives Départementales, 30 J 298.....301
Fig. III. 2. 2. Projet de Laurent Chappis pour Sansicario, commandité par la S.E.F.O. **a.** Plan masse pour Clos de la Chapelle, Rio Envers, Atelier d'architecture Berthe-Chappis-Jomain, échelle 1:500, 24/09/1971. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 298. **b.** Plan masse d'ensemble pour Sansicario. Laurent Chappis, urbaniste, échelle 1:2.000, 20/06/1974. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 290. ..302
Fig. III. 2. 3. a. Vue d'ensemble du domaine skiable. Sansicario est représenté comme étant à l'intérieur d'un plan de mise en valeur du territoire. **b.** Sansicario, perspective d'ensemble, Laurent Chappis, urbaniste. Rapport de présentation du plan d'aménagement de Sansicario par la S.E.F.O. « De la Doire au sommet : un grand triangle de montagne », 1974. Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 290. 303
Fig. III. 2. 4. Images de Clos de la Chapelle, Sansicario, en août 2018. L'établissement est abandonné et en attente d'un projet de rénovation. Photos de l'auteure. 308
Fig. III. 2. 5. a. La station de Sansicario. Les différents couleurs correspondent aux diverses phases de construction et expansion, à partir de 1970, jusqu'à aujourd'hui. Travail fait par l'auteure sur une carte C.T.R. datant 2006. **b.** La construction des principales infrastructures est mise en relation à l'évolution des acteurs impliqués dans les diverses phases du projet. 309

Fig. III. 2. 6. Images d'archives de la Capanna Kind, Archives en ligne Sci Club Torino. **a.** « Capanna Adolfo Kind », 1912. **b.** « Alla capanna Adolfo Kind si arriva a dorso di mulo », 1912. 315
Fig. III. 2. 7. a. Image qui montre le système des pistes de ski qui rayonne de Sestrières et le système d'infrastructure de transport à une échelle supra-locale, permettant l'accès à la station. Image non datée, dans : DEL GRANDE Alessio, *L'invenzione del Sestrière*, Tesi di Laurea Magistrale, Politecnico di Torino, 2010. **b.** Affiche publicitaire de la F.I.A.T. 1900 a, et de Sestrières (1954 ?). 316
Fig. III. 2. 8. a. La station de Sportinia. Les différents couleurs correspondent aux diverses phases de construction et expansion, à partir de 1912, jusqu'à aujourd'hui. Travail fait par l'auteure sur une carte C.T.R. datant 2006. **b.** La construction des principales infrastructures est mise en relation à l'évolution des acteurs impliqués dans les diverses phases du projet. 320
Fig. III. 2. 9. a. La station de Sestrières. Les différents couleurs correspondent aux diverses phases de construction et expansion, à partir de 1912, jusqu'à aujourd'hui. Travail fait par l'auteure sur une carte C.T.R. datant 2006. **b.** La construction des principales infrastructures est mise en relation à l'évolution des acteurs impliqués dans les diverses phases du projet. 321
Fig. III. 2. 10. Évolution du système d'infrastructure dans la Haute Val de Suse, analyse de l'auteure par la superposition sur un SIG d'une série historique des cartes IGN de 1880 et de 1930. 327
Fig. III. 2. 11. Évolution du système d'infrastructure dans la Haute Val de Suse, analyse de l'auteure par la superposition sur un SIG d'une série historique des cartes IGN et d'une carte CTR de 1990. 328
Fig. III. 2. 12. Évolution du système d'infrastructure dans la Haute Val de Suse, analyse de l'auteure par la superposition sur un SIG d'une série historique des cartes IGN et d'une carte CTR du 2006. 329
Fig. III. 2. 13. a. Étude des connexions skiable entre Sestrières et d'autres domaines skiables, dans le cadre des études pour un nouveau plan régulateur pour Sestrières, par Laurent Chappis, non datée (1966-68 ?). Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 314-15. **b.** Étude de Laurent Chappis pour un plan intercommunal des stations de la Haute al de Suse (1976-1978 ?), Département de ls Savoie, Archives départementales, 30 J 291. 333
Fig. III. 2. 14. Diagrammes représentants l'évolution de la fréquentation touristique dans les communes de l'Unione di Comuni Vialattea. Élaboration de données reçus par l'Office du Tourisme de la Région Piémont. 336

PARTIE IV. VERS UNE HISTOIRE ENVIRONNEMENTALE DES STATIONS DE SPORTS D'HIVER

CHAP IV. 1. De l'histoire d'une station à l'histoire de la mise en tourisme d'un territoire. Le cas de la station de Pila

Fig. IV. 1. 1. Images de la station de Pila prises par l'auteure en juillet 2015. Dans l'ordre : vue depuis la télécabine Aoste-Pila ; vue du parking à l'arrivée de la télécabine ; résidence projetée par Laurent Chappis ; résidence projetée par Laurent Chappis, intégeure en juillet 2015. Dans l'ordre : vue depuis la télécabine Aoste-Pila ; vue du parking à l'arrivée de la télécabine ; résidence projetée par Laurent Chappis ; résidence projetée par Laurent Chappis, intégrée dans la topographie (versant ouest de Pila) 346
Fig. IV. 1. 2. Ortho image actuelle de la station de Pila, ©Google maps. 347

Fig. IV. 1. 3. « Progetto di Funicolare da Aosta a Pila », échelle 1:25.000, par Ing. Paolo Derossi, 1934. Dossier: « Sviluppo turistico di Pila », 1936, Archives de la Région Val d'Aoste. 351
Fig. IV. 1. 4. « Progetto di Strada per la Pila », échelle 1:5.000. Costruzione strada per Pila (Aosta - Charvensod – Pila), 1934, vol. 5., cl.1, Archivio di Deposito, Comune di Aosta. 357
Fig. IV. 1. 5. a. Schéma représentant le tracé pour une ligne de chemin de fer à crémaillère entre Aoste et Pila. Dans: JANS Giovanni et TADDEO Gilardino (dir.), *Pila,* Quaderni della ricostruzione, Democrazia Cristiana Valle d'Aosta, 1946, p. 35. **b.** « Studio di massima di Piano Regolatore del gruppo ing. Saltarelli, Binel. Complessivo dei collegamenti », 1955. Dans : FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, Aosta, Musumeci, 1976, p. 71..... 358
Fig. IV. 1. 6. « Piano Regolatore di Gressan. Progetto per nuovo centro turistico sportivo, Piano generale », échelle 1:4.000, par Giorgio Rigotti, 1955, Archives de l'office technique de la commune de Gressan..... 359
Fig. IV. 1. 7. a. Schéma des nouvelles connexions de Pila, à l'échelle 1 : 200.000 par Laurent Chappis. Source : dossier « Études pour Pila, projet pour S.T.I.F.A. », 1964. Département de la Savoie, Archives départementales, fonds Laurent Chappis, 30 J 274. **b.** Image de Pila comme « station internationale ». Source : AA.VV., PILA, ed. STIFA, 1970 (?), p. 1, Fonds valdôtain, Bibliothèque régionale d'Aoste. 362
Fig. IV. 1. 8. Schéma du plan de situation et du plan d'aménagement de la station de Pila. Album « Plan d'aménagement pour Pila », Laurent Chappis pour S.T.I.F.A., 1964. Archives de l'office technique de la commune de Gressan..... 363
Fig. IV. 1. 9. Dans l'ordre : Plan masse pour le plan régulateur de la station de Pila ; vues de la station de Pila depuis sud, nord et le haut, par Banfi, Peressutti, Rogers. Source: OLIVETTI Adriano (dir.), Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta, ed. Comunità, Ivrea, pp. 175, 178. 372
Fig. IV. 1. 10. Analyses in situ pour la préparation du plan d'aménagement par Laurent Chappis. En rouge : itinéraires parcourus à pied, en bleu : itinéraires parcourus avec les skis. Dessins sur carte I.G.N. éd. 1930, échelle 1 : 25.000. Non daté. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, archives départementales, 30 J 277. 373
Fig. IV. 1. 11. Plan pour l'aménagement de Pila, dans l'ordre : zones vertes, réseaux divers, domaine skiable et équipement mécanique, zones de construction et services publics, échelle 1:2.000, Laurent Chappis urbaniste et Berthe-Chappis-Jomain architectes, novembre 1964. Album : « Plan d'aménagement pour Pila », Laurent Chappis pour S.T.I.F.A., 1964. Archives de l'office technique de la commune de Gressan..... 374
Fig. IV. 1. 12. Plan masse de la station de Pila, Laurent Chappis urbaniste, Berthe-Chappis-Jomain architectes, échelle 1 :2.000, novembre 1964. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 276..... 375
Fig. IV. 1. 13. Dans l'ordre : Perspective ; Plan de masse, échelle 1:1.000, Laurent Chappis Urbaniste ; Berthe – Chappis – Jomain, architectes ; Marshall, Vidal, collaborateurs-architectes ; mai 1972. Dossier de présentation du projet pour Pila, 1972. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 278. 380
Fig. IV. 1. 14. Projet de l'aqueduc de Pila pour la Commune de Gressan, avec sources, conduites, débits ; échelle 1:5.000, ingénieur Graziano Luboz, 1960. Dossier : « Pila, acquedotto comunale 1960-70 ». Archives de l'office technique de la commune de Gressan. 388
Fig. IV. 1. 15. a. Projet de l'aqueduc de Pila pour la Commune de Gressan avec sources, reservoirs, conduites ; échelle non indiquée, ingénieur Graziano Luboz, 1964. Dossier: « Pila, acquedotto comunale 1960-70 ». Archives de l'office technique de la commune de Gressan. **b.** projet pour l'aqueduc de Pila, tronçon : Champ Vert- Gorraz, échelle 1:4.000,

Geom. Pizzi, pour Alpila S.P.A., 06/10/1970. Dossier : « acquedotto Alpila 1970 ». Archives de l'office technique de la commune de Gressan. 389
Fig. IV. 1. 16. Ortho image du site de Pila en 1964, qui montre la construction de la route d'accès à la station. Album : « Plan d'aménagement pour Pila », Laurent Chappis pour S.T.I.F.A., 1964. Archives de l'office technique de la commune de Gressan. Dans l'image le sol montre encore les sillons de l'ancien système d'irrigation. Les traces ont ensuite été en grande partie cancellées. 390
Fig. IV. 1. 17. Projet pour l'aqueduc de Pila, tronçon : Champ Vert- Gorraz, échelle 1 : 4.000, par Geom. Pizzi, pour Alpila S.P.A., 06/10/1970. Dossier : « acquedotto Alpila 1970 ». Archives de l'office technique de la commune de Gressan. 394
Fig. IV. 1. 18. Frise chrono-systémique réalisée par l'auteure. L'évolution du système d'acteurs, des outils d'urbanisme et de la construction des principales infrastructures pour Pila y sont reportées en parallèle. En rose, l'évolution du tissu bâti et des infrastructures de transport ; en bleu, l'évolution de l'aqueduc. Les diverses nuances font référence aux étapes successives de l'histoire du territoire..... 396
Fig. IV. 1. 19. Carte représentante le palimpseste du système d'infrastructure, du bâti (en rose) et du réseau d'eau potable de Pila (en bleu). Les nuances font référence aux successives phases historiques (comme représentés dans la Fig. IV. I. 18). Carte réalisée par l'auteure sur la base de plans IGN dressés à divers seuils historiques. 397
Fig. IV. 1. 20. Diagrammes produits par l'auteure à partir des données sur la fréquentation touristique de la station de Pila, de l'Office de Tourisme de la Région Val d'Aoste..... 398

CHAP IV. 2. De l'histoire d'une station à l'histoire de la mise en tourisme d'un territoire. Le cas de la station de Chamrousse

Fig. IV. 2. 1. Photos de la station de Chamrousse prises par l'auteure en juin 2017. Dans l'ordre : Recoin, Roche Béranger-centre commercial, Roche Béranger-chalets, Bachat-Bouloud. 401
Fig. IV. 2. 2. Ortho image actuelle de la station de Chamrousse, ©Google maps 2016. 402
Fig. IV. 2. 3. Série de ortho-images du site de Chamrousse montrant l'évolution de la construction de la route d'accès. Dans l'ordre : mission C3335-0021_1937_F3335_0455, cliché n° 455, argentique, 01/01/1937 ; mission C3335-0011_1948_F3335_0038, cliché n° 38, argentique, 26/08/1948 ; mission c3332-0041_1956_f3332-3335_0364, cliché n° 364, argentique, 13/08/1956 ; mission c3234-0151_1966_fr1196_0028 cliché n° 28, argentique, 12/08/1966. © IGN France, https://remonterletemps.ign.fr/, consulté le 20/05/2019. 408
Fig. IV. 2. 4. Plan « avant 1940 » non signé, échelle 1:10.000 représentant : la route d'accès à la station (en rouge, le tronçon en construction); les pistes de ski (à remarquer les « pistes de printemps » qui descendent depuis la station à travers la forêt); la station, conçue en deux pôles : une « zone d'hiver » à Recoin et une « zone d'été » à Roche-Béranger. Plan non signé et non daté (1938-939 ?). Fonds Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 146. 413
Fig. IV. 2. 5. Projet dressé par Jacques Sage et Georges Rouet en 1943. **a.** copie du plan général, échelle 1 :10.000 (à remarquer, le système d'infrastructure d'accès à la station, qui dessert des points d'intérêt distribués sur le massif, comme la Chartreuse de Prémol et Pré Gaudet, où la construction d'une colonie de vacance est envisagée). **b.** vue du village de Roche Béranger, vue de la station de sports d'hiver de Recoin. SAGE Jacques et ROUET Georges, « Descriptif et justificatif du Plan d'Urbanisme des Aménagements et installations

techniques », Paris et Grenoble, 1943, p.1, 14b, 17b ; Dossier : Chamrousse- Historique - projets 1935 -1938. Archives de la Commune de Chamrousse. 414
Fig. IV. 2. 6. Service des Ponts et Chaussées, Berrier Roger et Dosse Raymond, Projet du Département de l'Isère pour une station de sports d'hiver dans le Massif de Chamrousse. Plan de situation générale, échelle 1 :20.000, avril 1944. Versement de la Direction départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 107..... 415
Fig. IV. 2. 7. Service des Ponts et Chaussées, Berrier Roger et Dosse Raymond, Projet du Département de l'Isère pour une station de sports d'hiver dans le Massif de Chamrousse, « Projet d'aménagement », échelle 1:1.000, avril 1944. Versement de la Direction départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 107..... 416
Fig. IV. 2. 8. Service des Ponts et Chaussées, Berrier Roger et Dosse Raymond, « Projet du Département de l'Isère. Massif de Chamrousse ». Perspective générale de la station d'été de Roche Béranger ; perspective générale du Recoin-vue du tremplin de saut, avril 1944. Versement de la Direction départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 107..... 417
Fig. IV. 2. 9. Projet pour la station de Chamrousse dressé par Laurent Chappis pour le Groupement d'Urbanisme de Chamrousse, Département de l'Isère. **a.** « Itinéraires parcourus en été et en hiver », échelle 1 :20.000, 28/04/1961. **b.** « Étude analytique du terrain », échelle 1 :20.000, 22/02/1960. Dossier « Analyse du site », Fonds Laurent Chappis, Archives départementales de la Savoie, 30 J 149. 421
Fig. IV. 2. 10. Projet pour la station de Chamrousse par Laurent Chappis, 1959. Dans l'ordre : « Plan d'aménagement du massif de Chamrousse », échelle 1 :20.000 ; « Massif de Chamrousse. Plan de masse », échelle 1 :2.500. Dossier « Série 25 avril 1959 », Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 149. 422
Fig. IV. 2. 11. Avant-projet de Roche Béranger, Laurent Chappis, urbaniste ; Berthe-Chappis-Jomain, architectes ; Demartini- Sicard, collaborateurs, pour le Ministère de la construction, service des Ponts et Chaussées ; échelle 1 :1.000, 1960. Département de la Savoie, Archives Départementales, 30 J 150. Sur le plan sont représentés les projets pour le centre montagnard de jeunes à Bachat-Bouloud, qui sera réalisé au cours de la première moitié des années 1960, et le projet pour la zone de la Lauze, qui ne sera jamais réalisé, notamment à cause des problèmes d'adduction en eau potable. 423
Fig. IV. 2. 12. a. Station de Chamrousse, Accès et Pistes. Dans : « Chamrousse », Le Ski, n° 121, 1953, p. 137. **b.** Station de Chamrousse, Pistes de ski. Dans : « Le site de Chamrousse », Le Ski, n° 166, 1960, p. 390. Versement du Conseil Général de l'Isère. Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives Départementales de l'Isère, 6765 W 1. 424
Fig. IV. 2. 13. Zone d'aménagement Uriage-Chamrousse, projet idéal « utopie », non communiqué, échelle 1 :20.000 (?), par Laurent Chappis, 1960. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives départementales, 30 J 150. 427
Fig. IV. 2. 14. a. Limites des terrains expropriés par le Département, ordonnance n° 29/03/1946. Versement du Conseil Général ; Direction économie et tourisme ; Archives départementales de l'Isère, 8516 W 51**. b.** Plan de Cession par le Département à la Commune, échelle 1:5.000. Dossier : Création commune Chamrousse ; Versement du Conseil Général ; Direction économie et tourisme ; Archives départementales de l'Isère, 8526 W 41. 433
Fig. IV. 2. 15. a. Eaux et Forêts, 3ème Circonscription-Grenoble, Avancement de la Route de Chamrousse, Échelle 1 :20.000, (1944 ?). Versement de la Direction départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 107. **b.** Détail de la « limite entre les pâturages communaux et le foret indivise soumise au régime forestier », non daté

(1943-44 ?). Source : Versement de la Direction Départementale de l'Équipement. Archives départementales de l'Isère, 7093 W 105. 437
Fig. IV. 2. 16. Lettre envoyée par Laurent Chappis à la Préfecture de l'Isère, indiquant la nécessité pour le Département d'acquérir des terrains occupés par la forêt, pour l'aménagement de Roche Béranger, 10/04/1959. Fonds Laurent Chappis, Département de la Savoie, Archives Départementales, 30 J 147. 438
Fig. IV. 2. 17. Carte représentante le « plan des bornages » sur la zone de Chamrousse, dressée par le Cabinet du géomètre Degaud, échelle 1 :10.000, 1963. Versement du Conseil Général de l'Isère. Aménagement de Chamrousse (1944-1986). Archives Départementales de l'Isère, 6765 W 1. Sur la carte sont représentées les limites administratives ainsi que les limites de propriété (publique et privée). 439
Fig. IV. 2. 18. a. Détail du document : « Roche-Béranger, avant-projet d'adduction d'eau, 1er lot : Captage de la source du Rocher Blanc, Refoulement et Réservoir. Dressé par : Arrondissement Grenoble- Centre Ponts et Chaussées et le cabinet Charles Julian et successeurs. Plan échelle 1 :15.000, modifié le 3/7/1957. Dossier : « Eau-historique », Archives municipales de Chamrousse. **b.** « Eau potable-assainissement. Schéma de principe », carte à l'échelle 1 : 20.000, dressée par Les Ponts et Chaussées, département de l'Isère, arrondissement de Grenoble-Centre, le 10/12/1959. Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 73. 449
Fig. IV. 2. 19. Carte représentante les sources et les réservoirs présents sur le territoire de Chamrousse, dans le cadre de la concession entre le Département de l'Isère et la Compagnie Générale des Eaux, 4/10/1965. Échelle 1:25.000. Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction économie et tourisme. Archives départementales de l'Isère, 8516 W 70..... 450
Fig. IV. 2. 20. Carte représentante les sources, les réservoirs et le réseau d'adduction en eau potable de Chamrousse, existante et en projet. Carte non datée (début 1980 ?). Échelle 1:10.000. Dossier : « Eau Historique », archives de la Commune de Chamrousse. Nous avons dessinée sur la carte le périmètre de la concession du Département à la Compagnie Générale des Eaux, datant du 4/10/1965, ... 451
Fig. IV. 2. 21. Projet pour la captation des eaux du Lac Robert. Carte non datée (début 1980 ?). Échelle 1:1.000 (?). Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction technique d'aménagement et de l'équipement. Archives départementales de l'Isère, 8055 W 16. ... 452
Fig. IV. 2. 22. Réseau d'adduction d'eau, actuel. Office urbanisme de la commune de Chamrousse. 453
Fig. IV. 2. 23. Frise chrono-systémique réalisée par l'auteure. L'évolution du système d'acteurs, des outils d'urbanisme et de la construction des principales infrastructures pour Pila y sont reportées en parallèle. En rose, l'évolution du tissu bâti et des infrastructures de transport ; en bleu, l'évolution de l'aqueduc. Les diverses nuances font référence aux étapes successives de l'histoire du territoire..... 456
Fig. IV. 2. 24. Carte représentante le palimpseste du système d'infrastructure, du bâti, des limites administratives (en rose) et du réseau d'eau potable de Chamrousse (en bleu). Les nuances font référence aux successives phases historiques (comme représentés dans la Fig. IV. 2. 23). La carte montre notamment que les réalisations les plus récentes (rose clair) se concentrent en haute altitude. Carte réalisée par l'auteure sur la base d'une comparaison des plans IGN à l'échelle 1 :25.000, dressés en 1950 (juste avant la création de la station) et en 2015. 457

Corpus

REVUES D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME, ACTES DE COLLOQUES 1930-1980

Planification régionale et centres touristiques/ urbanisme des stations de montagne 1930-1940

BALDIZZONE Giacinto, « Edilizia montana e sviluppo turistico nelle zone alpine sul piano della battaglia autarchica », *in Atti del primo convegno di ingegneria montana*, Torino, Sindacato provinciale fascista ingegneri, 1939, pp. 421-426.

BEAUDOUIN Eugène et LODS Marcel, « De l'organisation des centres de vacances », *Urbanisme*, n° 54, 1937, pp. 106-111.

CHAUVET P., « Notes sur la reconstruction des hautes vallées alpestres », *Cahier des ingégneurs agronomes*, n° 12, 1946.

CHAUVET P. et LANGUIN G., « La reconstruction dans les Hautes- Alpes, villages et fermes de montagne », *Techniques et Architecture*, n° 1-2, 1948, pp. 105-119.

DEGLI INNOCENTI Arnaldo, « Nello spirito della nuova legge urbanistica. I piani territoriali », *Urbanistica*, n° 2, 1942, pp. 11-14.

LAUGA Pierre, « De l'Urbanisme au Congrès Mondial des Loisirs et de la Récréation », *Urbanisme*, n° 54, 1937, pp. 102-105.

MEYER-HEINE Georges et DUVAL A.- François, « Aménagement des territoires et stations de sports de neige », *Urbanisme*, n° 61, 1938, pp. 43-72.

REMAURY Pierre, « Urbanisme régional et urbanisme national », *Urbanisme*, n° 54, 1937, pp. 90-97.

REMAURY Pierre, « Propos d'urbanisme : une leçon d'urbanisme régional », *Urbanisme*, n° 28, 1934, pp. 230-231.

RIGOTTI Giorgio, « I piani di valle », *Atti della società degli ingegneri e degli architetti in Torino*, n° 10, 1956, pp. 149-154.

RIGOTTI Giorgio, « Elementi di urbanistica per zone turistiche », *Atti della società degli ingegneri e degli architetti in Torino*, 1956, pp. 411-418.

RIGOTTI Giorgio, « Il raduno degli urbanisti in Sicilia », *Urbanistica*, n° 4, 1938, pp. 226-228.

SABATOU Jean Paul, « Urbanisme », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 4, 1939, pp. 67-84.

SIRVIN Paul, « Les Cités de Sports d'Hiver », *L'Architecture d'aujourd'hui*, vol. 1, 1937, pp. 29-39.

TADOLINI Scipione, « Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna », *Urbanistica*, n° 3, 1942, pp. 6-14.

TESTA Virgilio, « Piani Territoriali », *Urbanistica*, n° 4, 1938, pp. 229-230.

TESTA Virgilio, « Necessità dei piani regionali e loro disciplina giuridica », *Urbanistica*, n° 3, 1933, pp. 73-90.

UNWIN Raymond, « Les plans d'aménagement régionaux et nationaux », *Urbanisme*, n° 58, 1937, p. 212.

Atti del primo Convegno di ingegneria montana, Torino, Sindacato provinciale fascista ingegneri, 1939, 719 p.

L'Architecture d'aujourd'hui, vol. 1, 1937, « Constructions en montagne ».

L'Architecture d'aujourd'hui, nº 4, 1939, « Constructions en montagne ».

« La notion de plan régional », *Urbanisme*, nº 41, 1935, pp. 12-16.

« L'Urbanisme régional », *Urbanisme*, nº 43, 1936, pp. 127-133.

« Convegni di Architettura montana » à Bardonecchia (1952-1956)

ALBINI Franco, « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. Difesa attiva del paesaggio alpino », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 3, 1955, p. 129.

CARDUCCI C, « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. Orientamenti sull'architettura elettro-industriale in zone montane », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 3, 1955, p. 111.

CAVALLARI MURAT Augusto, « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. I tre aspetti del paesaggio alpino nella pianificazione paesistica », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 3, 1955, pp. 126-128.

CEREGHINI Mario, « III Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. L'architettura in montagna e la difesa del paesaggio », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 4, 1954, pp. 145-150.

GABETTI Roberto, « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 3, 1955, pp. 105-108.

GABETTI Roberto, « III Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 4, 1954, pp. 143-144.

GABETTI Roberto, « Il convegno di architettura alpina, Bardonecchia 1952 », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 5, 1952, pp. 151-156.

