



HAL
open science

Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne

Franck Delorme

► **To cite this version:**

Franck Delorme. Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne. In Situ :
Revue des patrimoines, 2014, 24, 10.4000/insitu.11243 . halshs-01908579

HAL Id: halshs-01908579

<https://shs.hal.science/halshs-01908579>

Submitted on 30 Oct 2018

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.

Franck Delorme

Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Franck Delorme, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », *In Situ* [En ligne], 24 | 2014, mis en ligne le 22 juillet 2014, consulté le 22 juillet 2014. URL : <http://insitu.revues.org/11243> ; DOI : 10.4000/insitu.11243

Éditeur : Ministère de la culture et de la communication, direction générale des patrimoines

<http://insitu.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://insitu.revues.org/11243>

Document généré automatiquement le 22 juillet 2014.

© Tous droits réservés

Franck Delorme

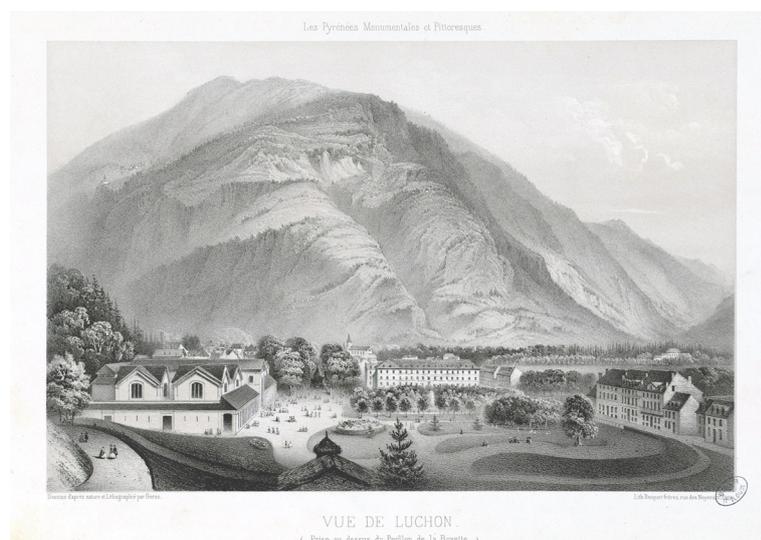
Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne

- 1 Parcourir l'évolution des stations de sports d'hiver, c'est en réalité non seulement parcourir l'évolution de l'urbanisme et de l'architecture en montagne mais surtout, aborder les mécanismes socio-économiques qui sont à l'œuvre successivement. L'histoire des stations de sports d'hiver se découpe généralement selon quatre périodes ou « âges » ou encore « générations ». La première génération correspond à l'ère du village-station, la deuxième à celle de l'invention de la station en site vierge, la troisième à celle de l'élaboration du concept de station intégrée, puis, pour boucler la boucle, une quatrième génération semble marquer un retour à des aspects plus traditionnels par le modèle de la station-village. L'étude qui suit, se proposant de résumer cette évolution des stations, s'appuie principalement sur des exemples pris dans les Alpes du Nord.

La découverte de la montagne, le thermalisme et l'alpinisme

- 2 Si le ski est, de longue date, un moyen traditionnel de se déplacer dans les pays nordiques, il fait lentement son apparition dans les montagnes françaises à la fin du XIX^e siècle. L'alpiniste Henri Duhamel¹ en fait ainsi la découverte à l'Exposition universelle de 1878 à Paris. En 1896, c'est la création du Ski club français puis, en 1904, celle de l'École militaire de ski de Briançon². On voit, comme l'a relevé en 1978 Rémy Knafou, que la pratique est encore dans les toutes premières années du XX^e siècle celle d'un « ski d'explorateur ou de militaires », bref, de quelques rares privilégiés³. La montagne demeure, pour les habitants des villes et des vallées, un territoire riche en mythes et provoquant la fascination.
- 3 Il faut se rappeler qu'avant l'épopée du ski qui démarre véritablement après la Première Guerre mondiale, notamment par l'organisation des premiers jeux olympiques d'hiver à Chamonix en 1924, la montagne est avant tout un territoire rural en marge. Si le thermalisme est implanté depuis la fin du XVIII^e siècle dans les vallées des Alpes ou des Pyrénées, c'est l'alpinisme qui, certes réservé à une élite, ouvre la voie de la transformation de la moyenne et haute montagne en terrain d'excursions sportives et récréatives.

