Du moderne au pastiche * Questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme

Vincent Vlès

▶ **To cite this version:**

Vincent Vlès. Du moderne au pastiche * Questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme. Mondes du tourisme, 2010, 1 (1), pp.39-48. halshs-00681491

HAL Id: halshs-00681491
https://shs.hal.science/halshs-00681491

Submitted on 21 Mar 2012

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.

Vincent VLÈS
professeur d'aménagement et d'urbanisme
Laboratoire SET, UMR CNRS-UPPA n° 5603
Université de Pau et des pays de l'Adour
Avenue du doyen Poplawski
64000 PAU
vincent.vles@univ-pau.fr
http://web.univ-pau.fr/RECHERCHE/SET/INTRANET/fiche_identite.php?user=vles

Citer cet article :

VLES V. (2010). « Du moderne au pastiche : questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme». *Mondes du tourisme*, n° 1, juin 2010, pp 39-48. (on line 12 juin 2010 URL : http://www.revue-espaces.com/librairie/7743/urbanisme-architecture-stations-sports-hiver-stations-montagne.html)

Du moderne au pastiche : l'urbanisme des stations de montagne en questions

Du moderne au pastiche : l'urbanisme des stations de montagne en questions

Résumé : Les stations de sports d'hiver et d'alpinisme ont participé au renouvellement de l'image de la montagne dont l'ouverture au tourisme avait accru la notoriété. L'aménagement urbain y a été convoqué pour produire des hébergements et des équipements de sports de loisirs fonctionnels et peu pour mettre en valeur un décor et une symbolique valorisant l'identité, le renom, l'attrait de la montagne et de ses sociétés. Le système de production fordiste et mimétique des 380 stations françaises a produit à partir de 1960 une série de villes nouvelles contemporaines, sortes de banlieues créées ex nihilo et qui s'étalent dorénavant en altitude en paquets d'urbanisations. Aujourd'hui, on constate le vieillissement et la nécessaire requalification de ces archipels d'altitude. Reprendre ces stations en privilégiant la restructuration du bâti hérité et son intégration dans l'environnement plutôt que son étalement est un des enjeux majeurs de l'aménagement durable de la montagne.

Mots-clefs : montagne, urbanisme, stations de tourisme, requalification paysagère, patrimonialisation

From modern to pastiche : mountain resort urbanisation issues

Summary :

Winter sports and mountaineering resorts have been instrumental in the revival of the mountain image, the opening-up of which to tourism had increased its popularity. Urban development has been summoned to produce functional accommodation and leisure sports facilities and not much to highlight the scenery and symbolism valorising the identity, the renown and the attraction of the mountain and its civilisation.The fordist and mimetic model of production of the 380 French resorts has produced from 1960 onwards a series of contempory new towns, like suburbs created ex nihilo and which have since spread out at high altitude in urbanised clumps. Today, these high-altitude island lumps are aging and need requalifying. One of the major stakes of sustainable planning in mountain regions is the improving of these resorts favouring the restructuring of existing buildings and their integration in the environment rather than letting them spread.

Key words : mountain, urbanism, tourist resorts, landscape requalification, patrimonialisation

De una arquitectura moderna al pastiche: el urbanismo de las estaciones de montaña cuestionado

Resumen:

Las estaciones de esquí y de alpinismo permitieron renovar la imagen de la montaña cuyo desarrollo turístico había aumentado la notoriedad. El urbanismo consistió principalmente en producir viviendas e infraestructuras deportivas de ocio funcionales. Se obró muy poco para poner en valor el entorno o resaltar unos de sus elementos simbólicos que hubieran permitido valorar la identidad, el renombre, el atractivo de la montaña y de las sociedades montañeses. El sistema de producción fordista y mimético de las 380 estaciones de montaña franceses dio luz, a partir de los años 1960, a una serie de nuevas ciudades contemporáneas que son como unos suburbios urbanos nacidos en unos parajes vírgenes y expandidos de forma dispersa en zonas de altitud elevada. Con el paso del tiempo, estos archipiélagos de altura han sufrido un proceso de deterioro y requieren ahora una política de recalificación urbana. Concebir y aplicar en estas estaciones unos planes de remodelación urbana cuyo objetivo seria lograr una mejor integración con el medio ambiente es uno de los mayores retos para una ordenación sostenible de las zonas de montaña.

Palabras claves: montaña, urbanismo, estaciones de turismo, recalificación urbana paisajística, patrimonialización

Le tourisme en montagne fut d'abord estival. Les « monts affreux » que craignent les premiers voyageurs au XVIIIe siècle finissent par attirer de plus en plus d'aventuriers, notamment dans la société britannique, qui la visitent dans le cadre de leur Grand Tour, la conquièrent et y séjournent. Déjà en 1840, la montagne européenne est aménagée pour l'accueil des touristes, dont le nombre croît rapidement. Aristocrates et bourgeois issus des classes moyennes jusqu'à l'entre-deux-guerres, les touristes reproduisent dans les stations de villégiature le mode de vie mondain de la classe dominante : l'aristocratie européenne vient en station pour se retrouver et être vue, se regarder exercer ses privilèges. Les stations thermales d'altitude, dans les Alpes (Saint Moritz…) comme en Pyrénées (Les Eaux-Bonnes, Bagnères, Luchon…) offrent donc une multitude d'espaces de « monstration »[1] ouverts au public : jardins d'été ou d'hiver, promenades, pergolas, terrasses, chemins couverts, parcs, rotondes des nouveaux casinos, forment toujours l'ossature des stations anciennes.