LE MÊME Henri-Jacques, « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. Messaggio della delegazione francese », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 5, 1956, pp. 148-149.

MAZZARINO Luciano, « V Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. Recenti esperienze urbanistiche in Valle di Aosta », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 5, 1956, pp. 154-155.

MOLLINO Carlo, « III Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. Tabù e tradizione nella costruzione montana », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 4, 1954, pp. 151-153.

PELLEGRIN E, « III Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. La difesa del paesaggio montano – Il problema del condominio – Sua impostazione architettonica ed economica », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 4, 1954, p. 162.

REGGIO Gian Luigi, « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. Problemi concreti di urbanistica alpina », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 3, 1955, p. 123.

RIGOTTI Giorgio, « V Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. I piani di valle », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 5, 1956, pp. 149-154.

ROGGERO Mario. F., « IV Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia. Caratteri, condizioni e problemi dell'albergo in montagna », *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, nº 3, 1955, pp. 115-118.

Stations de sports d'hiver dans les Alpes Françaises (1945-1980)

ATELIER D'URBANISME EN MONTAGNE, « Aménagement-Urbanisme-Architecture », *Urbanisme*, nº 116, 1970, pp. 46-49.

BARBIER Reynold, « Le rôle de la géologie dans l'urbanisme en montagne », *Urbanisme*, nº 116, 1970, pp. 26-29.

BEZANÇON Michel, « Constantes et Variables de l'Architecture de Loisir », *Techniques et Architecture*, vol. 333, 1980, pp. 56-60.

BEZANÇON Michel, « La Plagne », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 54-58.

BEZANÇON Michel, « La Plagne. Aménagement du domaine skiable », *Urbanisme*, nº 116, 1970, pp. 54-58.

BEZANÇON Michel, « La Plagne, Savoie », *L'Architecture d'aujourd'hui*, nº 126, 1966, pp. 24-27.

BLUMENTHAL Max, « Stations touristiques. Avant-propos », *Techniques et Architecture*, nº 4, 1969, pp. 52-53.

BOISSONNAS Eric, « Flaine », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 59-61.

BRUYÈRE André (dir.), « Environnement », *Archìtecture*, nº 397, 1976, p. 120.

CAILLOT Robert, « Stations, parcs nationaux et régionaux ? Oui, mais lesquels ? », *Urbanisme*, nº 116, 1970, pp. 19-20.

CAMBAU Vincent, « La réalisation des stations de sports d'hiver », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 32-36.

CHAMP Guy, « La Grande Plagne, aménagement du massif de Bellcôte-Montjovet », *Urbanisme*, vol. 145, 1974, pp. 56-59.

CHAPPIS Laurent, « Concevoir autrement », *Techniques et Architecture*, nº 333, 1980, pp. 43-45.

CHAPPIS Laurent, « La montagne, où en est-on ? », *Urbanisme*, nº 145, 1975, pp. 54-55.

CHAPPIS Laurent, « Architecture de montagne », *Architecture française*, vol. 31, nº 337-338, 1970.

CHAPPIS Laurent, « Méthodologie de l'Étude d'Aménagement en montagne », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 38-45.

CHAPPIS Laurent, « Problèmes d'aménagement de la montagne - préfaction », *L'Architecture d'aujourd'hui*, nº 126, 1966, p. 1.

CUMIN Georges, « Les Stations Intégrées », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 50-53.

CUMIN Georges, « Tourisme classique ou de classe internationale en France. Le rôle du promoteur dans la création d'une station », *L'Architecture d'aujourd'hui*, vol. 126, 1966, p. 13.

DANSETTE Annie, « Aménagement de la Grande Plagne », *Techniques et Architecture*, vol. 34, nº 1, 1971, pp. 68-71.

DELFANTE Charles, « Montagne, éditorial », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, p. 1.

DENIZET Pierre, « L'architecture des loisirs : une nouvelle relation avec l'environnement », *Techniques et Architecture*, n° 333, 1980.

LE CORBUSIER, « Projet pour Vars », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 126, 1966, p. 11.

MACQUART Daniel, « La montagne, espace sensible », *Urbanisme*, n° 145, 1974, pp. 52-53.

PERRIAND Charlotte, « Pour une prise de conscience de nos responsabilités », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 126, 1966, p. 10.

PIALAT Georges, « Urbaniser La Montagne ? », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 16-18.

POLLINI Gino, FIGINI Luigi et SERT Josep Lluís, « Les zones de loisir en haute montagne. », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 126, 1966, p. 11, C.I.A.M. 1937. Extrait du rapport de J.L. Sert , G. Poligny et L. Figini.

PRADELLE Denys, « Parc naturel de la Vanoise », *Urbanisme*, n° 116, 1970, pp. 62-65.

PRADELLE Denys, « Les stations de montagne en France », *Techniques et Architecture*, n° 4, 1969, pp. 66-77.

PRÉAU Pierre, « Principes d'analyse des sites en montagne », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 21-25.

RAMBAUD Placide, « Pour une sociologie des stations de sports d'hiver », *Urbanisme*, n° 116, 1970, pp. 30-31.

RAMBAUD Placide, « Pour une sociologie des stations de sports d'hiver », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, pp. 30-31.

RAMBERT Charles, « Construire en montagne », *Architecture française*, n° 289, 1975, pp. 88-89.

RAMBERT Charles (dir.), « L'aménagement touristique de la montagne. De l'urbanisation sauvage à l'aménagement concerté », *Architecture française*, n° 389, 1975, p. 23.

TRAYNARD Philippe, « Respecter la montagne », *Urbanisme*, n° 116, 1970, pp. 13-15.

« Aménagement de la montagne », *Architecture française*, n° 389, 1975.

« L'aménagement touristique de la montagne. De l'urbanisation sauvage à l'aménagement concerté », *Architecture française*, n° 289, 1975, p. 23.

L'Architecture d'aujourd'hui, n° 126, 1966, « Constructions en montagne ».

Architecture française, n° 285 – 286, mai- juin 1966, « Architecture de Montagne ».

Architecture Française, n° 389, 1975, « Montagne ».

Techniques et Architecture, n° 4, 1969, « Stations touristiques ».

Techniques et Architecture, vol. 34, n° 1, 1971, « Équipement touristique ».

Urbanisme, n° 116, 1970, « Montagne ».

Urbanisme, n° 145, 1974, « Espaces sensibles ».

Techniques et Architecture, n° 333, 1980, « L'architecture des loisirs. Pour une nouvelle relation avec l'environnement ».

* note : nous énumérons ici les fonds d'archives consultés pour chaque cas d'étude et les documents (pièces écrites et dessins de projets) qu'ont plus particulièrement contribué à construire notre réflexion. La liste n'est pas exhaustive, ni par rapport aux documents contenus dans chaque fonds, ni quant 'aux fonds existants pour chacune des stations étudiées. Il s'agit d'une sélection établie par l'auteure en fonction des catégories d'analyses.

Station de Chamrousse

ARCHIVES MUNICIPALES DE LA MAIRIE DE CHAMROUSSE

Dossier « Eau- Historique »

Auteur Inconnu, « Rapport de l'ingénieur des TPE. Alimentation en eau Chamrousse », 1982.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX, « Développement de l'alimentation en eau potable », 1976.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX, SECTEUR DE GRENOBLE, « Station de Chamrousse. Renforcement de l'alimentation en eau potable. Mémoire explicatif et justificatif », 1968.

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE. DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT. ARRONDISSEMENT DE GRENOBLE, « Station de Chamrousse. Renforcement de l'alimentation en eau potable. Captage des Lacs Robert. Avant-projet sommaire. Adduction par refoulement. », 1982.

DESBRUYÈRES Pierre, « Au tribunal administratif de Grenoble. La construction et les problèmes d'eau de la station de Chamrousse », *Le Dauphiné Libéré*, 6 décembre 1979.

DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL DE L'ÉQUIPEMENT, Lettre à M. les sous- préfet Meyson, objet : « Alimentation en eau de Chamrousse » , 1975.

Document non signé, « Chamrousse. Réunion du 15 décembre 1981. Problèmes d'eau et assainissement. Présents le directeur S.C.A.E., D.D.E, D.D.A. », 1981.

Document non signé, « A.E.P. Chamrousse », 1970.

Document signé, « Rapport de l'Ingénieur d'arrondissement à la Préfecture de l'Isère, 3ème section économique. Objet : station de Chamrousse. Renforcement de l'alimentation en eau potable ».

NOEL J.M. Ingénieur du réseau, « Approche générale du problème de l'alimentation en eau potable du S.I.E. de Casserousse et des communes du Vallon d'Uriage », 1974.

SARRET -REYNAULD J., « Rapport géologique sur l'alimentation en eau potable de Chamrousse », 1966, 18 p.

Dossier « Historique**. Projets 1935-1938 »**

BLANCHON Georges, *Intervention au sein de la Radio « Alpes-Grenoble »*, 1938.

BLANCHON Georges, « L'Équipement de nos stations. Question capitale et vitale », *Le Petit Dauphinois*, 23 janvier 1937.
Document non signé, « Aménagement du massif de Chamrousse en station de sports d'hiver et de tourisme estival », 1935, Sous dossier : Projets 1935-1938. S.R.C.I. - SAGE - 1935.
SAGE Jacques, « Aménagement du massif de Chamrousse en station de sports d'hiver et de tourisme estival », 1935, 6 p.
SAGE Jacques, « Rapport technique sur la création d'une station estivale et hivernale dans le massif de Chamrousse (Isère) », 1935, 49 p.
SAGE Jacques et ROUET Georges, « Descriptif et justificatif du Plan d'Urbanisme des Aménagements et installations techniques », Paris et Grenoble, 1943, 46 p.
S.A.R.E.C, « Société d'Aménagement du Recoin de Chamrousse (S.A.R.E.C.) (en formation) provisoirement 152, Cours Jean Jaures à Grenoble », 1935, 5 p.

Dossier « Articles de Presse »

C. S., « Le tourisme d'été post-olympique. Chamrousse veut devenir la station des quatre saisons », *Le Dauphiné Libéré*, 27 août 1968.
« La nouvelle route d'Uriage à Roche Bérenger est l'œuvre de l'administration des Eaux et Forêts », *La République du Sud-est*, 31 décembre 1937, Dossier : Chamrousse. Presse-projets 1935 à 1938.
« La route dans la forêt. Le massif de Chamrousse, station moderne de sports d'hiver et somptueuse résidence d'été. », *Le Petit Dauphinois*, 25 novembre 1936, Dossier : Chamrousse. Presse-projets 1935 à 1938.
C. S., « Le tourisme d'été post-olympique. Chamrousse veut devenir la station des quatre saisons », *Le Dauphiné Libéré*, 27 août 1968.
MOLMERRET J., « Tourisme et Sports Alpins. La route vers Chamrousse par Prémol », *Les Alpes*, n° 150, août 1938, Dossier : Chamrousse. Presse-projets 1935 à 1938.

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE L'ISÈRE, CHAMBÉRY

Fonds 2 O 442, Saint Martin d'Uriage

Boîte 2 O 422 7. Bâtiments communaux. Édifices et équipements d'utilité publique

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE et CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE SAINT MARTIN D'URIAGE, « Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la Commune de Saint Martin d'Uriage. Séance ordinaire du 30 octobre 1936. Objet : demandes de construction diverses dans la région du Recoin de Chamrousse. », 30 octobre 1936.

Fonds 2 T 196, Versement du rectorat de l'Université de Grenoble

LACHMAN, « Jardins Alpins », 1904, Extrait d'un texte imprimé non identifié. Dossier : Jardins alpins, 1904.

Fonds 6765 W. Versement du Conseil Général de l'Isère

Boîte 6765 W 1. Aménagement de Chamrousse (1944-1986)

CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Session Avril 1962. Rapport du Préfet. Objet : Aménagement de Chamrousse. Compte rendu général », 1962, 11 p.

CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Session Avril 1962. Rapport du préfet. Objet : Aménagement de Chamrousse. Compte rendu général. Historique de la participation du Département au financement de l'opération, suite à convention avec communes du 1944 », 1962, 11 p.

Document non signé, « Note sur Chamrousse », 1958.

LABUISSIÈRE Jean, « Le massif de Chamrousse. Mémoire pour École Nationale de l'Administration », 1959.

RAOUL P., « Préfecture de l'Isère. Arrêté du 15 septembre 1959. Création d'un syndicat intercommunal entre Vaulnaveys-le-Haut et Saint-Martin-D'Uriage pour la gestion des deux stations d'Uriage et Chamrousse », 1959.

« Cent ans de ski à Chamrousse », *Chamrouski*, n° 120, 1978.

« Le nouveau visage de Chamrousse », *Chamrouski*, n° 1, décembre 1967.

Auteur Inconnu, « Aménagement de Chamrousse. Note du 24/1/1958. Historique du projet ».

Boîte 6765 W 21, 27, Alimentation en eau (1963-1985)

Fonds 7093 W. Versement de la Direction Départementale de l'Équipement

Boîte 7093 W 103. Aménagement du Massif de Chamrousse, Construction d'une route à caractère forestier Le Pinet- d'Uriage, Les Seiglières, Les Clos

Boîte 7093 W 106, Construction de la route d'accès à Recoin par e Pinet d'Uriage, 4ème lot

Boîte 7093 W 107, Aménagement massif de Chamrousse

SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES, BERRIER Roger et DOSSE Raymond, « Projet du Département de l'Isère. Massif de Chamrousse. Plan de situation générale », 1944.

Boîte 7093 W 110, Construction d'une route forestière communale entre le recoin de Chamrousse et les Sceiglières

Dossiers : Département de l'Isère, Service Vicinal, Aménagement du Massif de Chamrousse, Construction de la route d'accès à Recoin par le Pinet d'Uriage, 1er, 2ème, 3ème, 4ème lot.

Fonds 8055 W, Versement du Conseil Général de l'Isère. Direction technique d'aménagement et de l'équipement

Boîte 8055 W 14, Aménagement de la station de Chamrousse (1962-1986), Eau potable et assainissement

CALMELS P. et C.E.A. - C.E.N.G. Division de Chimie Département de Chimie appliquée, « Doménon. Complément d'étude sur le cours du Doménon entre la prise d'eau de l'usine du Lauzet et l'usine de la Pia », 1979, 9 p.

CALMELS P. et C.E.A. - C.E.N.G. Division de Chimie Département de Chimie appliquée, « Étude hydrogéologique du système : cascade de l'Oursière, Doménon, sources de la Duy, prise d'eau de l'usine hydroélectrique de Revel (cours moyen du Doménon) », 1978, 12 p.

GUIZERIX J. et C.E.A. - C.E.N.G. Division de Chimie Département de Chimie appliquée, « Proposition. Étude des caractéristiques de transfert des eaux du site de la cascade de l'Oursière (Massif de Belledonne - Isère) », 1974, 12 p.

Boîte 8055 W 14, Aménagement de la station de Chamrousse (1962-1986), Eau potable et assainissement

« Projet de captation des eaux de la Dhuy pour les Papèteries du Domeynon. Rapport de Mr. Raguin, Professeur de Géologie à l'École des Ponts et Chaussées, Paris », 1935.

Fonds 8516 W, Versement du Conseil Général. Direction économie et tourisme

Boîte 8516 W 14

CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Extrait des délibérations du Conseil Général. Dossier EIF 401 : Problèmes concernant Chamrousse », 1982, 4 p.

Boîte 8516 W 15

CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Première session ordinaire 1959. Tome II. Rapport du préfet sur l'aménagement de Chamrousse - Roche Béranger. ».

Boîte 8516 W 50

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ISÈRE, « Extrait des délibérations du Conseil Général. Dossier n. E.1.500. Station de Chamrousse. Alimentation en eau. Demande de crédits », 1979, 3 p.

CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, Séance du 20 décembre 1962, dossier 194, « Aménagement de Chamrousse », 1962.

CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Commission départementale. Séance du 25 septembre 1964. Objet : Chamrousse - Exploitation du réseau de distribution d'eau. Rapport du préfet ».

Boîte 8516 W 51

Document signé, « Rapport de l'Ingénieur en Chef adjoint. Objet : aménagement par le département de l'Isère du Centre de sports d'hiver de Chamrousse. Déclaration d'utilité publique », 1944.

Ministère de La Reconstruction et de l'Urbanisme, Service de l'Habitation et des Affaires Immobilières, Direction Générale de l'Urbanisme et de l'habitation et Sous-direction du remembrement et des expropriations, « Lettre à la préfecture de l'Isère », 1948.

Boîte 8516 W 70

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX, « Inventaire et état des lieux des installations de production et de distribution d'eau potable par Compagnie Générale des Eaux », 1990.

Document non signé, « Convention entre le Département de l'Isère et la Commune de Chamrousse. », 1993.

SARRET-REYNAULD J., « Rapport géologique sur divers projets d'alimentation en eau potable de la station de séjour de Roche Béranger et de la station de sports d'hiver de Recoin (Isère) », 1959.

Boîte 8516 W 73

CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, « Extrait des délibérations de la commission départementale. Chamrousse - cession du réseau d'eau. », 1965.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT, Lettre au sous-préfet, objet : « alimentation en eau de Chamrousse », 1980.

LE DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL DE L'ÉQUIPEMENT, Lettre au sous-préfet, objet : « alimentation en eau de Chamrousse », 1980.

SYNDICAT MIXTE DE CHAMROUSSE, « Extrait du registre des délibérations du conseil syndical », 1976.

Boîte 8516 W 78

COMMISSAIRE GÉNÉRAL AUX SPORTS, « Lettre adressée au Préfet. Objet : réalisation de la station de Chamrousse. Avis favorable à la déclaration utilité publique », 1944, Archives départementales de l'Isère, 8516 W 78.

Document signé, « Rapport de l'Ingénieur en Chef. Objet : déclaration d'utilité publique des travaux d'équipement de la station sportive du Recoin de Chamrousse », 1943, Dossier : déclaration d'utilité publique.

Fonds : 8526 W

Boîte 8526 W 41

PRÉFECTURE DE L'ISÈRE, « Arrête portant création Commune de Chamrousse, n. 89.182 », Grenoble, 7 p.

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA SAVOIE, CHAMBÉRY

Fonds 30 J, Laurent Chappis

Boîte 30 J 146

Plan d'aménagement du massif de Chamrousse, « avant 1940 » non signé, échelle 1:10000.

Boîte 30 J 147

CHAPPIS Laurent, « Chamrousse. Aménagement du massif de Chamrousse, reconnaissance en ski avec M. Angelier, moniteur en chef », 1959, Dossier : Reconnaissances.

CHAPPIS Laurent, « Chamrousse. Reconnaissance ski avec M. Cumin », 1959, Dossier : Reconnaissances.

CHAPPIS Laurent, « Aménagement de Chamrousse. Réunion du 22 décembre 1958 », 1958, Dossier : Correspondances.

Document non signé, « Chamrousse. Rapport de synthèse. Réunion tenue à Grenoble le 17 février et à Chamrousse le 19 février sous autorité de M. le préfet », 1959, Dossier : Rapport, Compte Rendus - Réunions - Projet d'Aménagement.

Boîte 30 J 149. Chamrousse 1959-1966

CHAPPIS Laurent, « Itinéraires parcourus en été et en hiver », échelle 1 :20.000, 28/04/1961.

CHAPPIS Laurent, « Étude analytique du terrain », échelle 1 :20.000, 22/02/1960. Dossier « Analyse du site ».

CHAPPIS Laurent, « Plan d'aménagement du massif de Chamrousse », échelle 1 :20.000.

CHAPPIS Laurent, « Massif de Chamrousse. Plan de masse », échelle 1 :2.500. Dossier « Série 25 avril 1959 ».

Boîte 30 J 150

CHAPPIS Laurent, urbaniste, BERTHE-CHAPPIS-JOMAIN, architectes, DEMARTINI-SICARD, collaborateurs ; avant-projet de Roche Béranger pour le Ministère de la construction, service des Ponts et Chaussées ; échelle 1:1000, 1960.

CHAPPIS Laurent, Zone d'aménagement Uriage-Chamrousse, projet idéal « utopie », non communiqué, échelle 1:20000 (?), 1960.

AUTRES DOCUMENTS

ATELIER ARCHITECTURE ET MONTAGNE (dir.), *Projets : station de sports d'hiver - Chamrousse Le Recoin ; projets d'architecture et de paysage : logements, équipements, espaces publics.*, Travaux d'étudiants, Grenoble, École d'Architecture de Grenoble, 1996, 143 p.

ATELIER ARCHITECTURE ET MONTAGNE, GARIN Sylvestre et LYON-CAEN Jean-François (dir.), *Station de Chamrousse-le Recoin, massif de Belledonne, 1650-2250 m d'altitude, Isère, France : relevés d'architecture*, Travaux d'étudiants, Grenoble, Ecole d'Architecture de Grenoble, 1993, 39 p.

BRUTTMANN Tal, *« Aryanisation » économique et spoliation en Isère (1940-1944)*, Grenoble, P.U.G., 2010, 157 p.

CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 332 p.

CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 2, 50 ans d'études d'architecture en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 632 p.

DESBRUYÈRES Pierre, « Au tribunal administratif de Grenoble. La construction et les problèmes d'eau de la station de Chamrousse », *Le Dauphiné Liberé*, 6 décembre 1979, Archives de la commune de Chamrousse.

JAYMOND Jean-Paul, *Aménager la montagne. 60 ans de remontées mécaniques à Chamrousse*, J.P. Jaymond, 2013, 130 p.

MOLMERRET J., « Tourisme et Sports Alpins. La route vers Chamrousse par Prémol », *Les Alpes*, n° 150, août 1938, Dossier : Chamrousse. Presse-projets 1935 à 1938. Archives de la commune de Chamrousse.

Station Des Menuires-Aménagement des Trois Vallées- Aménagement de la Vallée des Belleville

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA SAVOIE, CHAMBÉRY

Fonds 30 J, Laurent Chappis

Boîte 30 J 78, Vallée des Belleville, dossier : Stations de sports d'hiver. Études (Mission de la Région de Belleville des Allues et de St-Bon)

Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat Général à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, « Réalisation éventuelle d'une station internationale. Mission d'études de la Région de Belleville, des Allues et de Saint Bon. Rapport », 1942, 83 p.

Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat Général à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, « Détails d'aménagements », 1942.

Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat Général à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, « Documents comparatifs », 1942.

Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat Général à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, « Plans directeurs, échelle 1:20.000 », 1942, 10 p.

Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat Général à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, « Résumé et Conclusions Générales », 1942, 10 p.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT À L'ÉDUCATION NATIONALE. COMMISSARIAT GÉNÉRAL À L'ÉDUCATION GÉNÉRALE ET AUX SPORTS. DIRECTION DE L'ÉQUIPEMENT SPORTIF, « Documents Photographiques », 1942, 16 p.

Fonds 1919 W, S.E.A.T.M.

Boîte 1919 W 198, Vallée des Belleville

BIANCO Jules, « Conseil Général de la Savoie. Procès-verbal de la réunion de la commission des Trois Vallées du 14 Novembre 1959. Ordre du jour : Aménagement de la Vallée des Bellevilles », 1959, 35 p.

JAPHET, « Aménagement de la Vallée des Belleville, enquête d'utilité publique, avis du commissaire enquêteur », 1960, 2 p.

RAMUS A., « Direction des services agricoles. Aménagement de la Vallée des Belleville. Avis du directeur », 1960, 3 p.

SOCIÉTÉ D'ÉQUIPEMENT DE LA VALLÉE DES BELLEVILLE. DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE. COMMISSION D'ÉTUDES « AMÉNAGEMENT DES TROIS VALLÉES », « Aménagement de la Vallée de St. Martin de Belleville. Acquisition du domaine foncier et création aux Boyes d'une agglomération de 10.000 habitants. Demande d'aide du Fonds National d'Aménagement du Territorie. », 1960, 93 p.

Boîte 1919 W 199, Vallée des Belleville- Les Menuires, 1960-1962

Boîte 1919 W 200, Vallée des Belleville -Les Menuires, 1963-64

Document non signé, « Historique de la So.De.Va.B. », 1965, 7 p.

SAILLARD Michel et S.O.D.E.V.A.B., « Lettre à M. Fontanet », 1962.
S.O.D.E.V.A.B. (Lettre signée), « Lettre à M. Fontanet », 1964.
Boîte 1919 W 201, Vallée des Belleville, 1964-1965
Document non signé, « Incidence du coût des fondations spéciales », 1964.
Document non signé, « Saint Martin des Belleville. Station des Menuires, Aménagement et protection du site », 1964.
Document non signé, « St Martin des Belleville. Station des Menuires. Plan de masse remanié », 1964, Dossier: Ouverture de la station pour la saison 1964-1965.
GILONNE J. et PARFAIT, « SO.DE.VA.B. Études géologiques. Position SO.CO.TEC. », 1964.
GILONNE J. (pour la SO.DE.VA.B.), « Lettre à M. Fontanet », 1965.
Boîte 1919 W 202, Vallée des Belleville, 1965-1966
Boîte 1919 W 203, Vallée des Belleville, 1967-1969
Boîte 1919 W 204, Vallée des Belleville, 1969-1979
Boîte 1919 W 729, reconnaissance des sites en Savoie, 1960-1962
Boîte 1919 W 674, Saint Martin de Belleville (dont concours 1962-63)
FERRAND J.C., « Rapport technique sur l'aménagement de la Vallée de St Martn de Belleville », 1964, 30 p.
S.O.D.E.V.A.B., « Concours d'architecture. Premier degré. Rapport de présentation des projets établis par les concurrents agrées », 1962, 10 p.
S.O.D.E.V.A.B., « Concours pour l'équipement d'une station de sports d'hiver dans la Vallée des Belleville (Savoie). Règlement du concours », 1962, 40 p.
S.O.D.E.V.A.B., « Deuxième degré du concours organisé pour la construction d'une station de sports d'hiver. 1ère tranche. Résumé du projet », 1962, 10 p.