Figure 1



Vue de Luchon (Haute-Garonne) prise au-dessus du pavillon de la buvette, lithographie par Gorse. Bibliothèque municipale de Toulouse.

© Bibliothèque municipale de Toulouse.

- 4 C'est d'ailleurs en premier lieu les villes thermales qui vont devenir des destinations hivernales et constituer les noyaux de développement des premières stations de sports d'hiver. Dans

les Pyrénées, Les Eaux-Bonnes ou Cauterets, grâce à leurs importantes capacités hôtelières, vont accueillir les premiers trains de touristes venant pour l'attrait de la montagne et non plus seulement pour les bienfaits des eaux⁴ (**fig. 1**). La station pionnière en la matière est peut-être Bagnères-de-Luchon qui lance en 1912 à l'assaut de la montagne un chemin de fer à crémaillère pour rendre accessible le site de Superbagnères, à 1 800 mètres d'altitude. Un hôtel de luxe, splendidement isolé sur les prairies d'herbe rase, ouvre ses portes en 1922 (**fig. 2**). Si la pratique du ski fait déjà l'objet, avant la Première Guerre mondiale, d'un grand engouement, comme à Chamonix, couplée à sa voisine thermale Saint-Gervais-les-Bains, c'est au lendemain de la guerre que les stations véritablement et intégralement dédiées au ski vont naître.

Figure 2



Le site de Superbagnères (Haute-Garonne), l'hôtel et la gare du train à crémaillère, vue ancienne, cliché anonyme. Collection particulière.

Première génération, le village-station

- 5 Selon les termes de Rémy Knafou, « En même temps que la montagne est explorée dans ses moindres recoins, se montent, greffés sur des villages existants, à basse ou moyenne altitude, des petites "stations" : les sports d'hiver viennent compléter une activité touristique estivale déjà assez vivace⁵ ». Ces villages-stations dits de la première génération, sur le modèle de leurs aînées de la Belle-Époque, sont implantés en fond de vallée ou sur un col, au centre d'un domaine skiable la plupart du temps morcelé, d'où partent les remontées mécaniques et où aboutissent les pistes. L'exemple le plus connu et révélateur est celui de Megève (**fig. 3**), en Haute-Savoie, souvent considérée comme la première station de sports d'hiver française, en tous les cas des Alpes du Nord, les modèles étant les stations suisses antérieures comme Saint-Moritz.

Figure 3



Le site de Megève (Haute-Savoie) au début des années 1920, cliché anonyme.
Repro. Delorme, Franck. © Franck Delorme.

- 6 Les réflexions en termes d'urbanisme sont complètement inexistantes et ne procèdent en aucun cas au développement de ces stations. Les stations anciennes sont caractérisées par une absence de stratégie précise de développement, donc par un développement continu ; ce sont des stations non fonctionnelles et donc polyvalentes. Knafou conclut que « le paysage d'une station ancienne est hétérogène ». La priorité est l'équipement des pistes (téléphériques et télésièges) et l'équipement hôtelier. L'initiative est privée, corollaire de la pratique du ski qui est réservée à une élite fortunée et le plus souvent étrangère à la région. Ces touristes d'un nouveau type sont attentifs au mariage de leur mode de vie, moderne et sportif, avec l'environnement naturel et traditionnel. C'est ainsi qu'un architecte comme Henry Jacques Le Même va tenter l'invention d'une nouvelle architecture à partir de la réinterprétation des formes traditionnelles, des techniques nouvelles et du goût de sa clientèle.