La montagne bénéficiant désormais d'une image positive, aux cures de soleil et d'air pur succèdent les sports d'hiver. Ces nouveaux séjours appellent des aménagements modernes : routes, téléphériques, pistes, logements. Ainsi, les villages et les bourgs des vallées se sont développés au fil du temps, en réponse à une demande citadine de montagne d'abord estivale, puis hivernale. L'intérêt pour les glaciers, puis les cimes, l'attrait pour un séjour au grand air furent, à partir du milieu du XIIIe siècle, à l'origine du développement des premières stations touristiques de montagne où l'affluence se concentre sur les mois de l'été. Les sports d'hiver ne se sont développés que plus récemment. C'est à partir des années 1920 que ces stations connaissent, à moyenne altitude et pour la première fois, une saison d'hiver (Knafou 1997 :11). Si les bourgs de montagne suffisent à accueillir les premiers skieurs, rapidement, l'équipement se fait plus lourd à partir de l'après deuxième guerre mondiale. Durant quatre décennies, le marché des sports d'hiver comme celui de la montagne estivale connaissent une progression sans précédent. La montagne européenne vit alors une seconde vague de création de stations touristiques dont la plupart sont entièrement fondées sur l'économie liée à la pratique du ski. La croissance spontanée et l'urbanisme chaotique de stations « villages » cèdent la place à un modèle planifié, rationnel et fonctionnel : la station nouvelle intégrée. Afin de répondre aux besoins de ces citadins skieurs, des urbanisations nouvelles naissent ex nihilo à la montagne, parfois portées par un concept d'urbanisme novateur et original. Élus, promoteurs, urbanistes, architectes, ingénieurs, habitants dessinent ainsi le cadre de séjours aux sports d'hiver qui tendent à se démocratiser et produisent des « archipels d'altitude » (Facim, 2005) dont l'architecture, marquée par les courants de pensée qui ont présidé à leur édification, donne une image de la montagne révélatrice du tourisme « de masse » des années 1960, puis des logiques immobilières des années 1980 plus soucieuses de l'architecture néo-régionale, pastiche de traditions architecturales et d'un art de bâtir local.

L'authenticité et la tradition, ressorts essentiels de la rhétorique touristique en montagne, vantent le « local » alors même que les stations d'altitude répondent à une logique de plus en plus internationale, normée et standardisée et constituent aujourd'hui un patrimoine urbain contemporain en altitude impressionnant : on compte aujourd'hui en France plus de 300 stations de ski. Ce paradoxe entre ces villes qui ressemblent aux grands ensembles des banlieues des années 1960 en croissance constante et recherche d'une montagne « immaculée, ludique et agropastorale » à laquelle se réfère l'imaginaire touristique traduit des difficultés à harmoniser des modes de développement contrastés.

[1] (Wosniak 2006:13) : du latin populaire *monstrare* (1080) « mettre devant les yeux, exposer au regard » et « se montrer » (à partir de 1130).

La station de sports d'hiver : apparition d'une nouvelle modernité

Les stations de sports d'hiver s'inscrivent dans une histoire double : celle du tourisme en montagne et celle de l'architecture et de l'urbanisme. La première est connue (Guérin, 1984 ; Perret, 1993 ; Debarbieux, 1995 ; Knafou, 1997…). La seconde l'est moins. Après les premières démonstrations de l'intérêt militaire puis sportif du ski à la fin du XIXe siècle, le développement du tourisme hivernal commence en France comme en Europe dès les années 1870-1880 (St Moritz, Davos...) lorsque naît la villégiature hivernale. Celle-ci se pratique dans un premier temps dans des sites déjà dédiés au tourisme estival qui s'adaptent à la pratique des sports d'hiver (patinage, luge, promenade en traineau, ski), à l'image de Chamonix. Les « chalets pour skieurs », dessinés à cette époque sont d'inspiration locale et évoquent les constructions paysannes. De cette vague, le chalet Noémie de Rothschil à Megève (Henri-Jacques Le Même, architecte, 1926) est un des plus connus. La Première Guerre mondiale et surtout la crise de 1929 précipitent le déclin de la clientèle aristocratique, de la haute bourgeoisie européennes et des vedettes de cinéma et du music-hall, de nouvelles demandes émergent : les temps de vacances augmentent et à partir de 1936 des congés payés sont accordés aux salariés. Dans un premier temps, les bourgs de montagne s'emploient à accueillir de nouvelles clientèles, mais déjà, à partir d'exemples pionniers, on réfléchit à la construction de stations nouvelles pour recevoir, à des fins éducatives et sociales, ces nouveaux publics.

Des villes nouvelles en altitude

Les récits d'alpinisme, les souvenirs de la Résistance et des jeux olympiques de 1936 qui ont vu une des victoires du champion de ski Émile Allais, participent à la construction d'une nouvelle vision de la montagne. Elle devient un territoire de conquêtes et d'innovations, un espace « vierge » que les aménageurs s'approprient (Révil et al., 2004:14-23).

Ce nouveau domaine à conquérir attire en montagne visionnaires, architectes et urbanistes qui trouvent là l'occasion d'appliquer les théories progressistes de la reconstruction à des ensembles nouveaux perçus comme un prolongement de la ville. Après la Seconde Guerre mondiale, le besoin criant de logements a façonné un urbanisme purement rationnel qui repose sur la préfabrication et le béton. En Europe, dans les années 1950-1960, on construit massivement des logements fonctionnels – barres et tours – avec des techniques de construction économiques. L'urbanisme qui en est issu est conçu comme une variation combinatoire des bâtiments et des espaces de circulation, sans référence au milieu ou au paysage environnants. Ainsi, la forme devient la qualité essentielle qui détermine l'apparence des édifices, tandis que la couleur est perçue au mieux comme un simple complément du langage des formes, correspondant à telle ou telle fonction des bâtiments (Noury, 2008 : 7).