ARCHIVES MUNICIPALES DE LA MAIRIE DE SAINT-MARTIN-DE-BELLEVILLE

Boîte IT 2 et IT4, 1789-1980

DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE, « Stations touristiques des Trois Vallées. Aménagement de la Vallée des Belleville », 1959, 100 p.

AUTRES DOCUMENTS

CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 332 p.
CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 2, 50 ans d'études d'architecture en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 632 p.
CUMIN Georges, *Mèmoires des Belleville*, FACIM, 2009, 390 p.

Station de Pila

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA SAVOIE, CHAMBÉRY.

Fonds 30 J, Laurent Chappis

Boîte 30 J 274

CHAPPIS Laurent, « Vallée d'Aoste. Études », 1964, 21 p., Boîte : Pila. Aménagement de l'ensemble de la station. Dossier : Premières études.

Chappis Laurent, « Études pour Pila, projet pour S.T.I.F.A. », 1964.

Boîte 30 J 276

CHAPPIS Laurent urbaniste et BERTHE-CHAPPIS-JOMAIN architectes, Plan masse de la station de Pila, échelle 1 :2.000, novembre 1964.

Boîte 30 J 277

CHAPPIS Laurent, Analyses in situ pour la préparation du plan d'aménagement. En rouge : itinéraires parcourus à pied, en bleu : itinéraires parcourus avec les skis. Dessins sur carte I.G.N. éd. 1930, échelle 1 : 25000. Non daté.

Boîte 30 J 278 Pila. Aménagement de l'ensemble de la station.

CHAPPIS Laurent urbaniste et BERTHE-CHAPPIS-JOMAIN architectes, « Station de Pila, Plan Masse », 1972.

CHAPPIS Laurent et VALTUR, « Étude de recherche d'intégration urbanistique et architecturale », 1969, 32 p.

CHAPPIS Laurent urbaniste et BERTHE-CHAPPIS-JOMAIN architectes, MARSHALL-VIDAL, collaborateurs-architectes, Perspective ; Plan de masse, échelle 1:1000, mai 1972. Dossier de présentation du projet pour Pila, 1972.

ARCHIVES MUNICIPALES DE LA MAIRIE DE GRESSAN

« Archivio di deposito ».

Boîte « Pila, acquedotto comunale 1960-70 »

ALPILA SPA, « Relazione : Acquedotto. Progetto di massima. Zona di importanza turistica della conca di Pila », 1971.

LUBOZ Graziano, « Progetto di Acquedotto per la Conca di Pila. Tracciato indicativo dei percorsi e delle portate, échelle 1:5000 », 1960.

Dossier « acquedotto Alpila 1970 »

Geom. Pizzi, pour Alpila S.P.A., projet pour l'aqueduc de Pila, tronçon : Champ Vert- Gorraz, échelle 1:4.000, 06/10/1970.

Archivio di deposito. Boîte « acquedotto Pila 1971-1984 »

COMUNE DI GRESSAN, « Pila, gestione delle acque », 1973.

ING. CONTI Osvaldo, « Acquedotto di Pila. Nota relativa ai nuovi allacciamenti », 1984.

ING. CONTI Osvaldo, « Acquedotto di Pila. Nota relativa al completamento della rete », 1984, 4 p.

Archives STIFA 1962-1966

STIFA, VALLÉE D'AOSTE, LAURENT CHAPPIS, URBANISTE, BERTHE-CHAPPIS-JOMAIN ARCHITECTES, Maquette terrain ; Rapport de synthèse, 21 p. ; Plan d'aménagement, échelle 1 :1000, novembre 1964 ; dossier : Station de Pila, étude d'aménagement, 1964.

STIFA, LAURENT CHAPPIS, URBANISTE, BERTHE-CHAPPIS-JOMAIN ARCHITECTES, Rapport : Projet d'aménagement de la conque de Pila 14 p. ; Schémas directeurs, ÉCHELLE 1 :2.000, 1964 ; dossier. Plan d'aménagement de Pila.

Albums des projets pour Pila 1950-1966

LAURENT CHAPPIS, URBANISTE, BERTHE-CHAPPIS-JOMAIN ARCHITECTES, M. Fresia, ingénieur, Chambéry, 21 planches, avril 1964.

GIORGIO RIGOTTI, Prof. Ing., « Piano regolatore di Gressan, nuovo centro turistico – sportivo di Pila, Piano generale» , 10 planches, échelle 1:2000, 1955.

Dossier Pila après 1969

COMUNE DI GRESSAN ET ALPILA SPA, « Convenzione per la valorizzazione turistico-sportiva della conca di Pila », 1970.

REGIONE AUTONOMA DELLA VALLE D'AOSTA, COMUNE DI GRESSAN, ET ALPILA SPA, « Studio sulla fattibilità della stazione di Pila », 1982.

BERTHE-CHAPPIS-JOMAIN ARCHITECTES, Pila, Zones Chacard et Grande Gorra, plan masse, échelle 1 :500, 70524, 26/02/1971.

SOC. ALPILA, COMUNE DI GRESSAN, « Planimetria generale 1:500, Nota sulle scelte motivazionali del planivolumetrico Alpila » ; dossier : Planivolumetrico delle zone di Pila (Gressan) 1°-1b Chacard e 2 Grande Gorra, Aoste, mars 1971.

Dossier « Piano per Pila, LR 9, 1968 e 1970, convenzione », 1968

Dossier « variante al piano planivolumetrico Alpe Perchù », 1972-76

Dossier « progetto di inserimento di nuovi fabbricai in zona Gorra », 1980

Dossier « studio sulla fattibilità della stazione di Pila », 1982

Dossier « modifica al progetto di utilizzazione della conca di Pila », 1983

Dossier « Piano regolatore di Gressan, adottato dal Consiglio Comunale nel 1985 e approvato dal consiglio regionale nel 1996 », 1985- 1996.

Dossier « modifica al progetto di utilizzazione della conca di Pila », variante 5, 1987.

Dossier « modifica al progetto di utilizzazione della conca di Pila », variante 6, 1989.

Dossier « legge regionale e seg. », 1993.

Dossier « modifica al progetto di utilizzazione, variante 8, VIA holding », 1997-2001.

Dossier « modifica non costituente variante al PRGC Gressan », 2000.

Dossier « variante non sostanziale 8 al piano regolatore della conca di Pila in Comune di Gressan », 2000.

Dossier « variante non sostanziale 11 al piano regolatore di Gressan relativo alla conca di Pila, Gressan », 2001-2002.

ARCHIVES MUNICIPALES DE LA MAIRIE DE AOSTE

Archivio di Deposito

Dossier « Atto n° 1449, Costruzione strada per Pila (Aosta - Charvensod – Pila) », 1934, vol. 5., cl.1.

Dossier « Atto n° 1450, Costruzione strada per Pila (Aosta - Charvensod – Pila) », 1934-39, vol. 6., cl.1.

Dossier « Atto n° 1451, Costruzione strada per Pila (Charvensod – Reverier) – II tronco », 1938-39, vol. 7., cl.1.

Dossier « Atto n° 1452, Costruzione strada per Pila – III tronco », 1936-39, vol. 8., cl.1.

Dossier « Atto n° 1453, Costruzione strada per Pila – III tronco », 1936-44, vol. 9, cl.1.

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA RÉGION VAL D'AOSTE

Dossier « Sviluppo turistico di Pila », 1936.

DEROSSI Paolo, « Relazione-programma della costituenda Società Anonima Sviluppo Turistico in Valle d'Aosta SASTIVA », 1934.

FONDS VALDÔTAIN DE LA BIBLIOTHÈQUE D'AOSTE

Ouvrages, chapitres d'ouvrages, rapports

JANS Giovanni et TADDEO Gilardino (dir.), *Pila*, Quaderni della ricostruzione, Democrazia Cristiana Valle d'Aosta, 1946, 53 p.

QUAGLIOLO Fernando, *Pila*, Torino, SGS, 1989, 154 p.

Articles

Bureau de Presse et de l'Office de la langue française de la Présidence du Gouvernement régional, « Presentato il programma regionale per il triennio 1990 - 1993 », *La Vallée d'Aoste*, 28 février 1991.

Bureau de Presse et de l'Office de la langue française de la Présidence du Gouvernement régional, « Conférence de presse. Le budjet 1987 et le budget pluriannuel 1987/1989 de la Région Vallée d'Aoste », *La Vallée d'Aoste*, 28 janvier 1987.

Bureau de Presse de la Présidence du Gouvernement régional en collaboration avec le Service d'Information de la Présidence du Conseil, « Un projet de loi en faveur des sports d'hiver. Importantes subventions aux sociétés de remontées mécaniques », *La Vallée d'Aoste*, 30 décembre 1984.

Bureau de Presse de la Présidence du Gouvernement régional en collaboration avec le Service d'Information de la Présidence du Conseil, « La liaison ferroviaire Cogne - Eaux Froides sera rétablie et destinée au transport de voyageurs et de marchandises », *La Vallée d'Aoste*, 15 mars 1983.

CAVORSIN G., « Économie Valdôtaine. Pila la future cité de sports », *La Vallée d'Aoste*, 29 mars 1947, p. 2.

CAVORSIN G., « Économie Valdôtaine », *La Vallée d'Aoste*, 15 février 1947, p. 2.

CHARRÈRE F., « Impressions du Pays », *La Vallée d'Aoste*, 31 août 1946, p. 1.

JANS Marcel, « Le tourisme en Vallée d'Aoste ou ' Les affaires sont les affaires' », *La Vallée d'Aoste*, 1 mars 1967.

VIVOLI Pier Giorgio, « L'affaire de la société Alpila. Que faire pour défendre le territoire valdôtain. Ce qu'en pense l'opposition », *La Vallée d'Aoste*, 1 juillet 1975.

VIVOLI Pier Giorgio, « Que faire pour défendre le territoire Valdôtain. La réglementation immobilière de Pila dans les propositions du Président du Conseil Caveri », *La Vallée d'Aoste*, 15 avril 1975.

VIVOLI Pier Giorgio, « Que faire pour défendre le territoire Valdôtain ? Le président Andrione a ouvert le débat sur e marché de la neige », *La Vallée d'Aoste*, 15 mars 1975.

« La vie à Saint -Vinent en mars », *La Vallée d'Aoste*, 11 avril 1953, p. 3.

« C'est à Pila qu'est le bel hôtel moderne de Peroula », *La Vallée d'Aoste*, 19 août 1950, p. 4.

« Les nouvelles du pays », *La Vallée d'Aoste*, 24 décembre 1949, p. 4.

« Nouvelles du Pays », *La Vallée d'Aoste*, 12 août 1922.

AUTRES DOCUMENTS

Ouvrages, chapitres d'ouvrages, rapports

ANILE Simone et PASCALE Micolò, *Nuovo scenario per la conca di Pila : proposta di densificazione per il complesso turistico*, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, 2014, 183 p.

BANFI Gian Luigi, PERESSUTTI Enrico et ROGERS Ernesto Nathan, « Pila stazione di masse », *in* OLIVETTI Adriano (dir.), *Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Ivrea, Nuove edizioni Ivrea, 1943, pp. 160‑183.

CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 332 p.

CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 2, 50 ans d'études d'architecture en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 632 p.

FERRETTI Laurent, *Libro Bianco per Pila*, Aosta, Musumeci, 1976, 188 p.

LUCARNO Guido, « Riutilizzazione per fini turistici di ferrovie dismessse : il caso della ferrovia mineraria Cogne - Acque Fredde », *in Le infrastrutture e il turismo*, Milano, Vita e pensiero, 2005, pp. 133‑139.

MENOLOTTO Flavio, « Tramvia Intercomunale Cogne - Acquefredde - Plan Praz. Rapporto finale », Invorio, 2012, 29 p.

MORETTO Luca, « Cogne Ferriere. Storia », 2007, URL : http://www.storiaindustria.it/repository/fonti_documenti/biblioteca/testi/Testo_Cogne-Ferriere_Storia.pdf (consulté le 10/5/2019).

RIVOLIN JANIN Umberto, « La fabbrica sulla frontiera », *in* MAZZA Luigi, *Esercizi di piano. L'area industriale Cogne ad Aosta*, Franco Angeli, Milano, Franco Angeli, 2002, pp. 17‑80, 247‑278.

COMBA Michela (dir.), Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering 1931-1979, Milan, Silvana Editoriale, 2011, 264 p.

Articles

CAMERA Alessandro, « Cogne e Pila più vicine grazie a una funivia », *La Stampa Aosta*, 10 septembre 2016.

MATTANA Gigi, « Il turismo invernale. « Qui Isola 2000 » un buon esempio? », *La Stampa*, 15 mars 1977.

MATTANA Gigi, « Pila : la prima stazione italiana di 'ski-total' », *La Stampa*, 13 octobre 1972.

ORTELLI Toni, « Itinerari invernali in Valle d'Aosta. Una gita al Grand Grimod », *La Stampa della Sera*, 6 décembre 1934.

ORTELLI Toni, « Una nuova meta oer gli sciatori. Pila, futuro centro invernale della Valle d'Aosta », *La Stampa della Sera*, 9 novembre 1933.

PELLISIER Cristian, « Il Trenino di Cogne finisce all'asta », *La Stampa Aosta*, 11 août 2012.

PELLISIER Cristian, « Il nuovo sogno Cogne-Pila : dopo il trenino, la funivia », *La Stampa Aosta*, 29 juin 2014.

Stations de La Plagne

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA SAVOIE, CHAMBÉRY

Fonds 17 J, Michel Bézançon

Boîte 17 J 192, Implantation du domaine de La Grande Plagne, Plan masses, 1961-1968

Bezançon Michel, Allais Emile, Plan d'équipement du domaine de La Plagne, échelle 1:20000, 1961.

Bezançon Michel architecte-urbaniste, plan masse partiel de Plagne Centre « B 102 », échelle 1:1.000, mars 1962.

Bezançon Michel architecte-urbaniste, plan des circulations, échelle « B 110 », 1:2.000, 10/05/1962.

Bezançon Michel architecte-urbaniste, plan de masse de la station de la Plagne. Interférences avec les Mines de La Plagne. Conclusion du rendez-vous du 1er juin avec Monsieur Laurent Architecte en Chef et Monsieur Martin – Saint – Leon, échelle 1 :2000, juin 1962 (?) sur carte du 20 mai 1962, « B 106 ».

SMMP Mines de La Plagne, Sondages de la zone constructible La Plagne E-F, Avancement Sud de « Charles Albert », 1:2000, (1965 ?).

Bezançon Michel architecte-urbaniste, plan masse de Plagne Centre « B 197a », échelle 1:1.000, 23/04/1968.

Boîte 17 J 193, Élaboration du plan masse de la station en fonction de l'existence des anciennes mines royales de Mâcot-la-Plagne. Études géologiques, géotechniques et gravimétriques, sondages, 1961-1971

C.C.M.E., « Étude gravimétrique à La Plagne (Savoie) », 1965

Document non signé, « Étude du site géologique », 1965, 32 p.

LANTEAUME M. et HACCARD D., « Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F », 1965, 24 p.

Document non signé, « Étude du site géologique », 1965, 32 p.

Plan de la Mine de Mâcot en 1850, échelle 1:4000.

Mine Royale de Mâcot, Étude géotechnique de la zone constructible La Plagne E-F, Levée des travaux souterrains désaffectés, échelle 1:500, 1967.

MANGEZ Maurice, « Documentation et recherches sur les relations entre la Société métallurgique et minière de Pennaroya et la Société d'aménagement de la Station de la Plagne, de 1961 à 1969 », 1973, 22 p., Dossier : Les mines de la Plagne. Rapport 1973.

Boîte 17 J 194, Études pour l'ensoleillement, sondages, correspondance avec l'entreprise Peñarroya, dernière société d'exploitation des mines (1961-1978).

GIRAUD Janvier, « Effondrements : il y a des zones rouges », *Le Point*, n° 270, 12 septembre 1977, p. 82, Dossier : Sondages, sous-dossier : Mouvement du sol et du sous-sol 1975-1978.

BEZANÇON Michel, Superposition des plans masses pour Plagne Centre du 1962 et du 1970, B 106 b, échelle 1:2.000, 1970.

Boîte 17 J 195, Levée des travaux, 1965

Levé topographique pour la station satellite de La Plagne, Aime 2100, échelle 1:2.000, par H. Fleurantin, 20-21/10/1965.

Boîte 17 J 197, Implantation de la télécabine de la grande Rochette, 1964-1969

Olivier G., Bernard P., Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Lyon, Zones exposées à des risques liés aux mouvements du sol et du sous-sol. Carte Zermos. Région

d'Aime – La Plagne (Savoie), 1:20000, 1975.

Fonds 1919 W, S.E.A.T.M.

Boîte 1919 W 176, La Plagne, 1959-1970

BEZANÇON Michel, Lettre à Vincent Cambau, ingénieur des Ponts et Chaussées, objet : « La Plagne - téléski des Aollets », 1963.

CAMBAU Vincent Ponts et Chaussées de la Savoie. Service de l'équipement de la montagne, « Station de la Plagne. Étude economique et administrative du projet », 1965, 3 p.

MONTMAYEUR, « Économie du Canton d'Aime », 1959, 40 p.

« Convention du 24/12/1961 modifiée par avenant du 27/11/ 1963 entre le Syndicat Intercommunal pour l'étude et l'aménagement de la station de la Plagne et la Société d'aménagement de la station de la Plagne », 1963, 11 p.

BEZANÇON Michel, ALLAIS Emile, Plan d'aménagement du domaine skiable Grande Plagne, échelle 1:20.000, 1970.

Boîte 1919 W 177, La Plagne, 1970-1975

BORRIONE Pierre président du Syndicat intercommunal de La Grande Plagne, Lettre au Préfet de la Savoie, objet : « station de la Plagne. Liason routière Intercommunale dite "Route Balcon" ».

CAMBAU Vincent, Lettre à M. Legoux, C.N.M.E. portant sur les résultats de l'étude des avalanches dans le domaine de la Grande Plagne, 1972.

CAMBAU Vincent, Note à M. Lemonnier (sous couvert de M. Faure), objet « La Plagne-adduction d'eau », 1972.

CAMBAU Vincent directeur S.E.A.T.M., « Lettre au Préfet de la Savoie, objet « Savoie-Station de la Plagne. Liason routière intercommunale dite 'route balcon' ».

CUMIN Georges, Lettre au Préfet de la Savoie, objet : « avis concernant des protestations d'une association pour la défense des Biens privés et communs des habitants de Bellentre et pour la protection de la nature », 1974.

LE MONNIER G. (pour J.-R. Beau direction de l'équipement), Lettre au préfet de la Savoie, objet : « Projet Grande Plagne », 1971.

MICHAUD Maurice directeur du S.E.A.T.M., Lettre au Préfet de la Savoie, objet : « projet Grande Plagne. Station de Belle-Plagne », 1971.

S.E.A.T.M., « La Grande Plagne », 1971, 8 p.

Syndicat Intercommunal de La Plagne. Aime, Bellentre, Champagny, Longefoy, Macot, « Aménagement de La Grande Plagne », 1971, 22 p.

Boîte 1919 W 729, reconnaissance des sites en Savoie, 1960-1962

BETEMPS Marcel, « Aménagement des stations de sports d'hiver », Boîte : Reconnaissance des sites en Savoie, 1960-1962. Fonds S.E.A.T.M., Département de la Savoie, Archives départementales, 1919 W 729.

AUTRES DOCUMENTS

GLIÈRE Francine (dir.), RICHAUD Sandrine, HUART Émilie et ZANARDO Sophie, *Archives professionnelles de Michel Bezançon architecte-urbaniste (1952-1985). Répertoire numérique détaillé de la sous-série 17 J*, Assemblée des Pays de Savoie. Archives départementales de Savoie, Chambéry, 2011, 158 p.

GUIGON Romain et LE MASSON Agnès, « Une Histoire de La Plagne », 2016, URL : http://www.perso-laplagne.fr/Histoire.htm (consulté le 20/2/2019).

RÉVIL Philippe, « Parcours de Michel Bezançon », *in* GLIÈRE Francine (dir.), *Archives professionnelles de Michel Bezançon architecte-urbaniste (1952-1985). Répertoire numérique détaillé de la sous-série 17 J*, Chambéry, Assemblée des Pays de Savoie, Archives départementales

de Savoie, 2011, p. 230.

ZANARDO Sophie, « Introduction historique », *in Archives professionnelles de Michel Bezançon architecte-urbaniste (1952-1985). Répertoire numérique détaillé de la sous-série 17 J*, Assemblée des Pays de Savoie. Archives départementales de Savoie, Chambéry, 2011, pp. 19‑40.

Station de Sansicario et du domaine skiable « La Vialattea »

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA SAVOIE, CHAMBÉRY

Fonds 30 J, Laurent Chappis

Boîte 30 J 290, Sansicario. Correspondance, notes, comptes-rendus de visites et de réunions

CHAPPIS Laurent, « Études d'aménagement d'haute vallée de Suse et Fenestrelle », 1965.

CHAPPIS Laurent, « Sestriere. Réflexions critiques et propositions pour une nouvelle politique d'aménagement » 12/06/1969.

CHAPPIS Laurent, « Cesana Torinese. Problèmes d'urbanisme », 3 p., 07/09/1970.

CHAPPIS Laurent, « Massif de Fraitève, Italie. Zone de Tachier, rapport de synthèse », 4 p., 15/11/1972.

CHAPPIS Laurent, « San Sicario. Clos de la Mais - Rio Enver. Étude de plan d'aménagement, 1:500. Rapport sur capacités d'accueil et fonctions immobilières », 1973.

CHAPPIS Laurent, « San Sicario Italie. Historique et méthodologie des études », 9 p., 23/07/1973.

CHAPPIS Laurent, « Haut Val de Suze, station de San Sicario, Conférence à l'I.N.A.U.M., Résumé de l'intervention », 6 p., 1973.

CHAPPIS Laurent, « Présentation à la S.E.F.O. du projet pour Sansicario e la Val di Susa », 1974.

SOCIÉTÉ SEFO, Turin « San Sicario Val de Suse, Piémont-Italie, Document de présentation », 21 p. et planches, 1974.

Boîte 30 J 291, Sansicario. Correspondance, notes, comptes-rendus de visites et de réunions

CHAPPIS Laurent, « San Sicario Italie. Historique et méthodologie des études », 9 p., 23/07/1973.

CHAPPIS Laurent, « La 'Via Lattea' », 2 p., 28/09/1976.

CHAPPIS Laurent, « San Sicario. Réflexions critiques sur le plan masse et certains plans de bâtiments du Clos de la Chapelle présentés par les architectes : Cattaneo-Follis-Marinone-Mattia- Mesturino-Viglietti », 2 p., 18/04/1978.

Boîte 30 J 292, Zonage d'ensemble de la station et aménagement du domaine skiable

S.E.F.O., « Rapport de présentation du plan d'aménagement de Sansicario. De la Doire au sommet : un grand triangle de montagne », 1970, 22 p.

CHAPPIS Laurent, San Sicario, Urbaniste, étude de zonage, Étude n° 2, échelle 1 :5000, 1970.

CHAPPIS Laurent, San Sicario, Urbaniste, plan des itinéraires parcourus, représentés sur une carte échelle 1 :5000, 1970.

SEFO, CHAPPIS Laurent, « De la Doire au Sommet : un grand triangle de montagne », Rapport explicatif et justificatif, 10 p., 1970.

CHAPPIS Laurent, Urbaniste, San Sicario, plan des itinéraires parcourus, représentés sur une carte échelle 1 :5000, 1970.

CHAPPIS Laurent, Urbaniste, San Sicario, tracés des remontées mécaniques, routes-pistes-limites d'urbanisme et levers topographiques, échelle 1 :5000, 15/12/1971.

Boîte 30 J 293, Zonage d'ensemble de la station et aménagement du domaine skiable

CHAPPIS Laurent, Urbaniste, San Sicario, schéma de vocation des sites, échelle 1:25000, octobre 1973.

CHAPPIS Laurent, Urbaniste, San Sicario, perspective d'ensemble, 20/06/1974.

CHAPPIS Laurent, Urbaniste, San Sicario, domaines skiables et massifs d'encadrement, 1 :5000014/05/1975.

Boîte 30 J 298, Clos de la Chapelle, 1970

Boîte 30 J 299, Clos de la Chapelle, 1971

Boîte 30 J 300, Clos de la Chapelle, 1972-1980

Boîte 30 J 303, Clos de la Mais, 1972-1980

ARCHIVES DIOCÉSAINES DE SUSA

Fonds La Valsusa

« L'Autostrada della Valle di Susa si farà », *La Valsusa*, 14 février 1970, p. 1.

« L'Autostrada della Valle di Susa », *La Valsusa*, 29 mars 1969, p. 1.

« Autostrada Rivoli-Oulx », *La Valsusa*, 15 mars 1969, p. 1.

« Approvata l'Autostrada Torino-Bardonecchia », *La Valsusa*, 14 décembre 1968, p. 1.

« Una autostrada da Torino a Oulx per il traffico verso la Francia », *La Valsusa*, 27 juillet 1968, p. 1.