Figure 4



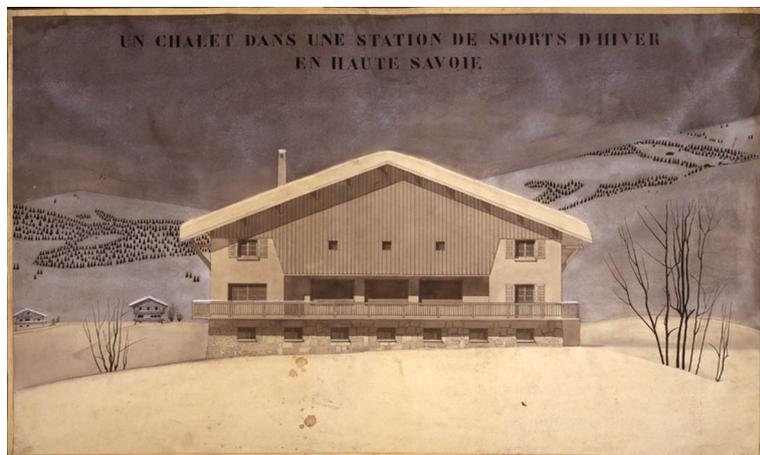
Chalet pour M. Picquart, Megève, Henry-Jacques Le Même, architecte, 1941. Archives départementales de la Haute-Savoie, fonds Le Même, 142 J 1268.

© Archives départementales de la Haute-Savoie.

- 7 Le phénomène le plus marquant est celui de l'invention d'un nouveau type architectural (**fig. 4**). « Après la Première guerre mondiale, le chalet du skieur s'est imposé comme nouveau programme comme l'ont été en leur temps les villas balnéaires. Comme ces dernières, le chalet

était à la recherche d'un caractère propre et particulier⁶. » La demande émane encore le plus souvent d'une élite fortunée et cultivée qui, après l'engouement pour le balnéaire dans la seconde moitié du XIX^e siècle, s'est prise de passion pour un autre territoire de dépaysement et une autre forme de pratique sportive. Le chalet du skieur est un essai de transposition d'un mode d'habiter urbain et bourgeois à un environnement et un monde rural et montagnard (**fig. 5**), comme la villa balnéaire l'était dans un contexte rural et littoral. Adaptation et invention, ces deux processus sont donc, d'une manière plus large dans le domaine de la villégiature, à l'œuvre dans l'entre-deux-guerres, notamment dans l'architecture balnéaire, à l'exemple de la Côte basque⁷.

Figure 5



Chalet pour la princesse de Bourbon, Megève, Henry-Jacques Le Mème, architecte, 1928. Archives départementales de la Haute-Savoie, fonds Le Mème, 142 J 554.

© Archives départementales de la Haute-Savoie.

Deuxième génération, des nouveaux usages de la montagne

Figure 6



Un hôtel tour de la station de Sestriere, Italie, carte postale ancienne. Collection particulière.

- 8 Assez rapidement, la recherche de champs de neige de plus en plus élevés en altitude va bouleverser la conception formelle des stations. Sestrières, sur le versant italien des Alpes, sera la première station créée ex-nihilo à 2 000 mètres d'altitude en 1935 (**fig. 6**). En France, « l'étape fondamentale, qui permet le passage d'une génération à une autre, fut la création de Courchevel, lancée par le département de la Savoie en 1946⁸ », à partir d'une étude faite pendant la Seconde Guerre mondiale. L'idée de faire naître de nouvelles stations sur des terrains vierges de tout habitat permanent découle de plusieurs volontés, trois en particulier : aménager la montagne, en planifiant et contrôlant l'urbanisation, développer la pratique des

sports d'hiver comme nouvelle économie pour des régions confrontées à l'exode rural, et ne plus laisser le développement des stations entre les seules mains de l'initiative privée (**fig. 7**).