Lancée dès 1945, Courchevel est la première station dont l'évolution va suivre ce mouvement. Elle est le banc d'essai de la politique française d'équipement de la montagne pour le ski, fondée sur l'expérience américaine d'Émile Allais. Le projet de Courchevel a été « pensé pour être cohérent et rationnel » (Wozniak, 2006 : 34). La propriété de l'ensemble des terrains est unique et publique (le Département), tout comme la maîtrise d'ouvrage de tous les équipements. À défaut de pouvoir insérer le touriste dans un village, l'équipe de conception confiée à l'urbaniste Laurent Chappis tente un projet d'aménagement techniquement cohérent. Les projets immobiliers doivent s'inscrire dans un plan d'urbanisme unique qui respecte arbres, rochers, lignes de fuite du paysage et les matériaux de construction traditionnels (bois, pierre). Reprenant l'idée des chalets de l'Atelier d'Architecture en Montagne, créé en 1947 par les architectes Denys Pradelle et Jean-Marc Legrand, Laurent Chappis cherche à « déduire

de la nature l'habitation des hommes ». L'urbaniste intervient dans la définition de la station à la fois comme metteur en scène et décorateur pour donner à voir une pièce théâtrale dans sa diversité mais aussi dans son unité. Il est contraint d'y gérer des activités, des échanges et des flux dans un décor dont la conception et la gestion sont dictées essentiellement par le choix politique du respect de la nature. Cette volonté de soumettre la « ville nouvelle station » à son environnement paysager et social aurait pu s'imposer d'emblée et préserver le long terme.

Les héritages du modèle fonctionnaliste

Mais ce concept des ateliers d'architecture des premiers temps se heurte vite au point de vue très utilitariste des pouvoirs publics (Ponts et Chaussées, Département) qui abordent, eux, les sites sous l'angle prioritaire de l'ingénierie des accès routiers, de l'économie de l'or blanc (soumise aux qualités sportives du domaine skiable à équiper, à la massification des pratiques) et d'aménagement du territoire à l'échelle nationale (il s'agit de maintenir le maximum d'emplois en montagne pour enrayer la déprise agricole). Le coût de construction des stations doit être le plus bas possible. Ce paradigme fonctionnaliste associé au savoir-faire immobilier de la préfabrication et du béton bouscule, puis supprime la place accordée à la nature et aux traditions architecturales dans les parti-pris urbanistiques de Chappis. Par exemple, l'État écarte le projet de 1963 de la station des Ménuires à 2000 m en Vanoise, conçu par l'équipe Candilis[2], qui présente pourtant une vraie alternative réfléchie au modèle du gabarit imposé dans la station intégrée : absence de voirie, accès par funiculaire, voiture et parkings en tranchées recouvertes, pas de pollution, intégration de l'immobilier à la pente sous la forme de gradins, respect du site. Ce programme, qui visait explicitement à conserver la dimension sauvage et onirique de la montagne, est combattu par l'ingénieur Maurice Michaud, père du « Plan Neige » et n'est pas retenu. À la place, on « incorpore à la montagne une ville neuve ». Les Ménuires reproduisent les modèles urbains d'habitat social, ces banlieues qui poussent au même moment dans les Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP) à la périphérie des grandes villes. Là où le projet (« durable » avant l'heure ?) proposait des édifices étagés en gradins dans la pente, le maître d'ouvrage dessine des barres horizontales et des tours. Si la fonctionnalité du domaine skiable, fondée sur la norme et la fonctionnalité, séduit les skieurs sportifs, la station a du mal à convaincre les contemplatifs et séjournants : voirie et parkings « de supermarchés », accès exclusif par route, hébergements en tours, non intégrés à la pente, défiguration du site aboutissent au « Sarcelles-sur-neiges », petit nom des Ménuires dont le modèle dit « intégré » est pourtant reproduit à grande échelle en France. Construit en site vierge, ces villes nouvelles sont une alternative au village.

Censé participer à la diffusion du progrès dans des zones jugées en déclin, ce modèle est le fruit d'une intervention centralisée, d'une maîtrise foncière globale, de la construction en terrain vierge, de l'unicité de la maîtrise d'ouvrage du programme (qui vise à l'équilibre financier, donc à la rentabilité), d'un zonage strict des activités qui n'envisage pas les mixités. Chargé de concevoir et de réaliser l'organisation par les accès, le service des Ponts intervient inévitablement dans les choix urbanistiques : la voirie conditionne l'organisation de la ville nouvelle. Par ailleurs, équiper les domaines skiables nécessite de très lourds investissements qui ne peuvent être rentabilisés que par la promotion immobilière et la vente d'appartements en résidences secondaires. Les objectifs de rentabilité assignés à ces territoires contraignent les principes d'aménagement : les stations doivent être compétitives, donc construites au meilleur coût selon un schéma rationnel, fonctionnel et zoné. Formant un « front de neige », les immeubles sont disposés de façon à ce que le skieur puisse rentrer chez lui skis aux pieds ! L'héritage est lourd : la station intégrée ne possède aucune rue au sens urbain ou villageois du

[2] l'équipe d'architectes Candilis, Woods, Josic, a travaillé en collaboration avec l'urbaniste Chappis et Charlotte Perriand.

terme. On y cherche en vain une voie où se mêlent activités multiples et échanges, avec circulations douces, séparation des modes de déplacement, mobilier d'animation montagnarde, interpénétration travaillée entre espaces publics et espaces privés, accès piétons à la montagne facilité depuis la rue, emblèmes chromatiques d'altitude (blanc, vert, gris), mise en scène de la neige, création de promenades autour du site. Cette question d'inadaptation devient d'autant plus préoccupante que le modèle a été dupliqué à grande échelle et percole dans les villages alentours. Comme dans les banlieues urbaines il y a 40 ans, en montagne touristique, la plupart du temps on a construit en paquets de ZAC. Il n'y a donc pas de vraies rues avec une vie sociale mais plutôt des voies de circulation, pas de places en tant qu'espaces de rencontres mais plutôt des parkings, pas de vie culturelle, de partage entre estivants et habitants permanents, mais plutôt des « produits » et des « événements ». Les villes stations s'étendent en barres d'immeubles ou en lotissements qui s'étirent sans fin, sans ville. Alors que touristes, clients, habitants se satisferaient bien, dans un cadre reproduisant l'image onirique de la montagne, d'une animation, d'une densité, d'une qualité et d'une variété de services dotées d'une particularité, d'une teinte, d'une « couleur » locale (Hatt, Vles, 2009).