« Programmazione regionale : la nostra valle - Traforo del Frejus », *La Valsusa*, 21 octobre 1967, p. 1.

« La Ferrovia Bussoleno-Susa. Si vogliono potare i rami secchi e si sopprimono invece i tronchi vitali », *La Valsusa*, 4 mars 1967, p. 1.

« Potenziamento della Bussoleno Modane. Lavori per circa tre miliardi per la trasformazione della stazione di Bussoleno ed il raddoppio Bussoleno-Salbertrand », *La Valsusa*, 7 janvier 1967, p. 1.

« La guerra dei trafori. L'isolamento invernale della Valle di Susa e di Torino », *La Valsusa*, 17 septembre 1966, p. 1.

« Moncenisio: Grande Valico. La Valle di Susa resta sempre il più importante corridoio per gli stranieri », *La Valsusa*, 10 septembre 1966, p. 1.

« Una strada panoramica da Susa a Pian Gelassa », *La Valsusa*, 30 juillet 1966, p. 1.

« Il traforo del Frejus perfezionerà la rete dei grandi itinerari europei », *La Valsusa*, 23 juillet 1966, p. 1.

« Anche Chambéry insiste per il tunnel del Frejus », *La Valsusa*, 23 septembre 1965, p. 1.

« Iniziato il traforo autostradale del Frejus », *La Valsusa*, 10 octobre 1964, p. 1.

« Il tunnel del San Bernardo avvicina i Paesi d'Europa », *La Valsusa*, 14 mars 1964, p. 3.

ARCHIVES DE LA COOPÉRATIVE « NONSOLONEVE »

BERTHE-CHAPPIS-JOMAIN ARCHITECTES San Sicario, Clos de la Chapelle, avant-projet-étude, bâtiment para hôtelier, échelle 1 :100, Chambéry 19/9/1971.

AUTRES DOCUMENTS

Ouvrages et chapitres d'ouvrages

CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 332 p.

CHAPPIS Laurent, *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 2, 50 ans d'études d'architecture en montagne*, Chambéry, FACIM, 2011, 632 p.

DE ROSSI Antonio, « 'Una valle eminentemente moderna e poco pittoresca'. Infrastrutture, insediamenti e paesaggio in Valle di Susa », *in* DE ROSSI Antonio, DINI Roberto, PENNA Michela et TURCO Federica (dir.), *La trasformazione del territorio alpino e la costruzione dello Stato. Il secolo XIX e la contemporaneità in Valle di Susa*, Borgone di Susa (TO), Graffio, 2011, pp. 8‑27.

DE ROSSI Antonio, DINI Roberto, PENNA Michela et TURCO Federica (dir.), *La trasformazione del territorio alpino e la costruzione dello Stato. Il secolo XIX e la contemporaneità in Valle di Susa*, Borgone di Susa (TO), Graffio, 2011.

DEL GRANDE Alessio, *L'invenzione del Sestrière*, Tesi di Laurea Magistrale, Politecnico di Torino, 2010, relatori Antonio De Rossi, Piergiorgio Tosoni.

DINI Roberto, « Infrastrutture. Le strade, il traforo delle Alpi e le ferrovie », *in* DE ROSSI Antonio, DINI Roberto, PENNA Michela et TURCO Federica (dir.), *La trasformazione del territorio alpino e la costruzione dello Stato. Il secolo XIX e la contemporaneità in Valle di Susa*, Borgone di Susa (TO), Graffio, 2011, pp. 97‑133.

PERRON CABUS Alessandro, « Vi parlo di Sauze d'Oulx! », *Vialattea, il Magazine,periodico annuale di informazione della Sestrieres s.p.a.*, n° 7, 2015, pp. 16‑22.

SANTI M. C., *« Alla capanna Adolfo Kind si arriva a dorso di mulo»*, 1912, URL : http://archivio.skiclubtorino.it/index.php?method=archivio&action=zoom&id=800 (consulté le 30/9/2018).

TONELLA Guido, *Il Sestrières invernale e le sue gite*, Torino, Soc. an. icremento turistico del Sestrières, 1934.

Articles de presse

CAVALLERO Jessica, « Un comitato rilancia l'idea del collegamento Cogne-Pila », 25 avril 2018.

CORRA B., « Fascismo e sport », *Il Popolo d'Italia*, 2 avril 1924.

GIUSTETTI Ottavia, « Cimatti, sconfitto da Sansicario 'L'hanno uccisa i suoi abitanti' », *La Repubblica*, 20 janvier 2011, Archivio la Repubblica.it.

GRANDE Carlo, « Sansicario, il paese che non c'è. Cantieri, negozi abbandonati e alberghi chiusi: così fallisce un sogno », *La Stampa*, 21 février 2009, p. 66.

MACAGNO Amedeo, « E Sansicario perde anche la seggiovia », *La Repubblica*, 20 septembre 2010.

MARTINET Enrico, « Il futuro delle Alpi. Battaglia per lo sviluppo tra blocco delle auto funivie o turismo dolce », *La Stampa*, 19 août 2018, p. 24.

MATTANA Gigi, « Il turismo invernale. « Qui Isola 2000 » un buon esempio? », *La Stampa*, 15 mars 1977.

MATTANA Gigi, « Pila : la prima stazione italiana di 'ski-total' », *La Stampa*, 13 octobre 1972.

MINELLO Beppe, « San Sicario, ultima chance. Ci compriamo la shopville », *La Stampa Torino*, 10 janvier 2011.

SANTI M. C., *« Alla capanna Adolfo Kind si arriva a dorso di mulo»*, 1912, URL : http://archivio.skiclubtorino.it/index.php?method=archivio&action=zoom&id=800 (consulté le 30/9/2018).

« Inaugurazione della prima capanna italiana per ski », *La Stampa*, 12 décembre 1912, p. 6.

Articles des revues d'architectures

CATTANEO Paolo, MARINONE Sandro et VIGLIETTI Diana, « Un altro posto per fare vacanza. San Sicario. Il nuovo insediamento », *Abitare*, n° 160, décembre 1977, pp. 74‑91.

CATTANEO Paolo, MARINONE Sandro et VIGLIETTI Diana, « Sciare in Piemonte. Avoiding conspicuoucness. Volumes sans prépondérance », *Domus*, n° 571, juin 1977, pp. 31-33.

CERETTI Giorgio, DE ROSSI Pietro, ROSSO Riccardo, VIGLIETTI Diana, CATTANEO Paolo et GIAMMARCO Carlo, « Stazione di sport invernali, concorso di idee », *Domus*, n° 498, mai 1971, pp. 12-16.

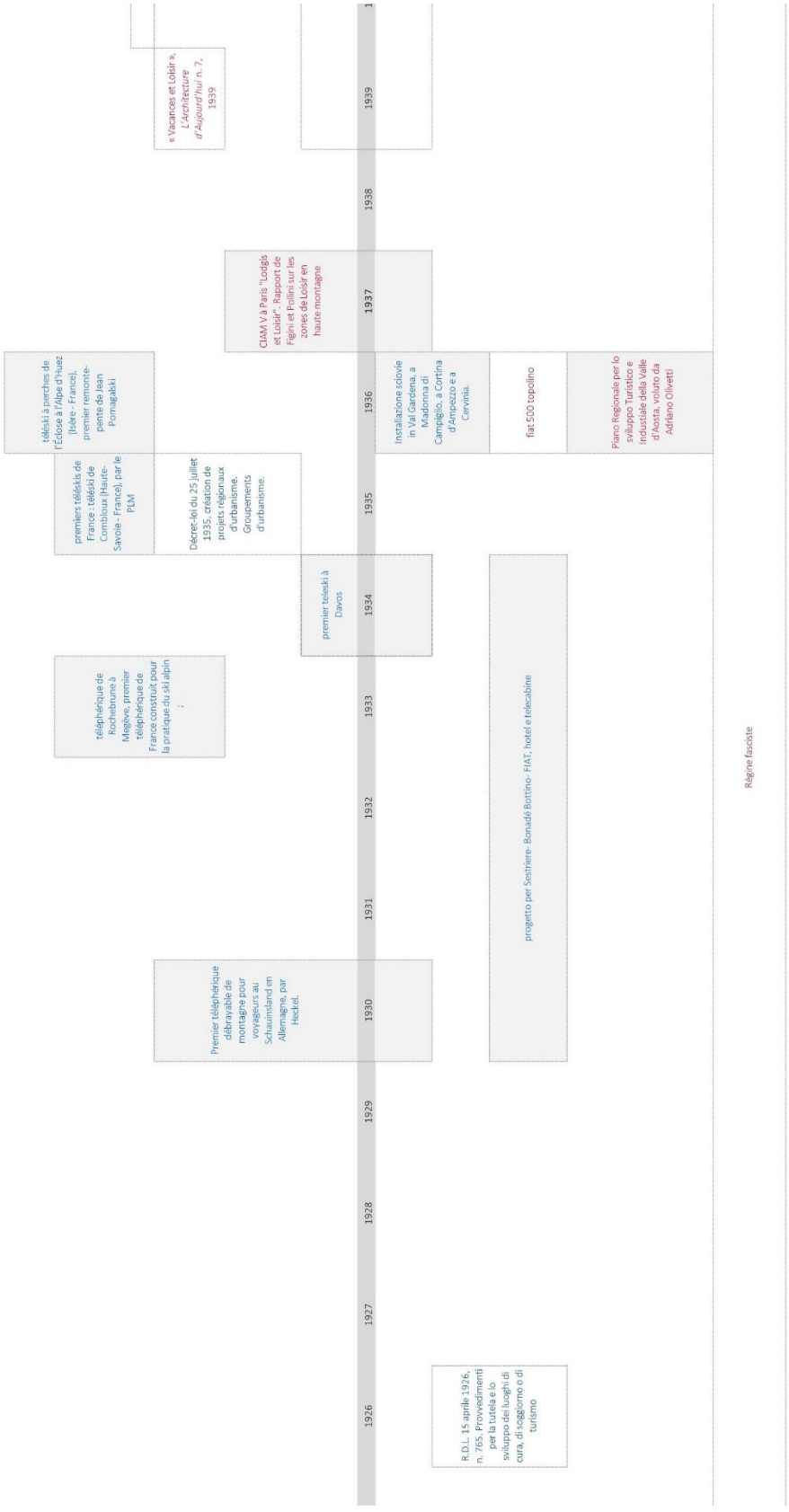
« In montagna con discrezione », *Abitare*, n° 131, 1974, pp. 74-91.

Annexes

Annexe 1

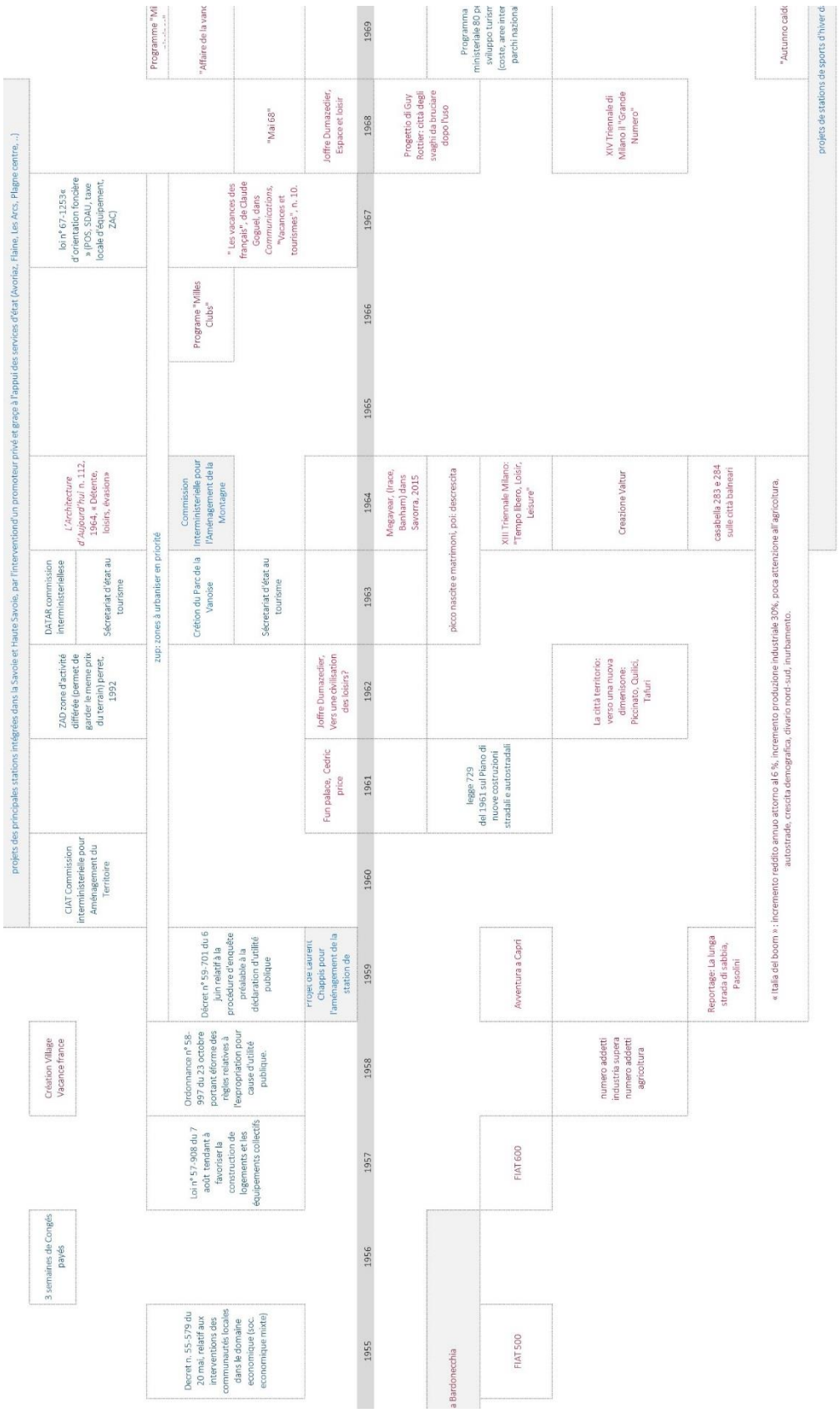
Frise chronologique qui représente les contextes culturels, politiques, économiques et les évènements majeurs concernant l'aménagement de la montagne, en France (en haut) et en Italie (en bas) au cours du XX^{e} siècle.

AA. 1*. Annexe 1. Années 1912-1926.*



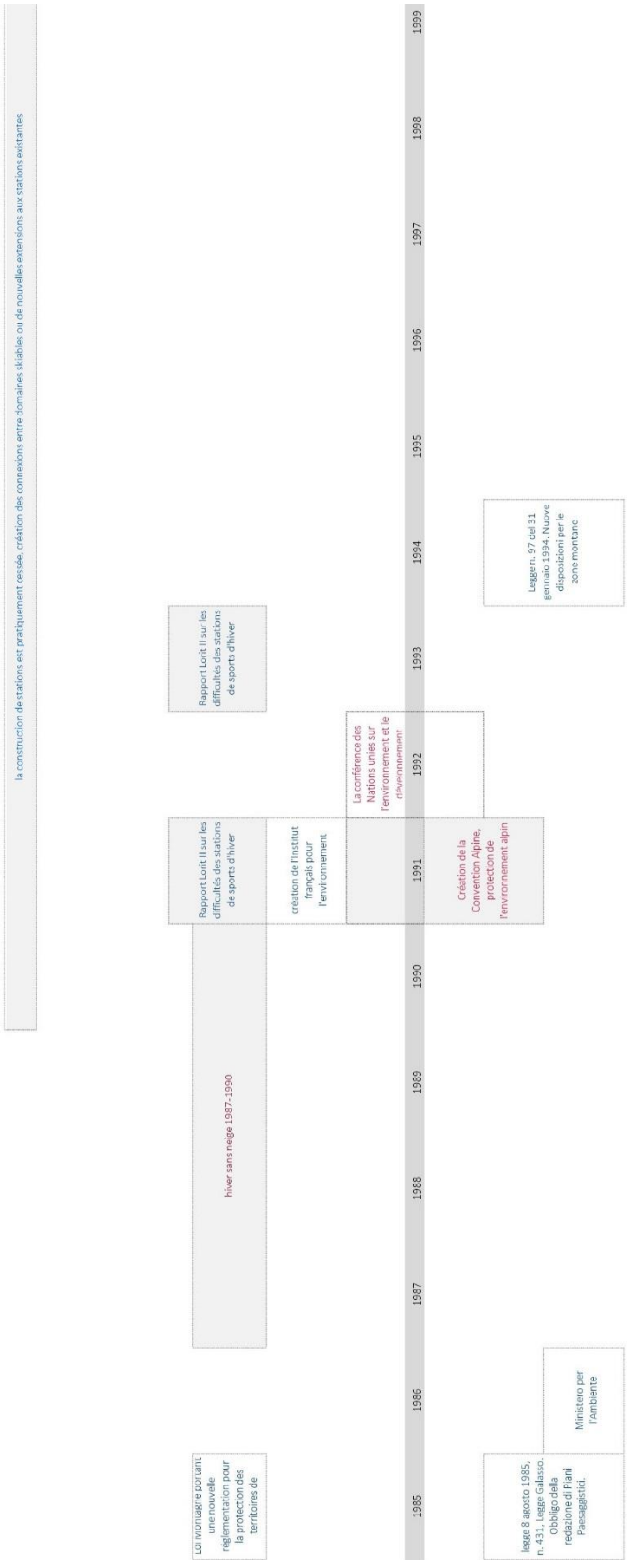
AA. 2. *Annexe 1. Années 1926-1939.*

AA. 3. *Annexe 1. Années 1940-1954*



***AA. 4**. Annexe 1. Années 1955-1969.*

AA. 5. *Annexe 1. Années 1969- 1983.*

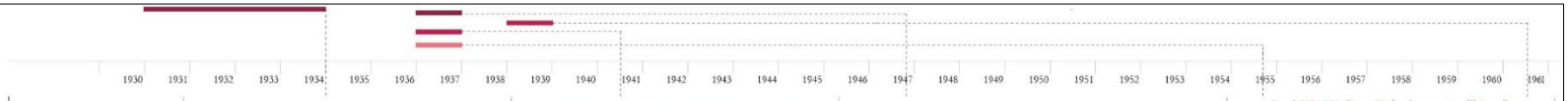


AA. 1. *Annexe 1. Années 1985-1995.*

AA. 2. *Annexe 1. Années 2000-2019*

Annexe 2

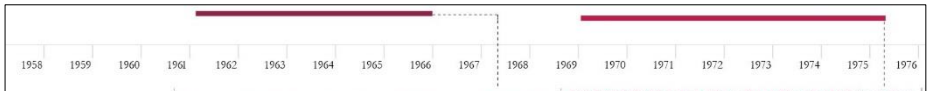
Comparaison de projets et d'articles écrits par architectes, urbanistes et techniciens, pour comprendre l'évolution des critères d'implantation, des choix urbanistiques et architecturaux, dans la conception des stations touristiques et de sports d'hiver, entre 1930 et 1980.



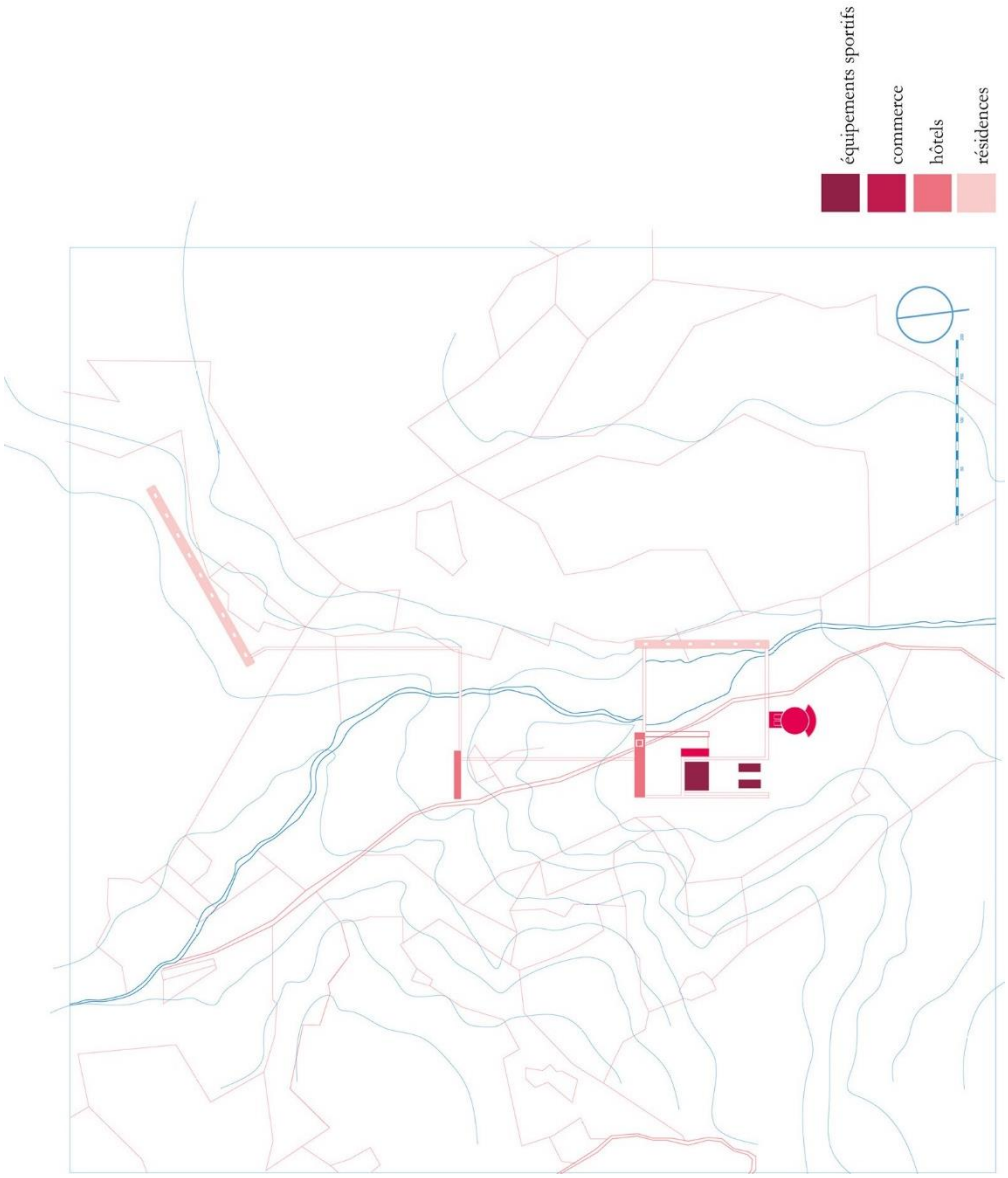
	SESTRIERE, projet Bonadé Bottino 1930-1934	PILA "STATION DES MASSES", projet de BPR pour le Plan Régional Olivetti, 1936	TERMINILLO, projet de Scipione Tadolini, 1937	Paul SIRVIN, "Les Cités de sports d'hiver", Constructions de montagne, L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, 1, 1937
NOMBRE DE LITS	Non calculé, développement progressif. En 1934: 150 lits dans hôtels Torre + 500 lits dans hôtel Duchi d'Aosta.	1044 (dont 348 hôtels, 540 appartements et villas)		Min. 1000 lits (hôtel de luxe 50 chambres), hôtels sans luxe 200 à 300 chambres, hôtels populaires et pour la jeunesse.
ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES, SERVICES	Restaurant, commerces (?).	Restaurants, commerces, théâtre, piscine, tennis	Promenades, alpinisme, excursions, restaurants, cafés, tennis, curling, tremplin, luge. Mieux privilégier les remonte-pentes aux téléphériques, campings.	Restaurants, centre commercial, services (Poste, banque, pharmacie, clinique); piste de bobsleigh, luge, patinoire, tremplin de sauts.
PÉRIODE D'UTILISATION	Pensée pour tourisme hivernal.	Été et hiver. Le site est défini comme plus intéressant pour les itinéraires à ski que pour les excursions.	Hiver et été, mais la saison hivernale est la plus importante, car plus longue.	Été et hiver, l'enneigement doit être garanti du 15 novembre au 15 avril.
DÉNIVELÉE	600 m (mont Sises) (non évalué par les concepteurs).	1000 environ (non évalué par les concepteurs).		Non spécifié.
SCHÉMA REMONTÉ MÉCANIQUE -PISTES	Remontées mécaniques rayonnées; la majeure part des pistes convergentes vers la station.	Principales pistes convergentes. Les concepteurs réservent peu d'espace à la définition du plan des pistes.		Pistes divergentes depuis l'arrivée des remontées mécaniques, moyens de transport qui ramène les skieurs en station (Davos).
ORIENTATION /CHOIX D'EMPLACEMENT.	Nord, puis sud depuis 1936	Les versants sont exposés nord, le projet de la station recherche le plus d'irradiation possible.	Critères pour l'emplacement de la station: système d'accès et lignes de communication; présence d'eau potable, conditions du terrain (topographie pour implanter station); ALTITUDE, EXPOSITION ET VENTS; ressources locales: la station ne peut pas être isolée,mais proche de bois et des pâturages, pour faciliter la création de nouveaux centres agraires e proximité de la station ; conditions favorables du paysage et du panorama.	La quantité et durée d'enneigement est le critère principal pour le choix d'emplacement de la station (plus: soleil, vue). Pentes orientées Nord. À l'abri des vents. Enneigement 15 novembre - 15 avril.
MOYENS D'ACCÈS	route carrossable existante	route carrossable construite + projet de téléphérique.	À privilégier la proximité avec une ligne du chemin de fer. Nécessaire que la route reste marginale. Hiérarchisation des routes, vastes parkings, privilégier les systèmes en anneau.	Non spécifié.
ALTITUDE	2033	1800 (dans le rapport présenté au CIAM V Figini et Pollini: altitude la plus haute possible avant de devenir inadapté à l'homme (raisons de santé).	Entre 1200 et 2000.	De 1400 à 1800 (balancement entre présence de la neige et bienêtre de l'homme).
CHOIX ARCHITECTURAUX	Opposition des volumes des édifices au paysage.	Opposition volumes architecturale et paysage.	Station estivale: soigner le rapport au paysage; station hivernale: position des routes et édifices ne doivent pas déranger les champs de ski; station pour une fréquentation des weekends: diviser la fréquentation week-end des zones résidentielles. Le zoning n'est pas nécessaire, éviter les édifices massifs, hôtels max 100-150 lits. Préservation du bois, soin des percées visuelles, concentration des structures résidentielles et hôtelières, concentration des équipements sportifs. Tutelle des arbres, limiter la consommation du sol par rapport à l'espace libre;	privilégier une architecture régionale, bois, toits double pente.