Figure 7



Le site de Courchevel (Savoie) au début des années 1950, cliché anonyme.
Repro. Delorme, Franck. © Franck Delorme.

- 9 Penser l'urbanisme est désormais le préalable indispensable à la création de nouvelles stations et se fait de manière concertée. L'aménagement, les infrastructures et la viabilisation des terrains sont dorénavant, et le plus généralement, de la compétence d'une collectivité publique. L'adoption des principes du lotissement concerté garantit l'unité architecturale de l'ensemble de la station et permet d'en combattre le développement anarchique. Courchevel, édifée sur un site vierge, privilégie la mixité et l'équilibre entre habitations individuelles et petits collectifs, ainsi que la distinction entre hébergement et équipements dans des lieux définis et dans des bâtiments appropriés. Son architecture, dont les principes sont définis dans un cahier des charges, employant aussi bien le béton que le bois, est élaborée en dehors de toute référence à une architecture vernaculaire, tout en se révélant parfaitement adaptée à l'usage et à l'environnement climatique (**fig. 8**).

Figure 8



Chalet pour M. Lang, Courchevel 1850, Atelier d'architecture en montagne, 1950. Archives départementales de la Savoie, fonds AAM, 6 J 100.

© Archives départementales de la Savoie.

- 10 L'auteur du plan d'aménagement, Laurent Chappis, urbaniste ayant travaillé en France et à l'étranger à de nombreux plans de stations, décrit l'expérience tentée à Courchevel comme

« une architecture sans superflu, décoration ou rappel folklorique. La montagne étant elle-même architecture, les constructions ajoutées par l'homme ne devraient pas la perturber mais s'y insérer en s'imposant le moins possible, tout en donnant à leurs occupants ce qu'ils venaient chercher : soleil, panorama, nature originelle⁹. »

- 11 Le cœur de la station est implanté entre l'accès automobile en aval et le domaine skiable en amont. De nouvelles notions font leur apparition : front de neige, grenouillère¹⁰, domaine skiable, ainsi que l'application en montagne des méthodes de zoning.

Troisième génération, les stations intégrées

- 12 À partir de 1960, un nouveau type de station apparaît, mais comme le dit Rémy Knafou :

Ces stations n'ont pas été créées isolément, mais appartiennent à une phase déterminée de l'évolution politico-économique de la France dans le troisième quart du XX^e siècle, parallèlement au développement urbain général et à la création d'autres villes nouvelles, en bord de mer comme à la périphérie des grandes agglomérations ; de plus, leur fonctionnement s'inscrit dans un système global de consommation de loisirs de neige qu'il est impossible de négliger¹¹.

- 13 La création de nouvelles stations prend place dans le cadre du Plan neige décidé en 1964 à la même période que d'autres plans régionaux d'aménagement comme la Mission Racine pour le Languedoc-Roussillon (1963). La commission interministérielle d'aménagement de la montagne (CIAM) est créée en 1964, devenue par la suite le Service d'étude et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM). Avec cet ambitieux plan d'équipement, il s'agit de « déterminer un concept de stations d'altitude très fonctionnelles, au service du ski, fondées sur un urbanisme vertical, initier un partenariat unique auprès des collectivités et faire émerger une nouvelle génération de stations très performantes susceptibles d'attirer les devises étrangères ». Les populations locales sont largement écartées de la maîtrise de l'aménagement et de la gestion qui vont être concédés à des aménageurs privés : Société des montagnes de l'Arc (Les Arcs), Cogédim à Val-d'Isère, Société d'aménagement de la Plagne, etc.

- 14 Dans leur étude sur Les Arcs, Jean-François Lyon-Caen et son équipe décrivent le processus ainsi :

Le concept de « station intégrée » s'impose, conçu comme un prototype de développement urbain calibré par l'importance du domaine skiable qui repose sur la convergence entre un promoteur (maître d'œuvre unique), une collectivité locale qui lui concède l'exclusivité de l'aménagement et les services de l'État qui contrôlent le projet. Le promoteur aménageur garantit la mise en œuvre : maîtrise foncière obtenue à l'amiable ou par expropriation, équipement et exploitation du domaine skiable, construction des résidences, commerces, hôtels et services, réalisation des réseaux et équipements collectifs, animation et publicité, gestion de l'accueil par tour-operating¹².