L'insertion paysagère à la montagne sacrifiée

Reconnaissons à ces réalisations une réussite économique : même si la place accordée aux populations locales et si les retombées dont elles profitent sont marginales dans la création des stations surtout des années 60 aux années 85, il est indéniable que la pratique du ski a permis, dans des espaces dévitalisés, de recomposer une vie sociale et économique avec un maximum d'autonomie. Pour l'OCDE et l'Association des élus de la montagne (ANEM, 2007), la situation se résume à cette exclamation du chef d'exploitation de la station de Luz-Ardiden : « *si on n'a plus les stations, c'est l'exode rural comme dans les années 70 ! »* (Vles, 2006). Les touristes venus pour les sports d'hiver dépensent plus que ceux qui viennent en saison estivale. Dans bon nombre de vallées, ce tourisme d'hiver vient prendre le relais des anciennes industries en crise.

Dès lors, dans les stations intégrées qui suivent (Méribel, La Plagne…), les choix d'aménagement montrent la vocation économique de ces stations touristiques, dont la dimension commerciale devient le pivot essentiel du projet. L'« architecture des stations touristiques s'inscrit dans une stratégie de création d'une identité à vendre aux touristes » (Wozniak, 2006 : 52). La rentabilité prend le pas sur la créativité, réduisant les délais de construction ce qui induit standardisation, industrialisation et répétition : le promoteur recherche bien entendu le profit en priorité. Les réalisations sont d'ailleurs marquées par les modèles urbains utilisés par la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) pour ses grandes stations alpines : après les Menuires, elle crée, par le biais de sa filiale la Compagnie des Alpes, Les Arcs, La Plagne, Tignes, Méribel, Flaine, Serre Chevalier, Sixt Fer à Cheval, Peisey Vallandry, Morillon. Le choix d'un architecte en chef par opération débouche sur l'absence de vision globale pour l'aménagement de la vallée (d'où un déficit d'ancrage territorial) et un paysage urbain sans lien architectural avec l'art de bâtir dans le massif. À La Plagne, où l'aménagement touche les territoires de 5 communes et où le domaine skiable est divisé en 6 bassins versants, l'urbanisme suit trois modèles différents : un « paquebot des neiges », sorte de gigantesque ensemble immobilier censé jouer sur l'évocation de la croisière, de l'ailleurs, de l'île, sur l'idée de réunir une communauté solidaire au sein d'une même arche ; cette pièce rapportée jouxte une sorte de village rénové ; enfin, une station village est construite ex nihilo. Dans cet ensemble composite, l'architecture varie du moderne au néo-traditionnel.

Les améliorations tentées par la recherche architecturale en atelier

Aux Arcs (Bourg-Saint-Maurice, Savoie), l'aménagement est encore plus radical et s'étage sur quatre niveaux : Arcs 1600, Arcs 1800, Arcs 2000 et, très récemment ouverts, Arcs 1950 (GODINO, 1980). L'aménagement débute par le site de Pierre-Blanche (Arc 1600), le plus accessible mais aussi le plus contraint de la station : dimensions réduites, terrains pentus, espaces limités pour l'arrivée des pistes de ski, multitude de propriétaires privés... Le promoteur Roger Godino prévoit d'en faire un prototype pour les équipes de concepteurs, pour tester les choix techniques à une petite échelle, avant de lancer les grands programmes projetés pour Arc 1800. L'aménagement du site de 1600 apparaît donc, dès l'origine, comme le « laboratoire de formation commune » des stations des Arcs. L'architecture se veut à la fois moderne et montagnarde, elle opte pour une démarche moderne avec rationalisation, fonctionnalité, industrialisation, standardisation. Les circulations sont séparées, les voitures stockées à l'entrée de la station laissent le cœur aux piétons et cheminement piétonnier comme épine dorsale de l'organisation urbanistique et touristique.

Pourtant ici les concepteurs s'affranchissent des figures de la grenouillère et du front de neige : les édifices sont implantés dans le sens de la pente de façon à ouvrir une perspective sur le panorama, à relier les skieurs (en haut) au cheminement piéton (en bas), à laisser des espaces libres entre les édifices. L'architecture des Arcs dialogue avec son environnement : le parti-pris consiste à intégrer le bâti dans la nature, l'adaptation de l'architecture à la pente est propre aux Arcs (les autres stations les réalisent sur des replats). La liaison directe par téléphérique entre la station et Bourg-Saint-Maurice a été remplacée en 1989 par un funiculaire qui relie la gare SNCF à la station d'Arc 1600. Un chemin piétonnier s'étire sur une ligne de niveau unique qui distribue, en partant du funiculaire, les immeubles, soit à l'amont, soit à l'aval. L'accès automobile, situé en partie inférieure, reste séparé : les deux niveaux d'accès sont réunis par un socle dans lequel se trouvent les stationnements, les réserves et certains hébergements, l'ensemble étant surmonté d'espaces publics et de commerces. Au-delà, dans une combe orientée au sud-ouest, se trouve une résidence d'immeubles en gradins parallèles aux courbes de niveau qui permet de loger plus de mille personnes sans que la construction ne dépasse le niveau du sol. Un semis de chalets pointus aux formes recherchées, clairsemés parmi les sapins, parachève l'ensemble et conclut la composition. Accueillant une population plutôt familiale, la station illustre la recherche, en atelier, de solutions dont la réalisation d'Arc 1800 verra l'aboutissement en proposant une station sans voitures, distribuée à l'aval par une voirie automobile et garantissant à l'amont une distribution ouverte et libre des résidences sur la nature, desservie par un chemin piétonnier horizontal à la cote 1750, selon une conception comparable à celle retenue pour Arc 1600. Pour l'architecte Charlotte Perriand, la recherche porte sur l'intégration du plus grand nombre de studios *« tout en préservant les vues, l'ensoleillement et l'individualité de chaque logement »* (DRAC R-A, 2009 : 26, 35). Le principe est repris dans la dernière née, Arcs 1950, dont la gestion est confiée en 2003 par la Compagnie des Alpes (filiale de la CDC) à une société canadienne (Intrawest, 8000 logements) : c'est un « village » urbain, composé de quatre hôtels, de six résidences et d'une quarantaine de logements, totalisant cinq mille lits.