AA. 9. *Annexe 2. Années 1940-950.*

AA. 10. *Annexe 2. Années 1960-1970.*

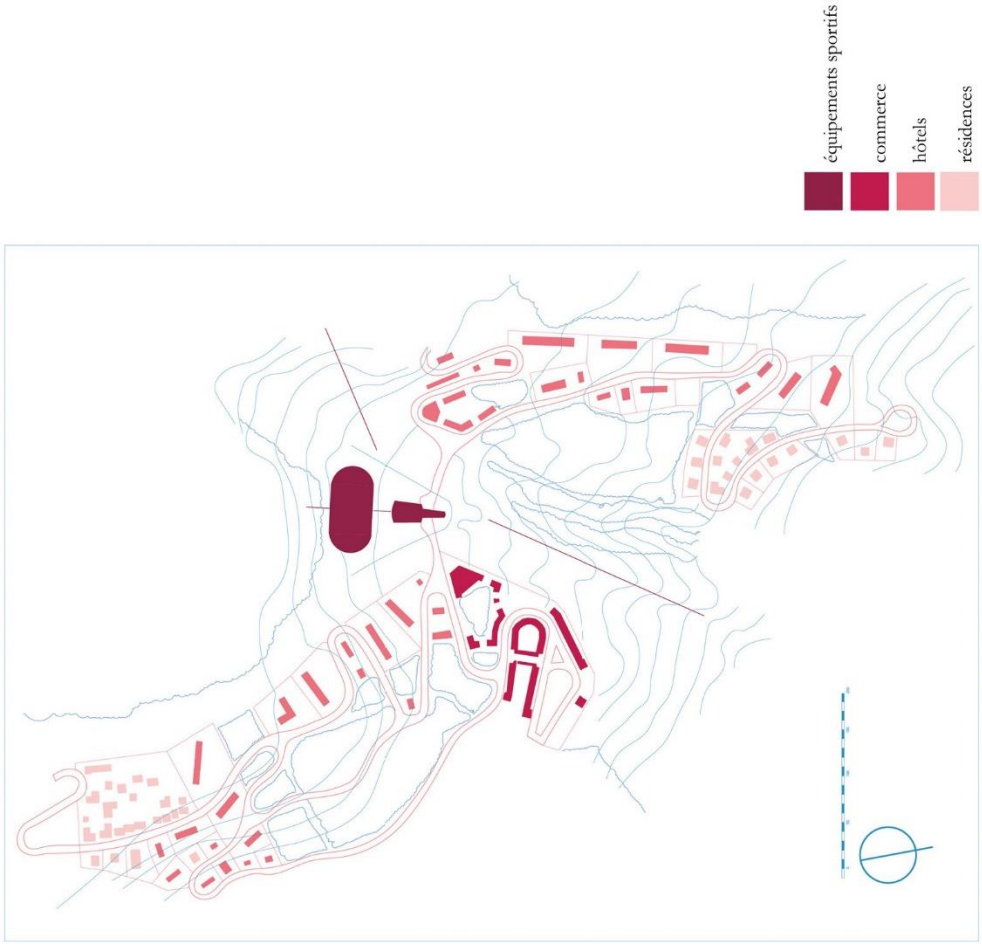


	Georges CUMIN, "La station integrée", Urbanisme 116, 1970- Michel BEZANÇON, Plagne Centre (1960-1970)	SANSICARIO, Clos de la Chapelle et Clos de la Mais, station de quatrième génération, projet de Laurent Chappis 1969-1972
NOMBRE DE LITS	Garantir la rentabilité de l'opération.	5000 lits, en fonction des caractéristiques du site d'implantation, pas forcément comme conséquence de l'extension du domaine skiable.
CTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES, SERVICES	En correspondance de la grenouillère, pôle de la vie diurne et sportive (école de ski, commerces, loisirs, boîtes de nuit). La Grenouillière doit devenir la dominante de la composition, place du village.	Offre diversifiée et étalée dans l'espace, sports en plein air, centre sportif, jardin botanique, expositions, centre commercial, centre congrès.
PÉRIODE D'UTILISATION	Hiver.	Été et hiver.
DÉNIVELÉE	Ne pas dépasser les 5.000 lits (équilibre entre rentabilité de l'opération et ambiance).	En fonction des caractéristiques du site d'implantation. Les hébergements ne doivent pas forcément être "au pied des pistes".
SCHÉMA REMONTÉ MÉCANIQUE -PISTES	Les principales grandes pistes du domaine skiable convergent vers le replat où la grenouillère est située, "d'où partent les principales remontées mécaniques, et au bord duquel on trouve les petites pentes et terrains faciles équipés de telebabys".	Les pistes traversent la station, la grenouillère est fragmentée. Les tracés des pistes et des remontées mécaniques sont conçus de manière à être le moins visibles possible.
ORIENTATION /CHOIX D'EMPLACEMENT.	"Dans un replat bien situé, bien enneigé grâce à une bonne altitude, bien ensoleillé".	En fonction de la pratique du ski, mais aussi de l'exposition au soleil et du panorama. Les édifices sont construits en correspondance des clairières pour ne pas couper les arbres.
MOYENS D'ACCÈS	Route nouvelle.	Route d'accès. En station , la voiture est remplacée par des systèmes de transport par câble ou monorail.
ALTITUDE	En fonction de l'enneigement.	En fonction des caractéristiques du site: 1600-1800 m.
CHOIX ARCHITECTURAUX	La station se développe en ruban entre la route et la grenouillère le long d'une courbe de niveau. "Elle est constituée de bâtiments mitoyens reliés entre eux par des circulations ou des rues couvertes. Elle offre côté grenouillère un accès direct aux skieurs, tous ses immeubles ayant les pieds dans la neige. Côté nord elle est bordée par la route d'accès qui s'élargit en parc de stationnement. Étalement limité à 800 m- 1km . Pièce de séjour vers la neige. Concernant le type d'hébergement: large majorité (80%-90%) d'appartements meublés (propriétaires ou locataires). Alternance des volumes différents, édifices en hauteur.	Intégration des volumes dans le paysage. La hauteur maximale des édifices n'excède pas 9 mètres et les façades des étages supérieurs sont en retrait par rapport au corps principal des bâtiments ; les volumes sont disposés le long des courbes de niveau, afin d'engendrer le minimum de travaux d'excavation ; une couverture plate et gazonnée rend les édifices presque « invisibles » d'en haut. En outre, ceux-ci sont positionnés en correspondance des clairières, afin d'éviter l'abattage des arbres.

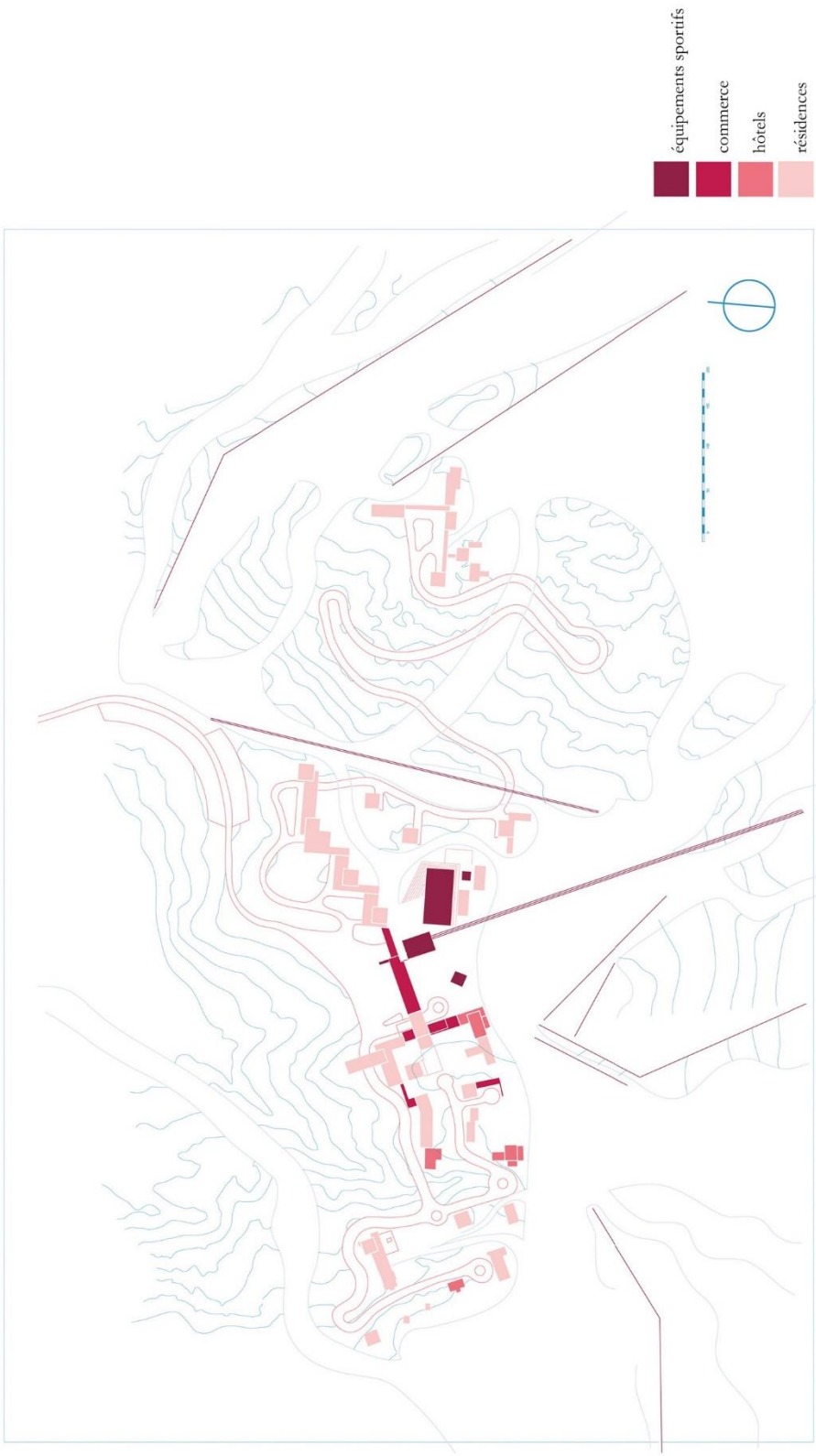


AA. 11. *Annexe 2. Projet pour Pila, Banfi, Peressutti, Rogers, 1936. Redessin.*

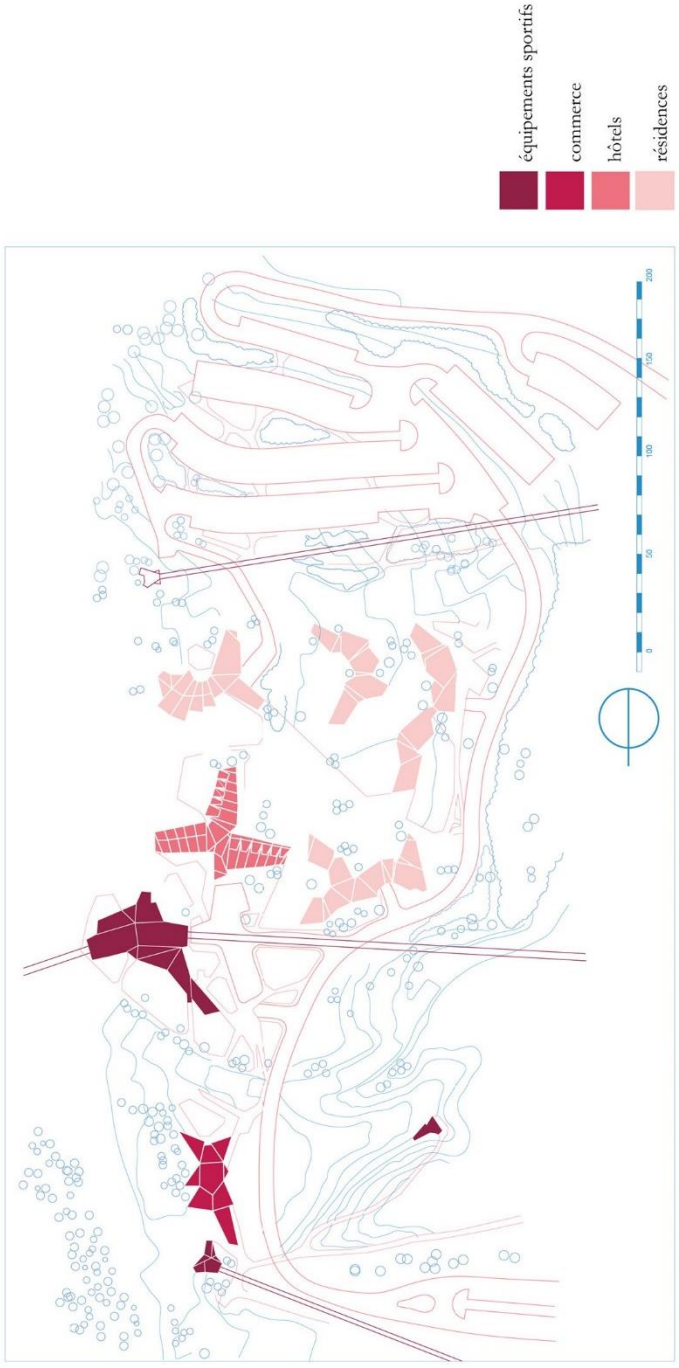
AA. 12. *Annexe 2. Projet pour Vars, Le Corbusier, 1939. Redessin.*



***AA. 13**. Annexe 2. Projet pour Courchevel, Laurent Chappis, 1952. Redessin.*



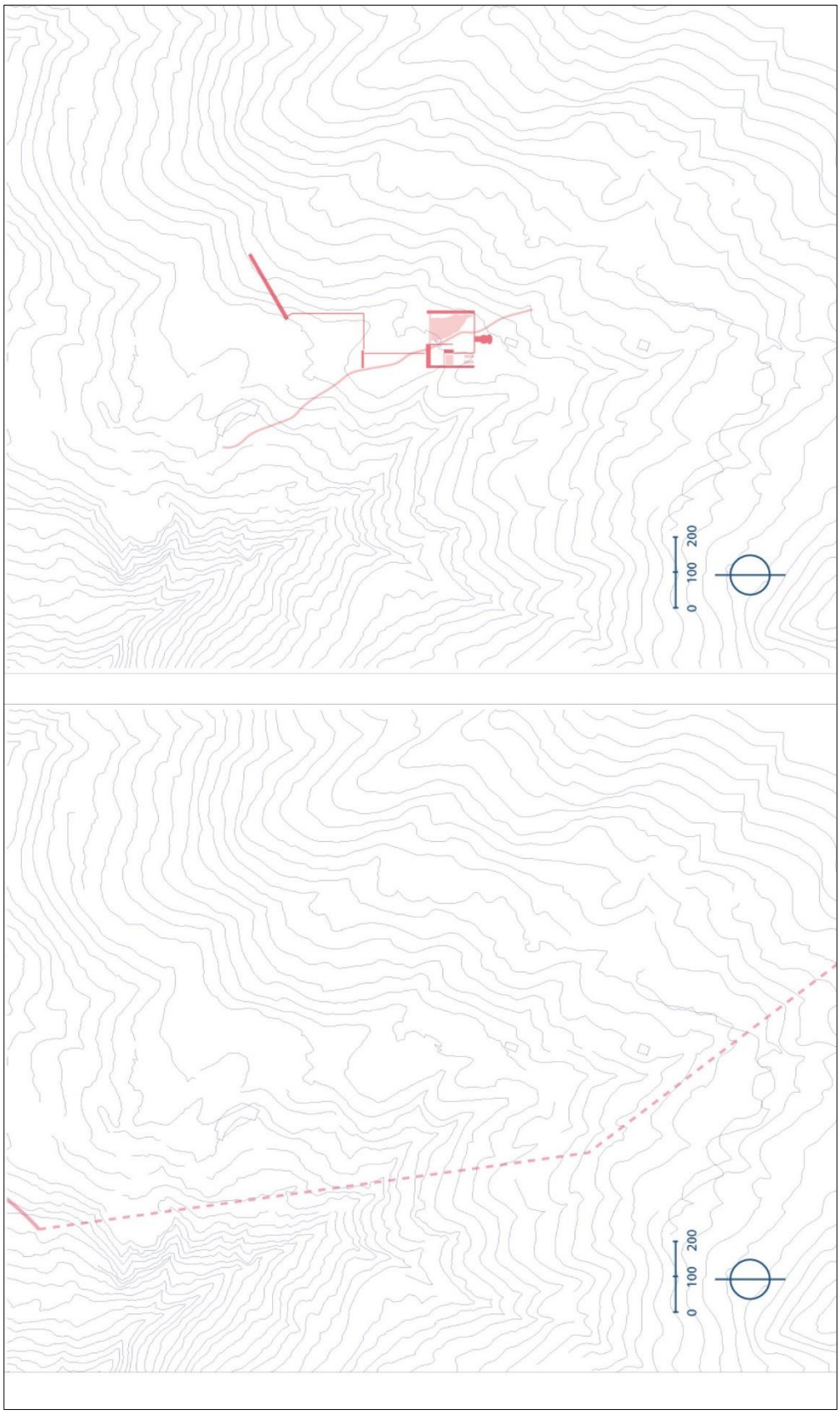
AA. 14. *Annexe 2. Projet pour Plagne Centre, Michel Bezançon, 1966. Redessin*



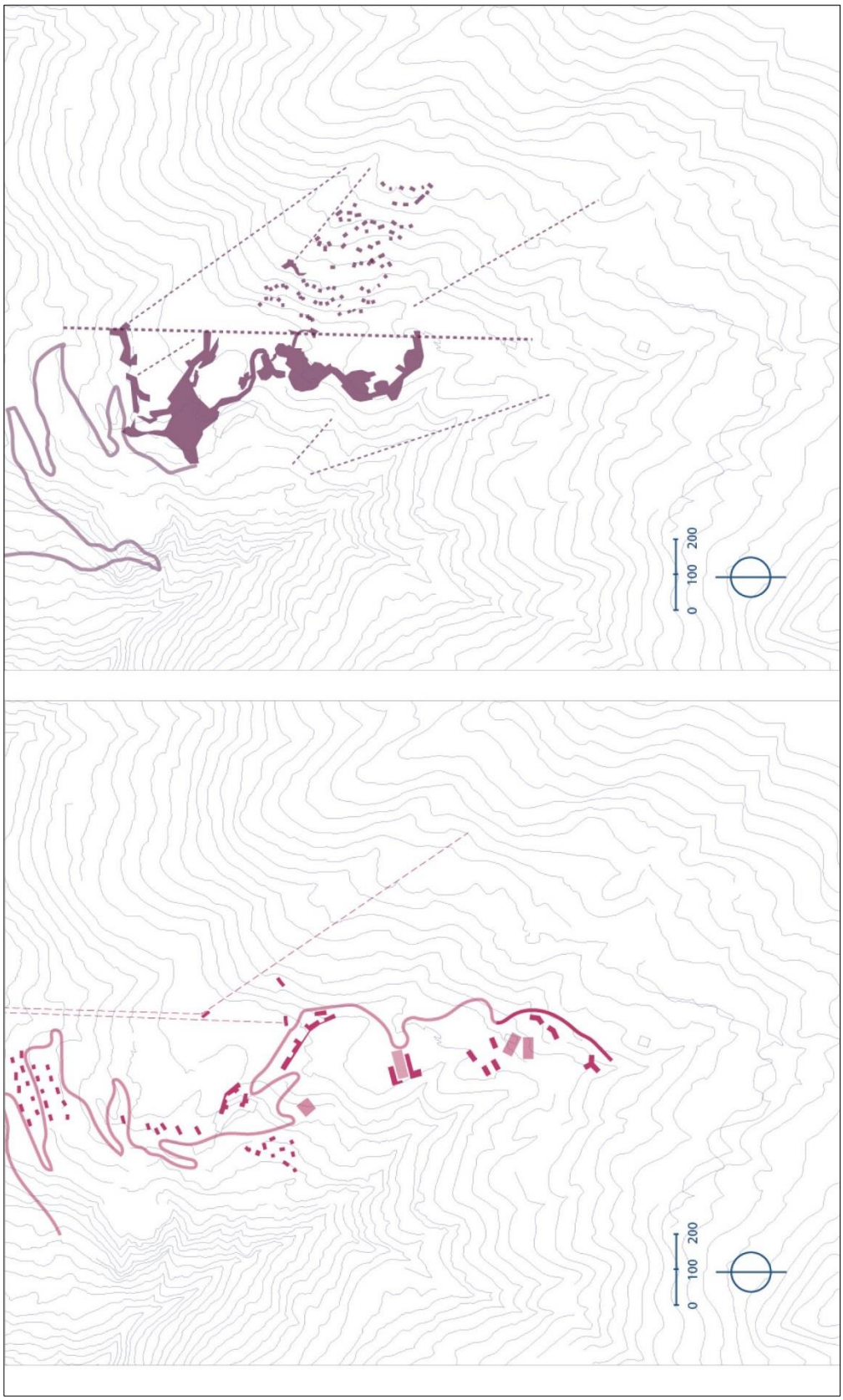
***AA. 15**. Annexe 2. Projet pour Clos de La Chapelle, Sansicario, Laurent Chappis, 1970. Redessin.*

Annexe 3

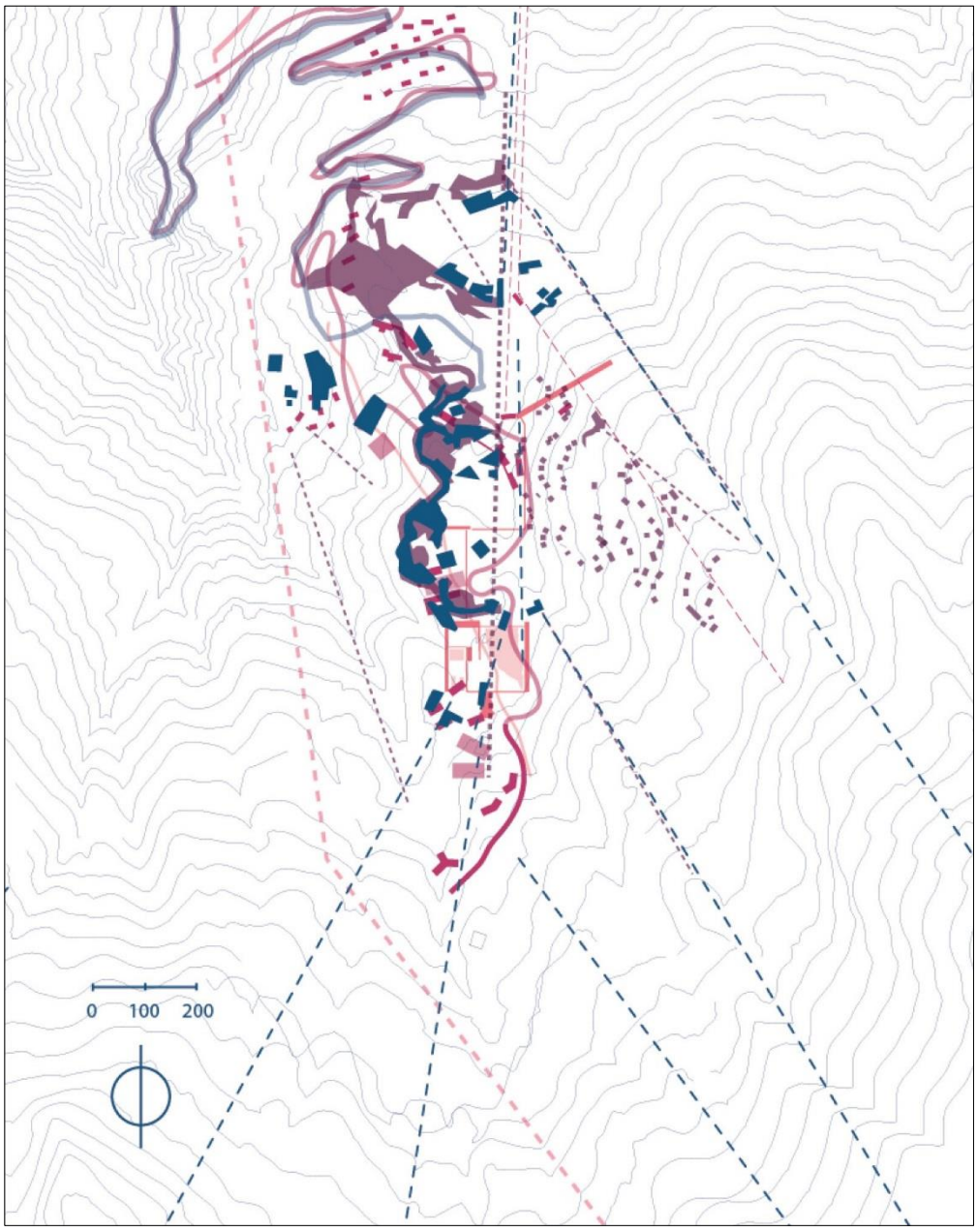
Étude de l'évolution des projets pour la réalisation d'une station touristique à Pila (1932-1972). Redessin des documents d'archives et comparaison avec l'état actuel du tissu bâti de la station (selon la Carte Technique Régionale du 2005, échelle 1 :10 000).