Mais ces exceptions restent rares, voire inexistantes dans les massifs secondaires comme les Pyrénées. Globalement, le modèle de la « station intégrée » a soumis l'architecture à la voirie et a peu pris en compte les traditions du bâti et des populations locales. Aussi la plupart des « archipels d'altitude » vieillissent comme des banlieues à la montagne.

La station-marketing, ou la victoire du pastiche

Peut-on revenir aux sources ? L'État, par la procédure des Unités touristiques nouvelles (UTN) et la directive pour la protection et l'aménagement de la montagne a tenté une

première fois en 1977 d'enrayer le modèle « péri-urbain ». Les élus locaux acquièrent de nouvelles responsabilités en 1982 et en 1985 les spécificités montagnardes sont reconnues par la « loi Montagne ». La fin des Trente Glorieuses et la diffusion du discours porté par le mouvement écologiste expliquent également le désir d'un « retour aux sources » qui pousse les citadins à redécouvrir l'aspect bucolique de la montagne. Le système touristique est dans le même temps confronté à une succession d'évolutions continues séparées par des sauts brusques de nature qualitativement différente : les réseaux sociaux s'élargissent, s'enrichissent, les sollicitations se multiplient, les distances et le temps se raccourcissent. Le modèle « grand ski » ne répond plus aux souhaits de pratiques multiformes (pratiques nordiques, promenades à pieds et en raquettes, chiens de traîneaux, engouement pour le bien-être et le thermoludisme, tourisme culturel basé sur la découverte du patrimoine ancien, les villages, l'accueil chez l'habitant…). La demande en services se précise également et porte sur la vie de la station touristique que l'on espère à la fois traditionnelle et fonctionnelle, sur la qualité des hébergements, sur la modernité de la « village-station ». Dans le passage précédent du chalet séculaire à l'abri-studio préfabriqué pour citadins, l'État avait abandonné l'idée de confronter le touriste aux traditions de la vie en montagne et au paysage. Dès lors, il n'est pas étonnant que ces questions resurgissent vivement 20 ans plus tard, au gré de la crise des années 1979-1980 : qu'attend le citadin en montagne ? comment séjourne-t-il ? quels sont ses besoins ?

Après le modernisme, le style néo-régional

Ce retour au besoin de dépaysement des citadins, la recherche par les touristes d'une confrontation permanente à la nouveauté, à la différence et parfois à « l'authenticité » provoquent dans les stations une mise en récit des lieux patrimoniaux et de culture en même temps que la recherche systématique d'une plus grande participation de l'habitant à leur animation et à leur fonctionnement. Déjà la création, en « 4^{e} génération », de la station de Valmorel en 1976 avait marqué ce passage à une architecture néo-traditionnelle censée témoigner que « la montagne est redevenue refuge » (FACIM, 2005 : 3). On y crée des volumes, des décors standards qui essaient de renvoyer à un passé certes mythifié mais qui reposent sur un bâti industrialisé : voilà de nouvelles stations avec des « vraies fausses » vieilles rues, des « vraies fausses » façades plaquées en pierre, des chalets. Dans les Pyrénées, on retrouve cette frénésie de « vrais-faux vieux » dans les chalets en Béarn (mais le chalet n'est pas pyrénéen !), dans les lotissements « adossados » espagnols construits dans les stations du Haut-Aragon (Formigal, Benasque…) et en Catalogne (Puigcerdá, Palau-de-Cerdagne, Alp…). De « vraies-fausses-nouvelles » villes-stations, en somme. L'esprit de ces nouveaux aménagements relève davantage de l'univers de référence des urbains que de la culture locale : le style néo-régional – qui n'existe pas dans ces massifs – est-il le reflet d'une vision patrimoniale, d'une stratégie à long terme, d'une pensée sociale maîtrisées localement? N'est-on pas plutôt ici une nouvelle fois face à une architecture de marketing répondant à une stratégie commerciale, à des opérations de production immobilière néo-fordiste, mimétiques, standardisées, adaptées à des concepts réducteurs de convivialité, de sociabilité et à un pseudo-retour aux sources ?

Un des problèmes posés par ce mouvement urbanistique nouveau est qu'il est factice[3]. D'autant qu'il est forcément financièrement bouclé par la création d'espaces commerciaux en rez-de-chaussée dédiés à la consommation, aux cafés, aux restaurants et aux magasins de souvenirs, la plupart dorénavant très internationaux et franchisés. Si le style néo-régional a pu

[3] Ces aménagements posent bien d'autres problèmes. Il faudrait citer ici, sans pouvoir en démonter tous les mécanismes faute de place, la question de l'étalement urbain, du gaspillage des terres agricoles si rares en haute montagne, de destruction paysagère, de réchauffement climatique lié à l'absence de transports en commun dans ces secteurs de conquête et de destruction des estives ou des alpages.

symboliser, à ses débuts, des revendications locales, écologiques, économiques et sociales proches de l'idée du développement durable, le marketing de masse l'a transformé aujourd'hui en « produit générique » de la destination montagne, un ressort du discours commercial et de valorisation – par des opérateurs extérieurs - du foncier local. La culture locale, quand elle est utilisée, l'est dans un but mercantile : le montagnard et son paysage font partie du décor diffusé sur les dépliants de vente. Pour un certain nombre d'architectes et d'urbanistes, le bâti vernaculaire incarnerait l'essence du terroir. Mais l'architecture « *néo-régionale* », réduite à du pittoresque industrialisé et reproduit en de multiples points du globe, peut-elle parvenir à exprimer « l'esprit des lieux » ? La reconstitution artificielle est-elle « régionale », alors que le mode de vie des citadins s'est uniformisé et banalisé ?

Les professionnels de la communication et du tourisme ont ainsi poussé à la création de ces nouveaux « faux vieux villages » donnant l'image d'une montagne préservée, vendue sur catalogues… alors que tout y est aujourd'hui reproduit artificiellement. Les populations locales ne sortent pas grandies de ces rénovations en style néo-montagnard, puisqu'on y adapte leur habitat à des images imposées de l'extérieur… tout le contraire des critères du développement durable !

À trop vouloir incarner un monde imaginaire, l'univers de la montagne n'est-il pas en train de se dématérialiser, ses pratiques devenant plus virtuelles que réelles ? À défaut d'un réel retour à des sources (inexistantes la plupart du temps), l'architecture pastiche des nouvelles opérations de 4^{e} génération de stations et des réhabilitations n'est-elle pas trop dans un temps et un espace « mondialement corrects » ? Si cette mode architecturale semble répondre dans un premier temps aux citadins, quelle image renvoie-t-elle aux montagnards ? qui sont ces montagnards ? quelle est le rôle, dans ce glissement, de la nouvelle société qui s'est mise en place parallèlement au développement du tourisme, une société elle-même porteuse des valeurs citadines ? En essayant de conformer leur territoire aux attentes réelles ou supposées des touristes, les promoteurs de ces stations ne transforment-ils pas la montagne en lieu pastiche ? Les élus et la population locale ont-ils réellement encore du poids face aux acteurs économiques mondialisés qui interviennent dans leur territoire ? Ce mouvement de « colonie » ne peut que poser les questions de l'identité et de la culture montagnarde demain.

Quel ancrage temporel et social des stations de montagne demain ?

Aujourd'hui, les critères du développement durable traversent cette trame historique et posent la question de la modernisation de ces villes vieillissantes et celle de l'adaptation permanente du cadre bâti aux attentes du client[4] : les stations courent le risque de se démoder de plus en plus vite. Il est en effet difficile de modifier continuellement le bâti et les espaces publics, pérennes, quand la mode est par nature éphémère. Faut-il adapter continuellement le cadre bâti aux attentes des clients ? La réponse est bien évidemment négative, pour des raisons essentiellement économiques mais pas seulement. La principale priorité pour l'urbaniste est d'éviter la création de lieux pastiches, totalement déconnectés de la réalité et dissimulés derrière une présentation de façade qui a fait long feu dans bon nombre de villes

[4] Les **enjeux de la restructuration** des stations sont, en France, **considérables** et dépassent la question du seul maintien des emplois directs : 1. L'équilibre financier de l'aménagement des stations intégrées reposait sur la vente de résidences secondaires. Peu de jeunes achètent dorénavant en montagne. Le patrimoine immobilier, négligé, se dégrade et le réservoir de clientèle des stations décroît. 2. Pourtant ces logements et les cœurs de station (architecture, places, services) sont le fondement de la vie en séjours, sans eux pas d'attractivité, pas de vacanciers, pas d'emplois induits en montagne. 3. Le parc immobilier à rénover est vaste : 40 % des 2 millions de lits en montagne ont été construits avant 1976, 176.000 nécessitent une remise à niveau (ODIT France, 2008). Les résidences secondaires représentent 54 % de cette capacité d'accueil, suivie des meublés avec 22 % et des hébergements collectifs (8%). La question du financement de la remise à niveau n'est pas résolue. L'intervention directe des pouvoirs publics dans le parc privé est difficile (et, pour l'heure, non souhaitée).

« stations » du littoral ou de la montagne. Il a montré dans quelques rares opérations qu'il dispose, pour atteindre cet objectif, d'atouts.

La découverte et la rencontre au centre des efforts actuelles de requalification

En station comme en ville, imaginaire, perception des sens, expérience du visiteur sont sollicités dans ce qui est avant tout une rencontre. Cette attention qui fait du touriste un habitant et de l'habitant un touriste, en tous cas un acteur de la mise en scène de l'espace public urbain (Vles, 2004), transforme la ville en un lieu ouvert à une appropriation constante, parfois conflictuelle, jamais définitive, un lieu d'orientation, de bifurcation, d'attente, de déplacement. Sa requalification relève plus du rationnel et du sensible, de l'expérience subjective et de la perception que du fonctionnel. Le traitement des façades y est essentiel mais souvent l'aménagement du sol suffit à produire l'ambiance d'un lieu, également déterminée par l'action qui s'y déroule. Sur les parkings des stations actuelles l'ambiance est réduite à celle de l'accès au supermarché. Appauvrissement d'un décor sans intrigue, sans action, qui reste comme une scène vide. Sa mise en scène ne peut pas être artificielle, elle dépend de l'appropriation des lieux par les populations. La « mise en tourisme » du patrimoine de la station implique donc concrètement de dramatiser le lieu, de le mettre en perspective, de s'affranchir de sa seule affectation utilitaire et fonctionnelle (Joseph, 1995).