AA. 16. *Redessin des projets pour Pila. En bas : projet Derossi pour Commune de Aoste, 1932. En haut : architectes BPR pour Olivetti, 1936.*



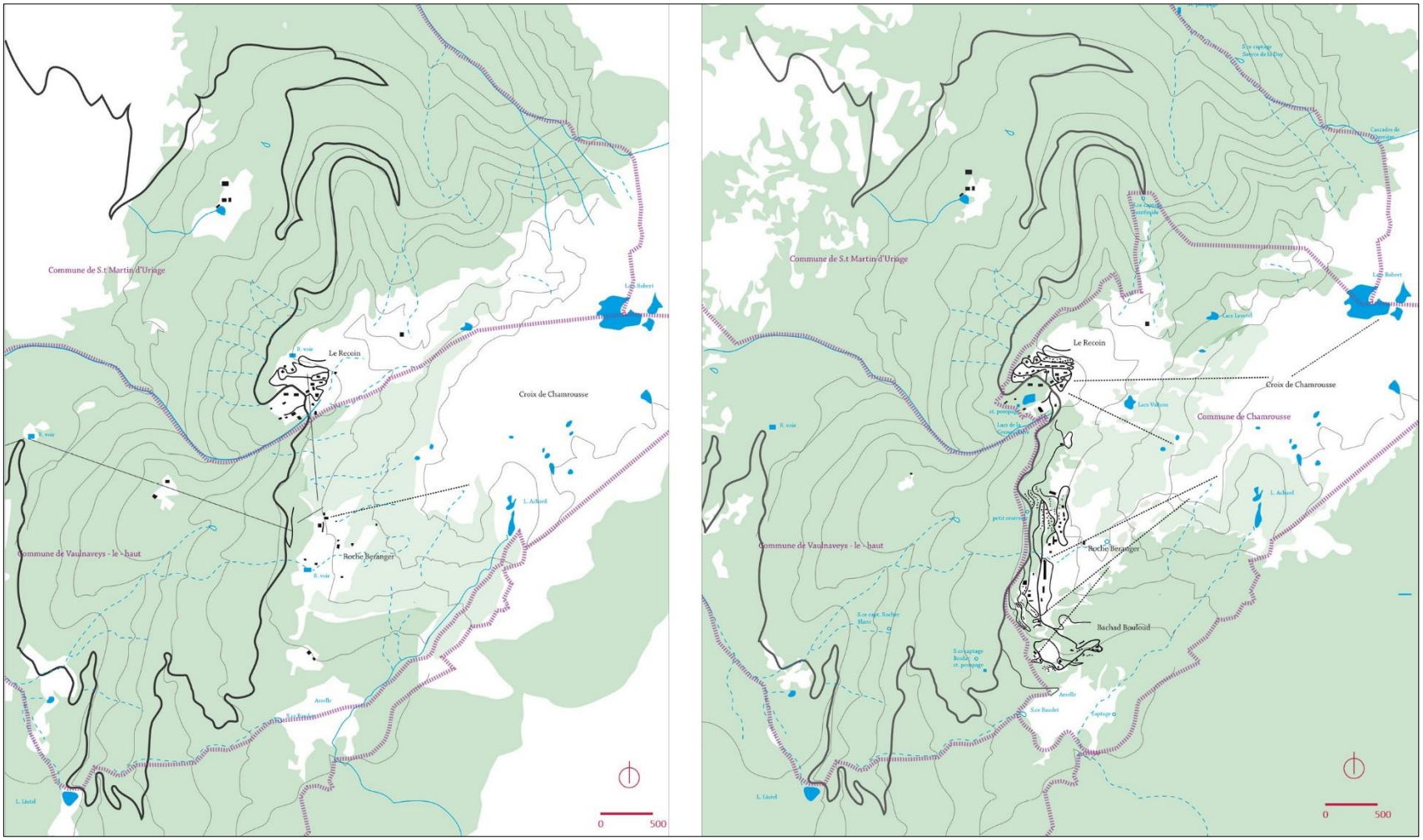
AA. 17. *Redessin des projets pour Pila. En bas : projet Rigotti pour commune Gressan, 1955. En haut : projet Laurent Chappis pour STIFA, 1970.*



AA. 18. *Redessin des projets pour Pila. Superposition des différents projets avec l'empreinte du tissu bâti actuel, en bleu.*

Annexe 4

Étude sur l'évolution du territoire de Chamrousse : le système du bâti, des infrastructures de transport et de loisir, l'hydrographie, la forêt. Redessin à partir d'une carte I.G.N. dressée en 1950 et de la carte I.G.N. plus récente (2015), échelle 1 :25 000.


Commune de S.t Martin d'Uriage
Le Recoin
Croix de Chamrousse
Commune de Vaulnaveys - le - haut
Roche Beranger
Commune de Chamrousse
Bachad Bouloud
0
500

Annexe 5
Summary of main thesis issues

OBJECT OF STUDY

The tourist resort

Object of the research are the ski resorts designed and built at high altitude in the French-Italian Alps, after the Second World War.

The term "*station*" comes from the Latin root "*stare*", "stay"[973]. The concept refers to the characteristic, specific to certain destinations, of being designed for the stay of tourists. A tourist resort is therefore primarily designed to offer accommodation.[974]

The resort, whether seaside, thermal or mountain, reflects the model according to which tourist activity developed among Western societies from the 19th century onwards. As sociologist Joffre Dumazedier wrote in his famous book *Vers une civilisation du loisir ?* [975] leisure time has been conceived as an alternative to working time and not in the sense of an alternation. This has led to the production of tourist sites that are intended to be at odds with urban sites.

In 1997, geographer Remy Knafou distinguished between different categories of tourist places: the "tourist site", the "tourist city", the "tourist resort" and the "tourist centre"[976]. He explains: "The tourist resort is defined by the primacy of tourist activity […]. The resort is characterized by the presence of a permanent population, which also makes it a place to live"[977]. As Vincent Vlès, Professor of Urban Planning, pointed out in 1996, the ski resort is therefore "a territorial system

---

[973] "Station", *in Le Grand Robert*, 2018, [En ligne].

[974] VLÈS Vincent, *Le projet de station touristique*, Pessac, Presses Universitaires de Bordeaux, coll. « Collection Le territoire et ses acteurs », 1996, p. 16.

[975] DUMAZEDIER Joffre, *Vers une civilisation du loisir ?* Paris, Editions du Seuil, 1962, 320 p.

[976] KNAFOU Rémy, BRUSTON Mireille, DEPREST Florence, DUHAMEL Philippe, GAY Jean-Christophe et SACAREAU Isabelle, « Une approche géographique du tourisme », *Espace géographique*, vol. 26, nº 3, 1997, p. 200.

[977] *Ibid.*

for the production and distribution of leisure goods and services: an organised spatial unit of accommodation and equipment" based on the exploitation of local resources. It is therefore at the level of the resort that the tourist activity is organised[978]. From a political point of view, the spatial boundaries of a ski resort do not necessarily coincide with the municipal boundaries: a ski resort can extend over the territory of several municipalities. In this case, forms of intermunicipal cooperation are often considered[979].

The winter sports tourist resort in the Franco-Italian Alps

Once the concept of a "tourist resort" in the field of tourism geography has been clarified, we try to describe the characteristics specific to winter sports tourist resorts.

We understand the "ski resort" as a tourist system, spatially identifiable, whose main activity is linked to the practice of skiing and snow sports. For this reason, it is characterized by the presence of ski lifts, reception facilities (hotels, second homes, etc.) and commercial facilities.

Today, different types of resorts dot the slopes of the Italian and French Alps. According to the International Report on Snow and Winter Mountains, published in 2017 by Laurent Vanat[980], France has a total of 325 ski areas, including 13 classified as "major areas"[981]; theItalian mountains have 349 ski areas, including 7 "major"[982].

A database published by a team of researchers from the Institut National de Recherche en Sciences et Technologies pour l'Environnement et l'Agriculture (I.R.S.T.E.A.)[983] shows that in France, the number of alpine domains represents about half of all French sites[984]. For Italy, a current census of Alpine resorts seems to be missing. By crossing information located online from several sources[985], it can

[978] VLÈS Vincent, *Le projet de station touristique*, *op. cit.*, p. 16.
[979] In the form of intercommunalités, communauté des communes in France and unione di comuni in Italy.
[980] VANAT VANAT Laurent, *International Report on Snow & Mountain Tourism. Overview of the key industry figures for ski resorts*, Genève, 2017. defines itself as an "independent advisor", the data from its reports have also been used by the publications of the Documentation Française.
[981] *Ibid.* , p. 33. Vanat defines a "major" ski area as any structure hosting an average of more than 1 million skier-days per year.
[982] *Ibid.* , p. 35.
[983] FRANÇOIS Hugues et MARCELPOIL Emmanuelle, *Atlas des stations du massif des Alpes*, Irstea, 2012, URL : http://www.observatoire-stations.fr.
[984] 145 out of 325, 45%.
[985] The following sites were consulted (on 20/01/2018): https://www.skiinfo.it/italia/mappa.html ; https://www.dovesciare.it/localita ; https://www.skiresort.it/comprensori-sciistici/italia/.

be said that the number of Alpine resorts reaches a percentage between 60% and 70% of the total number of Italian ski resorts.

The research focuses on a part of the western alpine arc. We have in fact defined a framework that includes the Northern Alps in France and the Piedmont and Valle d'Aosta Alps in Italy. Such a field of study allows us to analyse in parallel two territories which, despite their geographical proximity, experienced significant tourism development during the 20th century.

A census of winter sports resorts in the French-Italian Alps

We have identified 71 Italian and 149 French winter sports resorts located in the defined analysis area[986].

Some characteristics have been identified: the altitude (measured as the average altitude of the ski lifts) and the development modes[987].

For the latter, thanks to a comparison of current and old topographic maps,[988] we have classified the cases encountered according to the origin and characteristics of the site on which they are built[989]. We have thus identified resorts that developed from a village that existed before the development of skiing. Others were born as a result of the development of skiing activity, on territories that were far from inhabited areas, often mountain pastures. We then identified the "snow

[986] The French ski resorts were identified using the database: FRANÇOIS Hugues et MARCELPOIL Emmanuelle, *Atlas des stations du massif des Alpes*, *op. cit.*; the Italian ski resorts were identified using a cross-reference survey of several websites that proposed a list and then checked using a current cartographic medium. However, it is necessary to admit a margin of error in the enumeration of cases, due to the fact that some sources consulted considered the ski areas, others the resorts. This work proposes a reworking of these data to use the ski resort (single or composed of several satellite ski resorts) as the base unit.

[987] Other inaccuracies in the proposed data derive from the fact that the altitude of the ski lifts may have been assessed in a different way, depending on the sources consulted.

[988] For France, the analysis is made through a comparative reading of the maps at a scale of 1:20000 or 1:25000 published by the National Geographic Institute, from the 1950s to today (maps published between 2014 and 2017, depending on the department), in parallel with an analysis of the cadastral plan (drawn up between 2014 and 2017, depending on the department). This information is available at www.geoportail.fr For Italy, the analysis is more complex because of the impossibility of consulting online, in high quality, the old topographic maps published by the Military Geographical Institute. In addition, more recent topographic maps are available online through regional Geoportals in the form of *Regional Technical Carta* (scale 1:10000).

[989] We rely, in part, on classification criteria proposed in: PRÉAU Pierre, « Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver dans les Alpes du Nord », *Revue de géographie alpine*, vol. 56, n° 1, 1968, pp. 127‑140.

stadiums"[990], which have ski lift equipment, but which were not designed to accommodate all tourists visiting the ski area, and finally, the resorts, detached from the existing villages and which include accommodation and commercial structures. In the latter category, we finally distinguished between planned ski resorts (fully or partially) and those that developed in a more disordered way.

Then their position and characteristics were implemented in a map using a Geographic Information System[991].
The analysis of the altitude reveals a group of resorts with an average altitude higher than 2000 in France, in the valleys of Savoie. In Italy, resorts with these same characteristics seem to be concentrated around the Matterhorn massif, in Valle d'Aosta and on the Italian-French border in the Upper Susa Valley.
The map shows that most of the resorts in the western alpine arc created *ex nihilo* are in France; in the Italian Alps, on the other hand, resorts that have developed from an existing village constitute a clear majority.
Finally, we wanted to demonstrate the existence of a correlation between the typology of the resort and the average altitude of the ski lifts in its ski area: indeed, for France and Italy, the resorts that were built ex nihilo, and in particular the resorts whose buildings and lifts have been planned, have a ski area that extends, on average, to a higher altitude.

Ski resorts built *ex nihilo*, at high altitude

In this work, we focused on ski resorts built at high altitudes on sites that were not permanently inhabited. Moreover, we selected ski resorts that have been planned, i.e. developed according to an initial project, which included a regional plan or a mass plan, a design of the ski lifts, technical and infrastructure networks.
The map shows that the resorts designed in this way are numerous in Savoie: they are the main resorts of the Trois Vallées (Méribel, Courchevel, Les Ménuires) and Tarentaise (such as Les Arcs, or the resorts of La Plagne) ski areas. Other cases

[990] A term invented by French urban planners and politicians in the 1960s and defined in particular in PIALAT Georges, « Urbaniser La Montagne ? », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, p. 17.: "The snow stadium[...] near major conurbations, will be supported by the urban community that benefits from it, in the same way as the city's athletics stadium. ".
[991] We used the "Google my maps" application, which allowed us to geolocate the ski resorts, which we represented with a dot. This is actually a simplification because each ski resort actually covers a territory, more or less extended in space, as it is more correctly represented in the I.R.S.T.T.E.A. database: http://www.observatoire-stations.fr/ (consulted on 20/01/2018). Once this basis was established, we developed some statistical analyses by comparing the Italian and French cases.

have been identified in Haute-Savoie (Flaine, Avoriaz), in the Grésivaudan valley in Isère (Les Sept Laux, Chamrousse) and in the south the Durance, with smaller resorts on average, distributed between Hautes-Alpes and Alpes-de-Haute-Provence.
In the Italian Alps, the model is not widely used. The main cases are Pila, in Valle d'Aosta, Bielmonte and San Sicario, in Piedmont[992]. In addition, in the south of the Susa Valley and in the province of Cuneo, we have noticed small planned resorts, but whose buildings are now in a state of partial or complete neglect (Garessio 2000, Rucas di Bagnolo, San Grée di Viola).

Two considerations have led us to consider this type of tourist resort.
First, these projects were a laboratory for experimentation, between the 1960s and 1970s, not only for the definition of new architectural typologies, but also new urban models[993]. Today, the built heritage therefore offers valuable documentation to investigate the ideas, even the utopias of that period.
In addition, these resorts were structured, from an urban planning and economic point of view, around skiing activity, and on an idea of a massive frequentation of the mountain. As a result, they are now particularly vulnerable, both to the hazards of the tourism market and to those related to climate change.

CONTEXT: A DIFFERENT URBANIZATION OF THE TOURIST MOUNTAIN

The differences in urbanisation and tourism development on the Italian and French sides of the Western Alps can be explained by a series of interconnected causes, which concern the political, administrative and cultural aspects of the two countries between the 1930s and 1980s, during which the major transformations of mountain areas took place, but whose causes are also intertwined with the geological, geographical and climatic conditions specific to the two Alpine regions.

[992] The case of Sestrières occupies a special place. The resort was born on a mountain pasture between 1930 and 1933, with the Bonadé Bottino project that designed the ski area and two hotels. Once it became a Commune in 1934, the ski resort developed in a disorderly manner until the adoption of an urban plan in the late 1960s[check date]. A massive expansion phase continued until the 1980s.
[993] From DE ROSSI Antonio, *Architettura alpina moderna in Piemonte e Valle d'Aosta*, Torino, Allemandi, 2005, 78 p.

An explanation by the historical, political, cultural context of France and Italy (1930-1980)

One of the main reasons for the different current situations regarding the size and type of tourist centres on both sides of the Alps is the role that the central public authority assumed in the development of tourism after the Second World War.
In France, the State plays a major role in the development of winter sports resorts. The Savoie General Council, for example, takes up ideas developed in 1942 by the *Service de l'équipement sportif en montagne*, created under the Vichy regime[994] and, expressing the intention to compete with other Alpine nations[995], contributes to the launch of the resort of Courchevel in 1946.
Subsequently, in 1964, the French government created the *Commission interministerielle pour l'Aménagement de la Montagne* (C.I.A.M.) which became, in 1971, the *Service d'Étude et d'Aménagement pour le Territoire de Montagne* (S.E.A.T.M). This public agency, relocated to Chambéry, will have the role of intervening in the choice of sites to be equipped, in the architectural and urban planning decisions to be taken, and in the allocation of funding. The realization of seven successive Snow Plans, from 1964 to 1977, will result in the construction, in the French Alps, of approximately 150,000 tourist beds[996]. In addition, the Snow Plans policy will favour the dissemination of a so-called "integrated" or "third generation"[997]resort model, whose economic balance is based on massive use in unmarked beds and long stays[998].

Completely different is the Italian scenario, where a central policy dedicated to the tourist mountain seems to be missing. For this reason, the development of the ski resorts was mainly carried out in continuity with the existing villages and without urban planning regulations. Moreover, the ski resorts built ex- nihilo are always the result of a private initiative. Thus, in the early 1930s, Giovanni Agnelli, head of

994 On this theme, see LYON-CAEN Jean-François, « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation. », *in* YOLKA Philippe (dir.), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, PUG, 2017, p. 189‑207.
995 Cf. the speech given by Pierre Cot to the Conseil général de la Savoie at its first meeting in 1945. See *Ibid.* , p. 204.
996 See WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.*, p. 72‑73.
997 The characteristics of the integrated ski resorts will be discussed in Chapter I.2.
998 We have dealt with the history of mountain development in France in Chapter II.1 and II.2.

F.I.A.T.[999]commissioned the engineer Bonadé Bottino to build a tourist structure on the Sestrières pass, intended for the development and leisure of its employees and, more generally, for those of a new generation from the First World War who were discovering free time. A few years later, Adriano Olivetti commissioned a group of Milanese architects[1000] to draw up a regional plan for the tourist and industrial development of the Aosta Valley. The plan, which will remain on paper, provided for the creation of a "*stazione di masse*" in Pila.
Then, in the 1960s and 1970s, a few examples of ski resorts were built ex nihilo, which referred explicitly to the French model, such as Pila and Sansicario; they were created as a result of the initiative of a private development company and the contribution of the French architect Laurent Chappis.

An explanation by the geographical, geological and climatic context of the western French-Italian Alps

In the book edited by Paul Guichonnet, *Histoire et Civilisation des Alpes. I. Destin historique*, the author deals with the natural environment of the Alps[1001]. The geographer and historian offers a rich reading of the links between the physical data of the Alpine environment and the uses that man has made of it:

> "Although the determinism of natural conditions in human geography has been strongly tempered by the contingency of social phenomena and the resulting modulations of civilization that alter human control over nature, it is clear that alpine lifestyles, especially in the pre-industrial era, have been largely shaped by the constraints of the physical environment. While the relief guided the structure of the stand, the soils and climate have given rise to a wide range of adaptations in habitat and harvesting methods. "[1002].

We believe that it is possible, and it is in this direction that research is proceeding, to extend the same approach to the activities that man has practised in the Alps during the 20th century, including the tourist exploitation of the highlands. It would be interesting for us to reveal the interactions between geological, climatic and environmental data with the development of ski resorts. This could contribute

[999] Acronym of "Fabbrica Italiana Automobili Torino".
[1000] The architects Belgiojoso, Banfi, Peressutti, Rogers, (B.B.P.R.), with Bottoni, Figini and Pollini.
[1001] GUICHONNET Paul, « Le milieu naturel alpin », *in Histoire et Civilisations des Alpes. Destin historique*, Toulouse - Lausanne, Privat - Payot, 1980, p. 11‑60.
[1002] *Ibid.*, p. 12. Translated by the author.

(together with social, economic and cultural analyses) to clarify the reasons why some localities have been favoured over others and also to explain the differences between tourism developments in the French and Italian Alps.

The orogenesis of the Alps, which began about 60 million years ago with the collision of the European plate with the African plate[1003], is at the origin of a series of differences in the geomorphology of the French and Italian Alps, such as the orientation of the major valleys. While in Piedmont and Valle d'Aosta the axis of the main valleys is oriented east-west, in the Northern Alps, most of the main valleys have a north-south inclination[1004]. As a result, in the Italian case, only the north-facing slopes could be developed for skiing; on the contrary, in the French valleys, both sides could be transformed.

It would also be interesting to study the links between the various geological components of the Alpine valleys and the morphology of the terrain, the possibility of building human settlements, but also the emergence of activities such as farming, spas, mining or hydroelectric industries. It is often in connection with existing infrastructure (transport, electricity, etc.) that tourism has more often flourished.

Another aspect to consider that concerns geographical contexts is the position of large cities in relation to the Alpine arc. As Antonio de Rossi reminds us, the Italian ski resorts of the Western Alps have developed to accommodate customers mainly from the large cities of northern Italy located near the mountains.

> "A tourist model determined [...] also by the particular geographical structure of the north-west: short valleys, which quickly gain altitude, arranged in a radial pattern around the plain, and large metropolitan areas close to the reliefs. A totally different configuration from the French one that allows, for example, the inhabitants of Turin, Milan, Genoa to reach, through relatively short trips, the mountain tourist places during the weekends"[1005].

On the contrary, the clientele targeted by the promoters of the major French ski resorts, during the period of their construction (1960-1970), was the Parisian if not the foreign tourist. We therefore understand why the French resorts built ex nihilo

---

[1003] *Ibid.*, p. 14.

[1004] Cfr. BÄTZING Werner et BARTALETTI Fabrizio (dir.), *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*, Torino, Bollati Boringhieri editore, 2005, 485 p.; BÄTZING Werner et CAMANNI Enrico (dir.), « Alpi Occidentali », *in Grande Dizionario Enciclopedico delle Alpi*, Ivrea, Priuli & Verlucca, 2007, vol.5/, p. 105-106.; GUICHONNET Paul, « Le milieu naturel alpin », *op. cit.*; GUICHONNET Paul (dir.), *Histoire et civilisations des Alpes. II. Destin humain*, Toulouse - Lausanne, Privat - Payot, 1980, 413 p.

[1005] Cfr. DE ROSSI Antonio, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donizelli, Roma, 2016, p. 489. Translated by the author.

were structured to accommodate longer stays and were generally equipped with a higher number of beds.

PROBLEM STATEMENT

A "crisis rhetoric"

According to geographer Philippe Bourdeau[1006], a reading of the current events in winter sports resorts in terms of crisis dates to the mid-1970s, as shown by a series of books such as Danielle Arnaud's *La neige pooisonnée* in 1975 and Bruno Cognat's *La montagne colonisée* in 1973. This vision was established in the 1980s, with the emergence of signs of a stagnant winter sports market.

In the early 1990s, after three winters with little snow in the Alps (1988-89, 1989-90, 1990-91), the difficulties of the resorts were confirmed and followed up in France with surveys: the Lorit report, *Enquête sur les difficultés des stations de sports d'hiver, in* 1991, for the Ministry of the Interior and the Pascal report, *Probleèmes structurels des stations de moyenne montagne, in* 1993, for the Ministry of Equipment, Transport and Tourism.

More recently, in the introduction to the *Stations in Tension* book, historian Cristophe Bouneau identifies the late 1980s as a period of change in the tourism sector linked to French resorts due to a series of factors, such as "increased competition between destinations, chronic operating deficits in facilities subject to cycles of obsolescence, increasing aesthetic and environmental quality requirements"[1007].

Mountain tourism in France and Italy

For the French Alps, through a series of reports on the evolution of tourism published by different actors, we have tried to understand the current state of the market related to winter sports. As Anouk Bonnemains explains in his doctoral

[1006] BOURDEAU Philippe, « Les défis environnementaux et culturels des stations de montagne. Une approche à partir du cas français », *Téoros*, Été 2008, pp. 23‑30.

[1007] VLÈS Vincent et BOUNEAU Christophe (dir.), *Stations en tension*, Bruxelles, PIE Peter Lang, 2016, p. 10.

thesis[1008], the task is complicated because the data are contradictory. In general, the actors involved in winter tourism management have difficulty admitting the difficulties of the sector. However, by crossing different sources it is possible to demonstrate that the market has been stagnating for a few years.

The leaflets published by the Enterprise General Management between 2014 and 2017, for example, point to a downward trend in tourist travel by the French (in terms of number of trips and number of nights) in the mountains (in and out of resorts)[1009]. The data presented each year by Domaines Skiable de France shows that France is on the podium of the three most popular destinations in the world, in terms of skier-days[1010], with the United States and Austria. However, in the period 2007-2017, the growth rate of ski area use in France is often negative and, in general, very dependent on the weather situation (very negative rates, as in 2007, corresponding to low snowfall winters)[1011].

The scenario is confirmed by Laurent Vanat's statistics: France is the country with the highest number of lifts in the world, but the tourist market is mature and attendance has stopped growing[1012].

In 2015, the ATOUT France tourist observatory published a report on winter tourism in mountain resorts, which highlights similar results[1013]. A comparison with other international markets regarding the evolution of the five-year average of skier-days seems to show that this is a situation common to the European Alpine countries.

In the Italian case, data specific to winter sport tourism are published by regional tourist offices and access to information at national level seems more difficult. Nevertheless, we can have an overview of recent market developments thanks to data collected by the Istituto Nazionale di Statistica (I.S.T.A.T.), which considers the number of arrivals (*arrivi*) and nights (*presenze*) in mountain localities, by

---

[1008] BONNEMAINS Anouk, *Vulnérabilitée et résilience d'un modèle de développement alpin : Trajectoire territoriale des stations de sports d'hiver de haute altitude de Tarentaise.*, Thèse de doctorat en géographie, Université Grenoble Alpes, 2015, p. 129‑142.

[1009] **See** FAURE Pascal et D.G.E., *Mémento du Tourisme. Édition 2014*, Direction Générale des Entreprises, 2014, p. 104 ; DGE, *Mémento du Tourisme. Édition 2017*, Direction Générale des Entreprises, 2017, p. 96.

[1010] A skier-day is defined as the daily visit of a person coming to practice skiing or snowboarding (or a similar sliding sport) on a ski area, regardless of the rate paid.

[1011] SKI RESORTS IN FRANCE, *Indicateurs et analyses 2017*, Francin, 2017.

[1012] VANAT Laurent, *International Report on Snow & Mountain Tourism. Overview of the key industry figures for ski resorts*, Genève, 2017, p. 31.

[1013] ATOUT FRANCE3, *Tourisme hivernal des stations de montagne. Offre, demande et évolution récentes*, Paris, Atout France, 2015, 89 p.

analysing separately the months of the winter and summer season[1014]. From the 2008-09 winter season to the 2015-16 season, we noticed a slight increase in travellers, but a decrease in overnight stays, which seems to indicate a shorter average duration of tourist stays. This is also confirmed in a study on the state of Italian tourism published in 2017 by Unicredit and the Touring Club Italiano, which shows a variation of 11.2% for travellers and -1.5% for overnight stays for the period 2010 - 2015[1015]. The mountains remain a privileged destination in summer, which sees an increase in travellers and overnight stays. Finally, we note that the decline recorded in the winters of 2011 and 2012 is renewable due to the consequences of the economic crisis and that the decline in the summer of 2014 corresponds to an exceptionally wet season.

The crisis factors of the winter sports resort

Analysing the chain of causes and effects to understand the problems affecting winter sports resorts is a complicated task. Economic, sociological and environmental issues must be considered. It is also difficult, if not risky, to give a general framework without admitting the distinct problems that affect the resorts according to their size (number of tourist beds and ski lift park), their altitude, their geographical position (proximity to urban centres, connection with other resorts, etc.).

In the context of this work, we wish to propose keys for reading the current issues, by studying the recent scientific literature produced in France and Italy. We are based on a categorisation of the difficulties affecting mountain tourism proposed by the economist Macchiavelli in 2009[1016], which recognises natural and climatic factors, market factors and structural factors.

Climatic factors

As stated by the Intergovernmental Panel on Climate Change (I.P.C.C.), which regularly publishes reports, it has now been demonstrated that an increase in temperature impacts our planet, with effects that were measured from the 1950s

[1014] We have considered the months from December to April as the winter season, which corresponds to the opening period of most ski areas, and the months from May to September as the summer season.

[1015] UNICREDIT et TOURING CLUB ITALIANO, *Rapporto sul turismo 2017*, UniCredit, 2017.

[1016] MACCHIAVELLI Andrea, « Le tourisme alpin. Conditions et ambivalences face à l'innovation », *Revue de Géographie alpine*, vol. 97, n° 1, 2009, pp. 84-95.

onwards, and that have become more intense since the 1980s[1017]. The consequences are accentuated in the Alpine territories, where recent warming has been calculated as three times higher than the global average[1018]. The most serious impacts are a decrease in snow cover, glacier retreat, melting permafrost, with effects on the hydrological network, natural hazards, ecosystems and human activities, including the winter sports market.

As Anouk Bonnemains explains in his doctoral thesis[1019], alpine winter sports resorts are particularly vulnerable to climate change, since they have been structured, from an urban and economic point of view, around skiing and, therefore, the presence of snow. Indeed, it has been calculated that "the economic profitability of a resort is based on two conditions: 100 days of activity guaranteed over the year and a snowpack of at least 30 cm"[1020]. However, the presence of snow depends on two factors: temperature and precipitation[1021]: while the frequency of precipitation does not seem to have varied significantly[1022], according to a report published by Domaines Skiables France (D.S.F.), temperatures have increased by between 1 and 2°C, depending on the massif and altitude, over the past 60 years[1023]. In general, this has led to an increase in the altitude of the rain-snow boundary, affecting lower elevation ski resorts first.

According to the discourse supported by a large number of operators in the sector, high-altitude resorts will only be affected by this phenomenon in a very limited way, in the short and medium term[1024], and the terrain does not yet seem ready to start thinking about a structural change in the tourism model in the long term. However, a first study published in 2007 by the Organisation for Economic Co-operation and Development (O.E.C.D.)[1025], which assesses the vulnerability of alpine ski resorts to climate change, argues that while 609 of the 666 resorts considered in the Alpine Arc appear to be *snow reliable today*, the number could fall to 500, in the case of a

---

1017 G.I.E.E.C., *Changements climatiques 2014. Rapport de synthèse. Résumé à l'intention des décideurs*, G.I.E.C., 2014, p. 2.

1018 O.C.D.E., *Climate Change in the European Alps : Adapting Winter Tourism and Natural Hazards Management. Summary*, O.C.D.E., 2007, p. 1.

1019 BONNEMAINS Anouk, *Vulnérabilitée et résilience d'un modèle de développement alpin : Trajectoire territoriale des stations de sports d'hiver de haute altitude de Tarentaise.*, *op. cit.*

1020 *Ibid.*, p. 78.

1021 *Ibid.*, p. 69.

1022 *Ibid.*, p. 73.

1023 D.S.F., *Changement climatique & Stations de montagne. Quelles conséquences ? Quelles actions ?*, 2015, p. 3.

1024 D.S.F., *Changement climatique & Stations de montagne. Quelles conséquences ? Quelles actions ?*, *op. cit.*

1025 O.C.D.E., *Climate Change in the European Alps : Adapting Winter Tourism and Natural Hazards Management. Summary*, *op. cit.*

temperature increase of 1°C and to 202, depending on the more drastic scenario, which corresponds to a 4°C increase[1026].

The most common measure adopted to reduce the vulnerability of resorts to climate change is the production of artificial snow, now in use in a large part of the French and Italian ski areas. A report published by Domaines Skiables de France in 2015, referring to data for the 2013-14 season, sets the coverage rate for snow-covered slopes in France at 29% and about 70% in Italy.

However, this does not address the long-term vulnerability of the ski resorts, as the condition for creating snow is a negative temperature, which allows the nebulized water to solidify upon contact with the air. In addition, the production of artificial snow involves costs that go beyond the cost of the equipment itself, such as impacts on the hydrological, energy and environmental systems, which are often underestimated[1027].

Demographic and market factors

Tourists who practice winter sports today have tastes and habits that have radically changed since the construction of the resorts in the aftermath of World War II. Indeed, the ski resort structured to accommodate long stays no longer meets expectations, any more than the studio cabins that symbolized modern housing in the 1960s. Tourists seem to prefer shorter stays, even if more frequent,[1028]they discover other ways to stay in the mountains and prefer other gateways to the ski area than the resort[1029]. Tourists are also less predictable when travelling as they book without the help of operators. In addition, thanks to the development of low-cost airlines, French and Italian winter sports resorts are now competing with other destinations around the world, which have become accessible at low prices.

In addition, Philippe Bourdeau mentioned, in 2009, a change in the mythology related to tourism. Skiing is no longer a symbol of "social ascension" as it was in the 1960s and 1970s[1030]. Moreover, the resorts are no longer a symbol of the democratization of leisure; on the contrary, they seem to have abandoned the forms of social tourism that existed in the 1960s (snow classes, summer camps, etc.).

[1026] *Ibid.*, p. 14.

[1027] *Ibid.*, p. 2.

[1028] MACCHIAVELLI Andrea, « Le tourisme alpin. Conditions et ambivalences face à l'innovation », *op. cit.*, p. 86.

[1029] BOURDEAU Philippe, « Les défis environnementaux et culturels des stations de montagne. Une approche à partir du cas français », *op. cit.*, p. 27.

[1030] BOURDEAU Philippe, « De l'après-ski à l'après-tourisme, une figure de transition pour les Alpes ? », *Revue de géographie alpine*, vol. 97, n° 3, 2009, p. [En ligne].

Prices are rising and promoters have used value growth to counter the decline in attendance.

A final factor causing an inflection in the number of tourists staying in resorts is the ageing of the tourist population. Two phenomena contribute to this: a general demographic change which, according to Macchiavelli[1031], has an impact on the average age of tourists, and a low succession of generations of skiers and in particular, skiers in resorts. This is due to a change in fashion, as well as a price increase that makes skiing a sport for the rich[1032].

The "structural" factors

The ageing of the ski lift fleet and real estate is one of the major difficulties. From the 1990s and especially in the 2000s, many resorts renewed their ski lifts to increase capacity and reduce management costs. In large integrated ski resorts, these operations are often financed by the real estate market. In 2008, Bourdeau pointed out that approximately 20,000 tourist beds are built each year in the French Alps, constantly increasing the decoupling between attendance rates and the evolution of the real estate market[1033]. The "*fuite en avant de l'hébergement*" contributes to creating situations of land pressure in a context of stagnation in the tourist market.

In addition, the new beds are expected to meet a demand that is no longer met by the residences of the 1960s and 1970s. So there are some beds that "leave the tourist market". These are "cold beds", which remain unlet or whose owners stay less than 4 weeks a year in the resort, with negative consequences on commercial activity and on the possibility of maintaining the apartments.

In his doctoral thesis, Gabriel Fablet studied the evolution of the real estate market in the ski resorts. It explains the different scenarios that arise according to the types of ski resort[1034]. Peri-urban or mid-altitude ski resorts, for example, see a process of transforming tourist residences into main residences, following a rethinking of the separation between place of life - place of work - place of holiday, thanks in

---

[1031] MACCHIAVELLI Andrea, « Le tourisme alpin. Conditions et ambivalences face à l'innovation », *op. cit.*, p. 86.

[1032] Author Unknown " Trouble on the slopes. Winter sports face a double threat, from climate and demographic change. The industry's response is making it worse », *The Economist*, 27 janvier 2018, [En ligne].

[1033] BOURDEAU Philippe, « Les défis environnementaux et culturels des stations de montagne. Une approche à partir du cas français », *op. cit.*, p. 26.

[1034] FABLET Gabriel, *Entre performance de l'outil de production et pérennité de l'outil d'aménagement : Le dilemme immobilier dans les stations nouvelles d'altitude*, Thèse de doctorat en urbanisme, Université Grenoble Alpes, 2015.

particular to the possibilities offered by the diffusion of the Internet network, or the desire of the inhabitants of Alpine cities to improve their quality of life. These resorts, which are subject to minor pressure from the tourist real estate market, see a greater consumption of land with diffuse urbanization. Differently, high-altitude resorts suffer from high real estate pressure due to a shortage of building land. New tourist constructions therefore have typologies concentrated in space.

Other "cyclical" factors

Finally, two other issues concern in particular French ski resorts, as a result of the promulgation of two laws in 2015: the Law on Energy Transition and Green Growth[1035] and the Law on the New Territorial Organisation of the Republic (N. O. T. Re.)[1036].

The Energy Transition Act provides for measures to be put in place by local and regional authorities to reduce the use of fossil energy sources and improve efficiency in the exploitation and use of renewable energy sources. However, the ski resorts built at high altitude in the 1960s and 1970s and structured around real estate and car access to snow, are facing the difficulty of adapting to new standards, which would imply a transformation of access modes, housing and interventions on technical and transport infrastructures as well as on existing buildings, without forgetting the problem posed by the recent expansion of energy-intensive equipment for the production of artificial snow.

The N.O.T.R.E. law provides, in Title II, for the strengthening of intermunicipal cooperation, by bringing about changes in the governance of resorts, whose skiable area often extends over the territory of different municipalities.

While the laws are specific to the French case, the discussions on sustainable development and the issues related to an administrative reorganisation of the mountain territory are issues also shared by the resorts of the Italian Alps.

The connection between the ski resort and the territory in question

In general, the winter sports resort created ex nihilo in the post-World War II period is the product of a Fordist regulatory regime[1037], based on massive attendance,

[1035] Law n° 992 of 17 August 2015 on the energy transition for green growth.
[1036] Law n° 991 of 7 August 2015 on the new territorial organization of the Republic.
[1037] FRANÇOIS Hugues et BILLET Sylvain, « De la station au territoire : quels contours pour les destinations touristiques ? », *Mondes du tourisme*, n° 2, 2010, p. 88.

standardization of supply and a stay in unmarked beds; as we have seen, this model now seems to show its limits.

While low altitude resorts are more vulnerable to climate change, it seems easier to imagine a diversification of the tourist offer or a transition to other activities, due to their proximity to urban centres or their connection to villages that existed before the arrival of skiing.

On the contrary, high-altitude resorts, and in particular large resorts whose lifts are managed by private groups, have a major investment power that allows them to build technical equipment or connections between ski areas, to overcome problems of lack of snow and to remain competitive on an alpine or even global scale. However, it seems more difficult to imagine a substantial conversion of the tourist offer.

Due to their urban development and geographical location, the history of high-altitude tourist centres has often been described in terms of a break with the supporting territory, whether in terms of the architectural aspect of the establishments, the economic system, the social fabric[1038]. On the other hand, today's winter sports resorts are facing challenges that invite us to broaden the scale of reflection to a wider territory than just the footprint of buildings, or the surface of the ski area. Just think, for example, of the question of identifying sources for energy production, or of the reflection on resources that could contribute to a diversification of the tourist offer, or even, of an adaptation of the access infrastructures to the resort to go against an increasingly mobile clientele.

In recent years, several researchers from French laboratories, such as I.R.S.T.E.A. the Laboratoire d'Excellence Innovation en Territoire de Montagne (LabEx I.TE.M.), the Institute of Alpine Geography of Grenoble, invite to reflect on the ski resort no longer as an autonomous establishment, but on the contrary, as a system in relation with a territory, according to its multiple dimensions: economic, geomorphological, environmental, administrative. In his doctoral thesis, Anouk Bonnemains[1039] underlines the need to widen the scale of reflection from the ski resort to the valley, to think about adaptation strategies to climate change; research published by I.R.S.T.E.A. and in particular by Emmanuelle George-Marcelpoil and

[1038] See among others: WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, Thèse de doctorat, Grenoble, Université Joseph Fourier, 2004, 643 p.

[1039] BONNEMAINS Anouk, *Vulnérabilitée et résilience d'un modèle de développement alpin : Trajectoire territoriale des stations de sports d'hiver de haute altitude de Tarentaise.*, *op. cit.*

Hugues François proposed a review of the history of the establishment of new mountain resorts and their governance systems according to the notion of territorial anchoring[1040].

This research aims to follow the trace opened by this works[1041], to question the relationships between the ski resort and the sites where it is located. If the question has already been addressed from the perspective and tools of geographers, economists and sociologists, we retain that studies in the field of architecture have so far favoured a reading of ski resorts as autonomous and independent institutions. As discussed in Chapter I.1, dedicated to providing an overview of research on the subject, studies on winter sports resorts in architecture have been driven by two main interests: on the one hand, the enhancement of a built heritage, considered innovative for the time, with regard to urban planning models, typological or technological choices (this is the case, in particular, of the work of Jean-François Lyon-Caen and the Research Team on Architecture and Mountain Landscape[1042]); on the other hand, an analysis of typologies, urban planning models, processes for setting up mountain resort projects, as a revealing ground for the evolution of the challenges of a society and an architectural culture from urban centres (for example, the work carried out by Marie Wozniak[1043]).

More specifically, this research aims to question the history of high-altitude winter sports resorts in order to analyse them within a broader context. It examines the transformations that a winter sports resort causes in a territory, over time, and the influence of the physical data of the territory on the design, construction and evolution processes of a high-altitude ski resort.

1040 Cf. among others: GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle (coord.), BILLET Sylvain et FRANÇOIS Hugues, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale*, TerriScope-Cemagref, 2010 ; FRANÇOIS Hugues et BILLET Sylvain, « De la station au territoire :quels contours pour les destinations touristiques ? », *op. cit.* ; GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle, ACHIN Coralie, FABLET Gabriel et FRANÇOIS Hugues, « Entre permanences et bifurcations : une lecture territoriale des destinations touristiques de montagne », *Mondes du Tourisme*, n°Hors-série, 2016, p. [En ligne] ; FABLET Gabriel, GEORGE - MARCELPOIL Emmanuelle et ZEPF Marcus (dirigé par), *Entre performance de l'outil de production et pérennité de l'outil d'aménagement : Le dilemme immobilier dans les stations nouvelles d'altitude*, *op. cit.*, p. 65‑68.

1041 Their content will be discussed in more detail in Chapter I.2.

1042 See, among others, LYON-CAEN Jean-François, *Montagnes, territoires d'inventions*, École d'architecture de Grenoble, 2003, 88 p. ; LYON-CAEN Jean-François et CHALABI Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lieux dits, Lyon, 2012, 272 p.

1043 See, among others, WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ?*, *op. cit.* ; WOZNIAK Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver : Stations de Tarentaise, 1945-2000*, Chambéry, Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, 2006, 202 p.

What are the relationships between the design and construction processes of a high altitude ski resort and the physical data of a territory[1044]? How has the relationship evolved over time? At what spatial scale do these interactions occur? What was their consideration by the actors involved in the design, construction and management process of the ski resort?

HYPOTHESES

By quoting sociologist Claude Martin, we define the hypothesis in the field of human and social sciences as "a proposal to answer the questions raised in the problem setting"[1045]. In this work, the hypothesis does not have a causal link with the observed phenomena, as in the experimental sciences; however, it is essential insofar as it proposes "paths to be explored" that guide the research.

A re-reading of history: from the "imaged place" to the "real place".

In the article "Nature et culture du lieu touristique"[1046], the geographer Claude Raffestin expresses the idea that places do not have a defined tourist vocation a *priori,* but that, on the contrary, it is a construction operated by a social environment. He adds that "the nature and culture of the tourist place are not supported by those of the actual geographical place". Tourism is then defined as a double escape: "escape from the place of departure by travel [...] and escape from the place of arrival by substituting an image produced before departure"[1047]. This reading of the tourist place has animated several researches, especially in the field of architecture, which have described the birth of tourist places in terms of "invention" and which have focused on the investigation of cultural, societal and political ideas that have produced a new architecture.

Indeed, winter sports resorts and especially those created *ex-nihilo*, in places that were not permanently inhabited, embody what Michel Foucault defined as "heterotopia":

[1044] We specify in the following paragraphs how we refer to the term "territory". In addition, the concept will be further developed in several chapters as research develops.

[1045] MARTIN Claude, « Hypothèse », *in* PAUGAM Serge, *Les 100 mots de la sociologie*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que Sais-Je ? », p. 12‑13.

[1046] RAFFESTIN Claude, « Nature et culture du lieu touristique », *Méditerranée*, vol. 58, n° 3, 1986, pp. 11–17.

[1047] *Ibid.*, p. 14.

> "Real places, effective places, places that have been drawn in the very institution of society, and which are kinds of counter-locations, kinds of utopias actually realized in which the real places, all the other real places that can be found within culture are both represented, contested and reversed, kinds of places that are outside all places, although they are actually localizable"[1048].

Several researchers have noted how tourist resorts, created to alleviate the need to escape the stress of urban life and his desire to flee his workplace to find fulfilment in the highlands, end up representing an image of the city itself. In the 1950s and 1960s, many architects who were supposed to invent new types of housing finally projected into these places the ideas that animated their reflection on the city, and which found there a place to experiment.

In another part of his reflection, Foucault introduces the idea that "heterotopias are most often linked to divisions of time, that is, they open onto what could be called heterochronies, by pure symmetry, heterotopia begins to function fully when men find themselves in a kind of absolute rupture with their traditional time"[1049]. Here again, the tourist resort, where sports and leisure activities mark the rhythm of the day, is a relevant example.

The research aims to propose a reversal of this paradigm. We wish to question the ski resort as a real place and therefore characterized and affected by its spatial and temporal situation, from a geographical, historical, environmental point of view. Thus, the research proposes a re-reading of the history of high-altitude ski resorts as a process of transformation of a territory.

The research hypotheses question the spatial and temporal dimensions for a new understanding of the relationship between the ski resort and the territory.

Hypothesis 1: from the ski resort to the territory, a re-reading of the spatial dimension

We argue that the design and construction process of ski resorts has been carried out as a real transformation of a territory, in its multiple components (environmental, geomorphological, political...) We also assume that the environmental, historical, economic, geomorphological characteristics of the

[1048] Foucault Michel, « Des espaces autres. Hétérotopies », *Architecture mouvement continuité*, nº 5, 1984, p. 47. Translated by the author.
[1049] *Ibid.*, p. 48.

territories concerned have played an active role in the design, construction and evolution process of high-altitude resorts. The hypothesis leads us to review the scale at which to analyse the history of the ski resorts: it is in fact necessary to move from the study of a decontextualized object to the study of the transformation of a larger space. In addition, it leads us to integrate into the historical analysis a series of data relating to the natural environment, such as soil, water, forests, as well as the built environment, such as technical and transport infrastructure networks.
Finally, the concept of the "*ex nihilo*" or "*en site vierge*" ski resort, which animated the discourse of designers and developers in the 1960s and 1970s and which is still commonly used to define a certain type of tourist centre, built far from existing villages, must be questioned.
This reading seems to facilitate a more in-depth understanding of the issues that concern high altitude territories today, such as the adaptability and vulnerability of ski resorts to ongoing changes or the identification and enhancement of local resources.

Hypothesis 2: Understanding a trajectory, re-reading the time dimension

Secondly, we argue that the history of winter sports resorts built in the 1960s and 1970s is only one step in the process of developing tourism at high altitude sites. In this perspective, the history of activities preceding tourism, located in the same territories, plays a decisive role.
To validate this reading, we study the changes in infrastructure and building systems, in relation to the evolution of the system of actors, urban planning tools and administrative boundaries. We go back in time, to the beginning of the 20th century, when the first reflections on the creation of tourist resorts took place, and we read about the transformations of the territory in parallel with the evolution of intellectual reflection, through the study of projects, completed or not.
With this hypothesis, we wish to question a generational reading that tends to categorize ski resorts as the product of an idea developed during a certain historical period. On the contrary, we affirm that the process of design, construction and evolution of a tourist resort is a long process and that today we are observing the result of this trajectory.

The underlying hypothesis: history as a method

Another hypothesis is implied in the previous statements, which needs to be clarified. The problem was settled on the basis of the current difficulties of high mountain territories. However, how can a re-reading of history contribute to the reflection on the present state and future of winter sports resorts? We are referring to an idea formulated - among others - by the French historian Paul Veyne, who stresses the importance of asking the right questions to understand the reality we are observing.

> "For the difficulty of historiography is less to find answers than to find questions; the physicist is like Oedipus: it is the sphinx who questions him, he must find the right answer; the historian is like Percival: the Grail is there, before his eyes, but will only be his if he thinks to ask the right question"[1050].

The study of history, in this case, can teach us to correctly orient questions towards the current context. Through historical research, we therefore want to produce knowledge that allows us to better understand "what happened", to clarify the present, a prerequisite for the development of strategies for the future.
On the other hand, it is also true that a historical investigation is never neutral; it constructs its questioning on the basis of "urgent" problems for the time specific to research. In this regard, we can quote Benedetto Croce, who writes:

> "The practical need, which is at the bottom of every historical judgment, confers on every story the character of 'contemporary history', because, for remote and very remote ones that seem chronologically to be the facts that enter it, it is, in reality, history always referred to the need and the present situation, in which those facts propagate their vibrations."[1051].

We propose here a re-reading of history, according to the issues at stake today. By sharing a founding vision of the research laboratory *Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoire,* in which the thesis was developed, we finally consider history as a method, as it allows us to acquire a better understanding of the present.

[1050] VEYNE Paul, *Comment on écrit l'histoire*, Paris, Seuil, 1979, p. 152. Quoted in: LEMARCHAND Yannick et NIKITIN Marc, *La méthode en histoire et l'histoire comme méthode*, Laboratoire d'Economie d'Orléans, 2013. Translated by the author.
[1051] CROCE Benedetto, *La storia come pensiero e come azione*, Bari, Laterza, 1939, p. 11. Translated by the author.

"History is for us this method of investigation that allows us to better understand the processes at work in building the inhabited world, up to its most recent developments" [1052].