À l'image de ce qui est entrepris dans certaines stations du littoral (on pense par exemple à Cambrils, en Catalogne, à Saint-Jean-de-Monts en Vendée), on sait intervenir en montagne pour améliorer le fonctionnement urbain de ce patrimoine des années 1960 : en rapportant places, rues, façades, points de repère aux échanges sociaux qu'ils peuvent créer, en créant ou recréant les dimensions du lien social, de la rencontre entre les visiteurs et les habitants permanents (qu'il s'agit alors de bien loger sur le site suivant les expériences des maisons des saisonniers de Saint-Lary ou d'ailleurs), en mettant en récit la station, en la « racontant » comme le fait la Facim (2005) dans la Vanoise ou la Tarentaise, c'est-à-dire en valorisant une culture, une architecture de l'espace du quotidien complexes et imbriquées, mais toujours unique pour chaque station. Ce n'est qu'à travers ce choix de compléter et de maintenir du liant, du lien social et de l'ouverture à l'autre qu'on parvient à donner à la station de montagne une texture de séjour, qu'on contribue à générer des récits qui soient porteurs d'images moins illusoires que les figures de « cartes postales ». Les interventions étudiées par l'auteur dans des stations requalifiées avec succès (La Grande-Motte, Chamonix) prennent en compte la gestion de la densité urbaine (on y travaille l'aménagement en profondeur et pas seulement en façade) et on y est passé d'une logique d'opérations immobilières dissociées les unes des autres à une logique d'organisation de l'espace social par le traitement du cadre bâti et ses liens avec l'espace public.

La réorganisation physique et fonctionnelle de ces stations permet une gestion touristique (accueil en tension et accueil de villégiature améliorés) et une intégration paysagère plus efficaces (Hatt ; Vles, 2009). Globalement, cet urbanisme « sensible » est fait de recherches et d'études lourdes, uniques pour chaque lieu, qui doivent prendre en compte les capacités de charge et les seuils de saturation, fabriquer des ambiances, créer des émotions et les rendre accessibles et perceptibles. Il s'est agi à chaque fois (par exemple à Crans Montana en Suisse ou à Saint-Lary dans les Pyrénées) non de produire des immeubles nouveaux, des opérations de parahôtellerie, mais plus globalement, au préalable, d'engager à nouveau l'espace social urbain dans un rapport au monde environnant. Par son effet structurant sur le paysage, le traitement des espaces publics y est primordial : l'agencement rectangulaire, par exemple, produit un effet de perspective qui appelle le passant à les traverser dans leur axe le plus long, la quasi absence d'obstacles en leur centre facilite la déambulation et les transforme en promenade, les seules ouvertures visuelles en ses quatre coins font le lien entre les points importants de la station. Haut lieu théâtralisé de la vie de village, l'aménagement des places

ne fournit pas seulement un cadre, il constitue la ressource première de son activité récréative en produisant une dynamique, en imposant un rythme, en impulsant des mouvements et des pratiques. Les choix d'urbanisme (et leurs corollaires en termes d'ambiance : acoustique, mobilité, environnement lumineux, olfactif, thermique, dimension esthétique, couleurs) s'imposent en fonction de l'environnement de chaque vallée, de chaque massif : les harmonies des formes et des couleurs sont étroitement liées à la perception qu'en ont les hommes, perception différente selon la culture, les époques, les lieux et aux matériaux disponibles dans cet environnement. L'étude des traditions régionales dans l'architecture et l'urbanisme s'y appuie sur un travail d'analyse de l'ensemble des facteurs déterminant le caractère formel et chromatique et les composantes du milieu (conditions de lumière, du climat, de l'environnement naturel, des minéraux, des végétaux, du sol…) sur la base d'une approche transdisciplinaire et documentaire (CAUE65, 2000).

Un travail fin, au cas par cas

L'exercice du travail a consisté à choisir les matériaux en fonction du lieu et de sa découverte, à repérer dans l'architecture existante des indices ou des raisons de transformer les choses tout en liant le projet avec la découverte des lieux, y compris de leurs accidents, de leur mémoire, de choses qu'on ne comprend pas toujours au départ, en début de chantier, en atelier d'urbanisme. Si on parvient à introduire en station de montagne la dimension du temps qui passe, l'urbanisme n'est plus seulement issu d'un dessin qu'on exécute, mais aussi d'une interprétation du milieu. La seule manière, sans doute, qui a permis de respecter la permanence de la montagne s'est servie de l'état des lieux, de l'îlot, du village pour insérer un plan masse, composer avec des bâtiments, s'appuyer sur des volumes existants, renouveler la construction par la prise en compte de la tradition dans la modernité, pour trouver dans les traces de ce qui existe déjà des raisons de différencier les constructions nouvelles. Pour éviter les immeubles de gabarit type du « modèle intégré », la ressource du site apparaît une référence incontournable qui donne une nouvelle dimension à l'ensemble. La composition urbaine est devenue dans ces sites une façon de dialoguer avec ce qui est alentour, ce qui existe et ses traces sur le site. L'habitant – qu'il soit de passage ou permanent – doit pouvoir aussi s'emparer de son habitat pour le transformer : la finalité est que la maison, le village soient habités et pas seulement occupés. Tout ce travail de réinterprétation des bâtiments anciens exclut la tabula rasa.

Conclusion

Implantées suivant un modèle urbanistique forcément daté, sur des sites toujours choisis pour leurs qualités de nature préservée, les stations de montagne offrent aujourd'hui un paysage qui oscille entre modernité architecturale, économie et sociétés traditionnelles, tourisme de masse. Conçues pour être hors du temps et de l'espace quotidien, elles n'offrent en fait que ce que les ingénieurs, architectes, urbanistes, promoteurs, publicitaires ont projeté sur elles dans les années 1950-1990, cherchant à répondre aux désirs de vacances des citadins. Elles doivent aujourd'hui s'adapter à l'évolution de la demande, à la modernisation de la vie sociale tout en fidélisant leurs clientèles, en maintenant leur compétitivité internationale. La question de la requalification de leur parc immobilier et de leurs espaces publics, celle de l'ancrage local de leur « vie de village » se posent du point de vue symbolique et identitaire.