OBJECTIVES

"By challenging us to focus our research on very concrete modern problems, policy makers are leading us to believe that our work can influence the course of events in the real world. Yet there is also a considerable risk here. Using only the questions asked by decision-makers as a starting point, we may misunderstand the terms of our own analysis. By taking for granted the categories that we should submit to our criticism, we take the risk of ignoring the structural causes that management or policy tools are not able to consider. "[1053].

General objectives

The general objective is to develop a method for studying the history of a territory: while remaining in the field of research in the history of architecture, urban planning and landscape, we want to test the opportunity to integrate new elements such as, in this specific case of winter sports resorts, hydrography, geology, land issues, for a more complete understanding of how man has chosen to inhabit a place. The use of long-term data is necessary to capture the transformations of all the components of the territory, whose temporal scales are different.

Specific objectives

The specific objective is to contribute to the knowledge of the history of the winter sports resorts of the Franco-Italian Alps, through the mobilisation of archival documents that have never been the subject of a study. We also want to contribute to the reflection on the future of high-altitude sites, by considering new components of the territory, according to the spatial and temporal dimension.
By moving the object of study from "the ski resorts" to "the territory", we want to obtain a more complete understanding of the history of the site, its current state and its resources.

[1052]MAUMI Catherine, « Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoires », *Texte de présentation dans le cadre de l'évaluation H.C.É.R.E.S. du laboratoire MHAevt*, 2014, 3 p. Translated by the author. Translated by the author.
[1053] CRONON William, « De l'utilité de l'histoire environnementale », *in* CRONON William et LEFÈVRE Mathias (trad.), *Nature et recits, essais d'histoire environnementale*, Editions Déhors, Bellevaux, 2016, p. 250. Translated by the author.

METHOD

As Edgar Morin states, "The method can only be formed during the research"[1054]. In this work, the method and the research tools have evolved, according to the process of defining a problem and hypotheses and through the progressive discovery of the corpus. We therefore present the conclusion of a method definition process, which took place throughout all the research activity.

The "theoretical horizon"

In the statement of the problem and hypotheses[1055], we have repeatedly mobilized the concept of "territory". While being aware of the multiple definitions associated with it, particularly according to the discipline, we limit ourselves here to briefly presenting the theoretical references that have contributed more than others to building a theoretical "reference horizon", within which the work has taken place.

The territory as space - time

The research was informed by a series of references that associate the territory with both a spatial and a temporal dimension. This concept has been further developed by geographers who have integrated the historical dimension into their approaches:

> "I believe rather in the impossibility of separating space and time, in their intertwining that makes up the city, the territories and their relative duration. Let us run the risk of mis differentiating the part of geography and the part of history. Territorial constructions are above all consolidated time"[1056].

André Corboz takes up the idea of the territory as a support on which the traces of the past are superimposed, through the image, since then often borrowed by architects, of the "palimpsest"[1057].

The articulation between the spatial and temporal dimension in geography studies has been theorized, among others, by the geographer Bernard Elissalde in the article

[1054] MORIN Edgar, *La méthode I. La nature de la nature.*, Paris, Seuil, 1977, p. 22. Translated by the author.

[1055] We borrow the expression from André Corboz, who, confronted with the same attempt to define the concept of territory, uses it in the essay: CORBOZ André, « Le territoire comme palimpseste », *Diogène*, n° 121, mars 1983, p. 14.

[1056] RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, p. 20. Translated by the author.

[1057] CORBOZ André, « Le territoire comme palimpseste », *op. cit.*

" Géographie, temps et changement spatial "[1058]. Geographical space is described by the author as a succession of spatial structures, each of which "has its own periodization, functions at its own pace and is articulated in a certain way with others to produce spatial systems with varied configurations over time"[1059].
It is therefore from these readings that an approach to the territory is derived through diachronic analyses, aimed at understanding its evolution over a long period of time.

The territory as a system

We referred to the territory also as a space of relationship, or as the result of an interaction between various components. Alberto Magnaghi considers the territory to be the result of a synergy between human settlements (organized on cultural bases) and the environment (organized according to geological and biological logics)[1060].
This vision is also shared by numerous studies that associate the notion of "system" and the tools of "systemic" with the territory, of which we mention here only a few references within a rich literature and whose knowledge deserves to be deepened.
In an article published in 2006, geographer Alexandre Moine proposes to draw a framework of the multiple variations of the notion of territory, in order to then give a definition of it, which is in line with the current challenges of societies[1061].
Starting from the idea that territory is above all defined by a space, the author also integrates into it the values and meanings that are given to space, by a determined power. The highlighting of a multiplicity of components leads the author to define the territory as a complex system, formed by three evolving subsystems: the geographical space, the system of representations of the geographical space, the system of actors acting on the geographical space.
One of the aspects of this reading that we have integrated into the research is that it has placed the actors at the centre of the reflection: "investigations have too often

[1058] ELISSALDE Bernard, « Géographie, temps et changement spatial », *Espace géographique*, vol. 29, n° 3, 2000, pp. 224-236.
[1059] *Ibid.*, p. 232.
[1060] MAGNAGHI Alberto, *Il progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000, 241 p. ; MAGNAGHI Alberto, *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010, 344 p.
[1061] MONK Alexandre, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, vol. 35, n° 2, 2006, pp. 115-132.

been limited to analyses of the organisation of space, without looking at the organisation of the actors, the intentionality of the actors"[1062].

An approach through environmental history

During the development of research, we were finally confronted with the studies carried out by some researchers who identify themselves in the field of environmental history, including the American historian William Cronon. In the proposed approach, we recognized a method aimed at understanding a territory from a diachronic perspective and at the same time at analyzing the multiple interactions that structure the territory in a given time.

According to a definition shared by researchers, environmental history studies the relationship between humans and nature. It is, more explicitly, "a type of history that seeks to understand how human beings have lived, worked, thought, in relation to the rest of nature, through the changes brought by time"[1063]. In our work, we have taken the tools of environmental history to re-read the history of winter sports resorts.

Origins and dissemination

We summarize here the main issues raised by environmental history as a field of research. We recall its origins and its diffusion, to better understand the theoretical universe to which we refer.

Fabien Locher and Grégory Quenet, in a recent book[1064], explain that environmental history was formed in the United States between the late 1960s and early 1970s. The first writings and the creation of the *Environmental Review* in 1972 gathered the work of researchers such as Roderick Nash and Donald Worster, who claimed the need to write a story "from the bottom up" and who restored a role to the natural elements[1065]. While the first generation of researchers in environmental history is very marked by environmentalist ideas, this trend has been less pronounced since the 1980s, with the writings of a second generation, including William Cronon. It was only in the 1990s that environmental history opened up to

1062 *Ibid.*, p. 121.
1063 HUGHES J. Donald, *What is environmental history ?*, Polity, 2006, p. 1.
1064 LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 4, n° 56, 2009, pp. 7-38.
1065 *Ibid.*, p. 8.

the non-American world, with a proliferation of approaches and research objects[1066], and with the difficulty of defining itself as a discipline. The European openness, enshrined in the creation of the European Society for Environmental History in 1999, expands the field of study to include "historical geography, rural and agricultural history, historical ecology and historical approaches to the natural sciences. "[1067].

In France and Italy, interest in environmental history has spread very recently. According to Locher and Quenet, this is explained, in part, by the fact that the idea of a relationship between man and nature in the processes of building a city or territory did not have the degree of novelty in the 1970s that it had had in the United States. According to the authors, in the French case, the history of the Annals or historical geography already took hold of concepts of environmental history, such as "long duration", or the holistic approach[1068].

Since the 2000s, and particularly in the last decade, this field of research has gained particular interest, linked to a growing attention for environmental issues in the study of a territory, such as climate change, disasters, natural risks, sustainable development. In France, this is illustrated by the publication of the book *Introducion à l'histoire environnementale*, by Fressoz, Graber and Locher in 2014, and the translation of a collection of articles by William Cronon, published under the title *Nature et récits. Essays on environmental history,* in 2016 and, finally, by the publication of an issue of the *Revue d'histoire moderne et contemporaine* dedicated to the "History of the environment"[1069].

Methods of environmental history

Without wishing to give an exhaustive description of the methods adopted by environmental history, we highlight certain aspects that have contributed to the development of research analysis tools.

The story and the long duration

The effort to understand the history of a place and trace the diachronic evolution of a territory is supported using narrative. "The narrative is the main literary form

1066 *Ibid.*, p. 13.
1067 *Ibid.*, p. 15.
1068 *Ibid.*, p. 17‑22.
1069 "History of the environment", *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 56, nº 4, 2009, p. 224.

that tries to find meaning within an incredibly dense and disordered chronological reality. When we choose a framework to order our environmental stories, we attribute to them a unity that neither nature nor the past has so clearly[1070]. One of the major efforts of this research is therefore the work of describing the design and construction processes of high-altitude ski resorts, crossing information that comes from documents of a different nature and contained in different archives. It is not a neutral process, but one that involves, on the contrary, a selection and prioritization of information, based on the continuous flow of events that make up the history of a place. This is even more critical in the narrative of a long history, which spans several decades. It is necessary, then, to modulate the time scales, to reconstruct some moments in detail and move more quickly to others.

The risks of an interdisciplinary approach

As Cronon writes, research that is built "across disciplinary boundaries"[1071] is exposed to the intellectual risk of a lack of rigour. It is in this process that environmental history finds its greatest challenge.

In our analysis, it is a question of mobilizing information from the fields of geography, territorial economy, geology, hydrography, etc. If a simplification of concepts is inevitable, we consider the questioning of different disciplines as one of the major interests of the work.

On the other hand, as the historian Bergier writes, the Alpine territory facilitates and, in a way, requires this approach.

> "However, the history of the Alps can only be interdisciplinary: this is what makes it interesting, intellectually charming and potentially rich. [...] Because here even more than elsewhere, the story is that of a confrontation between Man and Nature, in any case of a permanent relationship and a balance that is difficult to respect. In addition, Nature offers the historian sources of information that he hardly finds elsewhere. It can therefore benefit from the achievements (and hypotheses) of geology and physical as well as human geography, climatology (climate variations are better readable in the mountains; they also have particularly significant effects on the activities and behaviour of human communities), glaciology, palaeobotany, forest sciences and dendrochronology, and so on: all this knowledge, generally quite

[1070] CRONON William, « Une place pour les histoires : Nature, histoire et récit », *in* CRONON William et LEFÈVRE Mathias (trad.), *Nature et récits, essais d'histoire environnementale*, Bellevaux, Editions Dehors, 2016, p. 50.
[1071] CRONON William, « De l'utilité de l'histoire environmentale », *op. cit.*, p. 249.

> foreign to the historian's universe, is necessary for his information as well as for his interpretation of alpine realities and the events he identifies. There will certainly be every advantage in developing our contacts with experts in these fields. "[1072].

The holistic approach: a possible objective?

> "One of the major characteristics of environmental history, and in our opinion one of its major interests, is that it offers spatial and temporal framing that is unusual in its scope"[1073].

If the objective of environmental history is a holistic understanding of the processes of territorial transformation, conducting this survey in its entirety proved to be impossible, as the time and framework of a doctoral thesis are not sufficient to collect the necessary data. We therefore limit ourselves to "test" the potentialities of environmental history, by mobilizing case studies and a series of "indicators", which we have evaluated as being decisive in the histories of the contexts analysed. In addition, the broadening of the field of analysis carries with it the risk that the researcher may lack enough knowledge to successfully analyse such a heterogeneous set of documents. Ideally, therefore, work should be carried out by a team of specialists in different disciplines. In this case, an architect does not have the necessary skills to read in depth data related, for example, to geology or hydrography. The attempt we have pursued has therefore been limited to an understanding of the main issues regarding the factors examined.

Case studies and indicators: testing a methodology

The analyses focus mainly on the history of four ski resorts, which share the characteristic of having been built at high altitude, far from existing villages and according to a project produced by an architect or urban planner in the period 1950-1970. These are two French cases: the first resorts of the ski area of La Plagne, in Savoie and the resort of Chamrousse, in Isère; and two Italian cases: the resort of

[1072] BERGIER Jean-François, « Des Alpes traversées aux Alpes vécues : pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes », *Histoire des Alpes*, vol. 1, 1996, p. 16. Translated by the author.
[1073] LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *op. cit.*, p. 25.

Sansicario, part of the ski area of La Vialattea, in Piedmont and the resort of Pila, in the Aosta Valley.

The case studies were selected for their "illustrative" value. They are mobilized according to the questions posed by the research and analysed from the perspective of different indicators each time.

In the case of La Plagne, we analyse by a synchronic approach the interactions between the project design with geological data and past land uses; in the case of Sansicario, we analyse, by a diachronic approach conducted on a territorial scale, the history of the infrastructure system linking the ski resort and the territory. In the cases of Pila and Chamrousse, we then test the tools produced in the previous analyses: we therefore try to construct a reading of the history of the two territories over a long period of time, and according to different inputs: the evolution of the connections between the ski resort and the territory, the visions carried on the same landscapes by successive projects, the interactions between the construction of the ski resort and a series of geographical and environmental data specific to the sites in question (hydrography, geology, land).

TOOLS

In the analysis of the case studies, we use tools specific to architectural research.

Cartographic analysis and synthesis

The comparison of maps drawn up in different years on the same territory is an effective tool for studying spatial transformations of territories.

We have worked from the old and recent topographic maps of the Institut Géographique National, for France, and the Istituto Geografico Militare, for Italy, in order to use a similar support for both sides of the Alps, which can be comparable, in terms of scale and content.

For the French territory, we used a series of topographic maps produced in the 1950s at a scale of 1:50,000, successively digitized and geo-referenced, as well as recent topographic maps, drawn at a scale of 1:25,000, and published for the Alpine region between 2015 and 2017 on a ground survey dating from 2013.

For the Italian territory, we have based ourselves on the successive editions of the Series 25 of the I.G.M. topographic maps on a scale of 1: 25,000. We had access to maps published in the 1930s and others in the 1960s. For a more recent map of the

western Alpine territory, it is necessary to refer to the Carte Tecniche Regionali, produced since the 1990s by the Regions, at a scale of 1: 10,000. It is therefore more complicated to compare the current state of the territory with historical mapping.

Analysis and re-drawing of architectural projects

For the study of project drawings developed by architects, we want to understand the evolution of ideas, whether or not they have been realized.
We are particularly interested in the elaboration of development plans and master plans, through which it is possible to study the project's relations with the territory.
As with cartographic analysis, re-drawing is a tool that allows, in addition to a deeper knowledge of the object under study, the comparison of data by superimposing, on the same site, projects executed by different designers, or modifications that the same project has undergone over time.

The "systemic timeline"

André Corboz reminds us that history can be told in two ways: "downstream" or "upstream".

> " 'Downstream', what can be highlighted are abandoned roads, unrealized projects, those whose intentions have been forgotten along the way, in short, the richness of suspense - which appears to the researcher as a kind of delta. 'Upstream', on the other hand, the approach usually consists in going back from a fact or set of decisive facts to their predecessors. This second way, on the contrary, produces a linear history."[1074].

We have built our method on a design that is similar to what Corboz defines as a "downstream" path. In fact, we give importance to unrealized projects, breakpoints and forks.
In addition, we based ourselves on an idea developed by geographer Bernard Elissalde in the article " Géographie, temps et changement spatial "[1075]. Elissalde emphasizes that "from the moment a territorial unit (country, region, etc.) is considered as a complex set of interacting elements, the study of change must concern the multiple times of the parties as well as those of the whole. "The history

[1074] CORBOZ André, « Élucubrations su la nature de l'histoire », *in Sortons enfin du labyrinthe !* Gollion, InFolio, 2009, p. 70. Translated by the author.
[1075] ELISSALDE Bernard, « Géographie, temps et changement spatial », *op. cit.*

of a territory is then described as the superposition of different 'spatial structures', each characterized by temporality and duration."

This image has proved to be inspiring for the configuration of a conceptual tool capable of interpreting the evolution of the territories considered according to different components (geographical, political, architectural, etc.). We therefore translate this idea into the use of "chrono-systemic timelines", borrowing the term from LabEx I.TE.M researchers who, in 2015, offered training to explore the tool's potential[1076]. Thus, we construct the trajectories of the ski resorts studied, through a parallel analysis of changes in the system of actors, the evolution of projects and urban planning tools, changes in the landscape and environment, the construction phases of institutions and infrastructure.

CORPUS

In an article dealing with the potentialities of studies in the field of landscape history[1077], the author expresses himself on the need for the researcher to use sources of a different nature:

> "All historical research is part detective work, but the writer of landscape histories is especially burdened to search a myriad of sources to glean pertinent information. […] In dealing with incomplete or inconsistent data, landscape historians are advised to build redundancy into their research with multiple lines of inquiry. "[1078].

The crossing of different sources is justified by the attempt to obtain as complete a vision as possible around a given territory.

The main body of research consists of documents (texts and drawings) from different archives:

- Private funds of architects who have participated in the construction of ski resorts, such as the Laurent Chappis fonds (Chamrousse, Pila, and Sansicario ski resorts)

[1076] BERGERET Agnès, GEORGE-MARCELPOIL Emmanuelle, DELANNOY Jean-Jacques et PIAZZA-MOREL Delphine, *L'outil-frise : une expérimentation interdisciplinaire : Comment représenter des processus de changements en territoires de montagne ?* Les Carnets du Labex I.TE.M, 2015. Translated by the author.

[1077] MARCUCCI Daniel J., « Landscape History as a Planning Tool », *Landscape and Urban Planning*, vol. 49, 2000, pp. 67‑81.

[1078] *Ibid.* , p. 75. Quote: WHITNEY Gordon G., *From Coastal Wilderness to Fruited Plain: A History of Environmental Change in Temperate North America, 1500 to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, 486 p.

and the Michel Bezançon fonds (Plagne ski resorts), which have been transferred to the Savoie County Archives in Chambéry.
- The archives of the technical offices of the municipalities-supporting the ski resorts studied: Chamrousse, Gressan (Valle d'Aosta), for the Pila ski resort; Cesana Torinese (Piemonte), for the Sansicario Alta ski resort, Saint-Martin-de-Bellville for the Les Menuires ski resort.
- Other archives, to which we were able to have access and which allowed us to have other information on the cases in question: the Archives of the Aosta Valley Region and the Historical Archives of Aosta, in the case of Pila; various collections kept in the departmental archives of the Isère, in the case of Chamrousse, the archive of the Cooperative Nonsoloneve and the Persano family, in the case of Sansicario
- The S.E.A.T.M. fonds, which has been transferred to the Savoie Departmental Archives (for the ski resorts of La Plagne and Les Menuires)

We also used complementary sources:
- The issues of architectural journals dedicated to mountains or alpine architecture published between 1930 and 1980 in France and Italy, to understand the reflection developed by architectural culture on the tourist development of the Alps.
- Old and recent topographical maps (of the French I.G.N. and Italian I.G.M., the Carta Tecnica Regionale of Piedmont and the Aosta Valley.
- Interviews with witnesses, to complete the knowledge of the historical process.
- Interviews with experts, elected officials and researchers to "test" the results and methodology of the research.
- Statistical data concerning historical series on tourist attendance of the case studies examined, in order to understand the situation.

RESEARCH DEVELOPMENT: A CROSS-BORDER FIELD OF STUDY

In an issue of *Histoire des Alpes* published in 1996, Jean-François Bergier, historian and promoter of the International Association for the History of the Alps, supports the need to promote comparative studies and international exchanges. He regrets a lack of circulation of research between the different Alpine Countries, which can be attributed to the isolation of researchers, diverse historical traditions and a different place occupied by the mountains in different contexts.

Indeed, one of the issues that most determined the work was the fact of having a cross-border field of study and having carried it out within two laboratories located in this very territory (the MHAevt laboratory in Grenoble) or nearby (in the case of the ABC laboratory in Milan). We have therefore experienced both the difficulties and the potentialities of research that is structured under such conditions. Since the beginning, we have been confronted with the profound differences that have marked the history of tourism development on both sides of the Alps, an issue that we have already addressed[1079], but also with an unbalanced state of research on the Alpine territory. Indeed, in the Italian context we were able to contact the Istituto di Architettura Montana (I.A.M.), linked to the Politecnico di Torino, which is interested, among other things, in modern and contemporary alpine architecture, and the Università della Montagna (UNIMONT), a training and research centre that focuses its activities on the disciplines of agricultural sciences and the environment. However, it was difficult for us to find interlocutors who were specifically interested in alpine tourism and, even more so, in the history of alpine tourism in the post-World War II period.

The Grenoble context is profoundly different, as it is home to several internationally renowned research centres studying mountains and alpine tourism. In addition to the Institute of Alpine Geography, the I.R.S.T.E.A. LabEx I.TE.M, which we have already mentioned, it should be recalled that the Grenoble School of Architecture makes the mountains one of the privileged fields of study for pedagogy and research and that, since the 1990s, it has hosted the Laboratoire d'Architecture et de Paysage de Montagne, directed by Jean-François Lyon-Caen, which works specifically on mass tourism infrastructures in the French Alps.

This situation obviously reflects the different weight that winter sports resorts have in the history and economy of the French and Italian Alpine regions. This also explains why the large number of research and studies to which we refered and which form the basis on which the reflection was built comes from the Francophone community.

We therefore understood that a comparison of the two contexts would have been a difficult, if not unsuccessful, task. To do this, we have limited ourselves to a parallel reading of the two stories and case studies that are in similar geographical

[1079] BERGIER Jean-François, « Des Alpes traversées aux Alpes vécues : pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes », *op. cit.*

situations. This has led to a better understanding of the singularities of each of the two contexts.

THE STRUCTURE OF THE THESIS

The thesis is structured in four parts, each composed of two chapters.
In the first part, we deepen the process of constructing a problem and hypotheses, based on a state of research on architecture for tourism (Chapter 1), and a study of the evolution of researchers' views on winter sports resorts in the field of geography, territorial economy and architecture (Chapter 2).
In the second part, we aim to understand the political, cultural and economic framework in which the history of mountain tourism development in France and Italy evolved between the 1930s and 1980s (Chapter 1) and the role played by architects and urban planners in both contexts (Chapter 2).
In a third part, we analyse the history of the resorts of La Plagne (Chapter 1) and Sansicario (Chapter 2) by synchronic (at the scale of the mass plan and the development plan) and diachronic analyses, respectively, at the scale of the territorial infrastructure systems. Our attempt aims to deconstruct an acquired reading of the resorts as decontextualized objects, or as the concretization of models frozen in time.
Finally, in a fourth part, we try to make a new history of the resorts of Pila (Chapter 1) and Chamrousse (Chapter 2) by understanding, over a long period of time, the relationships between the evolution of projects and visions of the landscape and certain environmental and geological data, such as hydrography, land systems, technical infrastructure and transport networks.

Résumé

Dans le lieu et dans le temps
Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975)

La thèse étudie les stations de sports d'hiver planifiées et construites en haute altitude après la Seconde Guerre mondiale dans les Alpes franco-italiennes.
Les deux contextes nationaux, différents du fait de leurs histoires économiques, politiques et situations géographiques, partagent aujourd'hui des problèmes similaires. Ceux-ci concernent le futur d'un modèle touristique basé sur une fréquentation massive, de longs séjours et une offre concentrée autour de la pratique du ski. En effet, l'aléa climatique, le changement dans les modes et les temps de la fréquentation touristique, le vieillissement des structures et infrastructures, représentent seulement une partie des enjeux auxquels ces lieux se confrontent. Plusieurs chercheurs provenant de diverses disciplines suggèrent alors de repenser la station comme étant en continuité avec le territoire d'implantation, ce dernier compris dans sa nature économique, géographique ou administrative.
La recherche, menée dans le domaine de l'architecture, souhaite contribuer à la réflexion autour de ces questionnements par une étude historique. En interrogeant les relations établies entre la station et le territoire (dans ses composantes spatiales, environnementales, paysagères), durant le processus de conception, de construction et d'évolution, nous souhaitons aller au-delà d'une lecture des établissements touristiques de haute montagne considérés comme des objets décontextualisés.
En nous appuyant sur la coordonnée spatiale du territoire, nous formulons l'hypothèse que l'implantation des stations de sports d'hiver a entrainé des transformations à grande échelle, et que, en même temps, les caractères environnementaux, historiques, économiques, géomorphologiques des sites concernés ont joué un rôle actif dans le processus de conception et construction.
À partir de la coordonnée temporelle du territoire, nous supposons que l'histoire des stations de sports d'hiver construites dans les années 1960 et 1970 n'est qu'une étape dans le processus long de transformation touristique des sites de haute altitude. Dans cette perspective, l'histoire des activités précédentes au tourisme, implantées sur les mêmes lieux, joue un rôle décisif.
Le travail se déroule à travers l'étude de quatre cas : Pila et Sansicario, dans les Alpes italiennes ; Chamrousse et La Plagne dans les Alpes françaises. Pour cela, nous nous appuyons sur une méthode mise en place par les historiens de l'environnement, tels que William Cronon, qui considèrent l'histoire d'un territoire comme le résultat des interactions entre activités humaines et données naturelles, sur un temps long. Nous mobilisons un corpus principalement constitué de documents appartenant à différents fonds d'archives (des collectivités territoriales, des architectes et urbanistes, des techniciens), que nous traitons par l'analyse de documents textuels, graphiques et cartographiques qui le composent, ainsi que par le re-dessin et la construction de frises chrono-systémiques.
Au-delà de contribuer à la compréhension de l'histoire de la mise en tourisme des territoires de haute montagne nous souhaitons, par ce travail, participer à la réflexion autour des enjeux méthodologiques de la recherche en histoire de l'architecture.