Dans ce processus, l'urbanisme contribue à produire une contingence de situations et de découvertes qui donne l'occasion de faire intervenir l'imaginaire au cœur de l'ordinaire, qui permette au touriste de s'affranchir du quotidien. La stratégie suivie promeut des images complexes de la montagne, ne privilégie désormais plus seulement un « *produit* » touristique constitué autour d'une seule pratique mais passe de la gestion de sites isolés remarquables à

l'ouverture aux touristes d'espaces et d'ambiances variés, socialement habités : équipements publics, petits commerces traditionnels, hameaux agro-pastoraux, voies de types divers parfois séparées, parfois associées sur des parcours communs.

Cette courte interprétation de la production du patrimoine immobilier des stations de montagne rappelle que le danger conflictuel lié au tourisme n'est pas limité au risque de dégradation. Aux opérations d'urbanisme pauvres de sens, simplifiées à l'extrême et fondées sur la banalité et l'imitation s'ajoutent les crises foncières, sociales, d'emploi saisonnier que la construction des stations a contribué à développer (Bourdeau, 2007, 2008). Loin de l'imaginaire touristique de la montagne, la lente mutation des « archipels d'altitude » traduit bien les difficultés à harmoniser et à s'adapter à des modèles de développement toujours plus contrastés et de plus en plus souvent en crise.

Bibliographie :

ANEM. 2007. *Au-delà du changement climatique, les défis de l'avenir de la montagne*. Rapport au 23e Congrès. Paris : ANEM, 102 p.

BASSAND M., COMPAGNON A., JOYE D., STEIN V. 2001. *Vivre et créer l'espace public.* Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 223 p.

BOURDEAU PH. ; BERTHELOT L., 2008. "Tourisme et Décroissance : de la critique à l'utopie ?", *First international confrence on Economic De-growth for Ecological Sustainability and Social Equity.* Paris : April 18-19th 2008, p. 78 à 86.

BOURDEAU PH. 2007. "L'après-ski a commencé" *in Bourdeau Ph (Dir).* Les sports d'hiver en mutation. Crise ou révolution géoculturelle*?* Cachan : Hermès-Lavoisier, p. 207-231.

CONSEIL D'ARCHITECTURE, URBANISME ET ENVIRONNEMENT DES HAUTES-PYRENEES. 2000. *L'art de bâtir en vallée d'Aure.* Tarbes : CAUE, 131 p.

DEBARBIEUX B. 1995. *Tourisme et montagne*. Paris : Economica, Poche Géographie n° 3, 107 p.

DRAC Rhône-Alpes. 2009. « Station de sports d'hiver Arc 1600 - Pierre Blanche » et « Station de sports d'hiver Arc 1800 : Charvet-Villards-Charmetogé ». *Base architecture et patrimoine du ministère de la Culture et de la Communication.* Paris : articles n° 26 et 31, http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine

FACIM. 2005. *Laissez-vous conter les stations de sports d'hiver – Archipels d'altitude*. Chambéry : Fondation pour l'animation culturelle internationale en montagne, 8 p.

GODINO R. 1980. « La station des Arcs (Savoie) ». *Techniques et Architecture n° 333.*

GUERIN J-P. 1984. *L'aménagement de la montagne – politiques, discours et productions d'espaces*. Grenoble : Ophrys.

HATT E. ; VLES, V (sous la dir. de). *Requalification des stations de sports d'hiver. Le cas de Gourette. Caractérisation du vieillissement et stratégies de reconquête*, rapport de recherche pour le Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, programme de recherche 2007, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 127 p.

JOSEPH I. 1995. *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Paris : Ministère de l'Equipement, Plan Urbain, Pontigny-Cerisy : Éditions Recherches-Colloque de Cerisy.

KNAFOU R. (sous la dir. de). 1997. *L'Institut de Saint-Gervais. Recherche action dans la montagne touristique*. Paris : Belin, col. Mappemonde, 263 p.

NOURY L. 2008. *La couleur dans la ville.* Paris : Éditions du Moniteur, 167 p.

OCDE. 2007. *Changements climatiques dans les Alpes européennes. Adapter le tourisme d'hiver et la gestion des risques naturels.* Paris : OCDE, 136 p.

ODIT France. 2008. *Améliorer la qualité d'usage touristique des espaces publics en ville*. Mini guide. ODIT France, coll. Ingénierie touristique, n° 19.

PERRET J. 1993. *Le développement local – les stations de sports d'hiver.* Grenoble : Université PMF-Cemagref, thèse de doctorat.

REVIL, Ph. ; HELLE R. 2004. *Les pionniers de l'or blanc*. Grenoble : Glénat, pp 14.23

VLES V. 2004. Espaces publics et mise en scène de la ville touristique, dans V. Berdoulay (sous la dir. de). *L'espace public à l'épreuve. Régressions et émergences.* Pessac : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, p.177-186.

VLES V. (sous la dir. de) 2006. *Tourisme durable et intercommunalité dans le massif pyrénéen, Analyse comparée transfrontalière,* rapport de recherche, Ministère de l'Ecologie et du développement durable, Ministère de l'Equipement – PUCA, Programme de recherches "Politiques territoriales et développement durable", Pau : UPPA, 96 p.

VLES V. 2007. "Tourisme durable et attractivité : peut-on relancer le projet urbain des stations touristiques ? L'exemple des stations de montagne", *L'attractivité des territoires : regards croisés*, Paris, 3 avril 2007, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable, Plan Urbain Construction Architecture – Université Paris 12, pp. 99-103.

WOZNIAK M. 2006. *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver*. Chambéry : Fondation pour l'action culturelle internationale en montagne, 239 p.

Nombre de caractères, espaces compris : 41 548