- 15 À la différence des stations balnéaires de la même période, les stations de montagne sont de véritables villes d'altitude dédiées à une seule pratique, celle du ski, et donc essentiellement animées durant la seule saison d'hiver. Si la possibilité du ski d'été sur les glaciers existe dans certaines d'entre elles, et malgré les tentatives de les doter de pratiques estivales, par exemple en implantant un golf comme aux Arcs, elles restent souvent vides pendant plus de la moitié de l'année.

- 16 L'urbanisme reprend en grande partie les principes en œuvre dans les stations de deuxième génération, notamment la séparation des circulations automobiles et piétonnes, l'alignement des constructions sur un front de neige. En matière architecturale, la maîtrise d'œuvre unique permet d'aboutir à une conception d'ensemble homogène et à une création architecturale innovante et de qualité. L'architecture va ainsi contribuer à façonner l'image de chaque station. Dans la plupart des cas, la conception architecturale est confiée à un seul architecte ou à un groupement d'architectes : Marcel Breuer à Flaine, L'Atelier d'architecture en montagne et Charlotte Perriand pour Les Arcs, Michel Bezançon pour La Plagne, Jacques Labro pour Avoriaz, etc. (**fig. 9**).

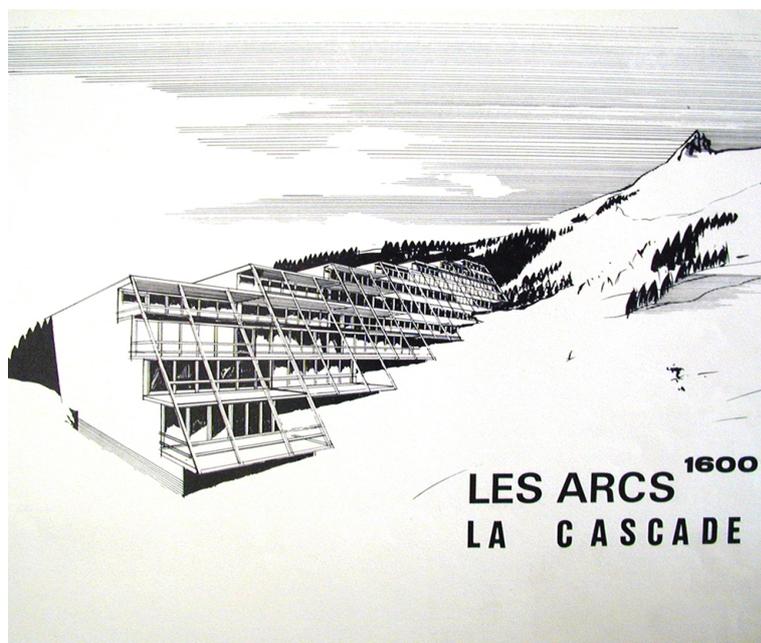
Figure 9



Hôtel Le Flaine, station de Flaine (Haute-Savoie), Marcel Breuer architecte, vue ancienne.
Repro. Delorme, Franck. © Franck Delorme.

- 17 Face à l'ampleur des réalisations – des milliers de lits d'hébergement –, l'implantation, le volume et la forme des bâtiments cristallisent à la fois les volontés et les oppositions. Toutes les réalisations tentent une prise en compte du site mais c'est finalement le paysage et son échelle qui s'imposent. Chaque station est architecturalement différente des autres, en raison même de son implantation. Les solutions architecturales sont diverses comme par exemple l'immeuble construit dans la pente ou « immeuble couché » (**fig. 10**), introduit aux Arcs par Charlotte Perriand¹³, ou bien, la façade-toiture mise en œuvre dans l'hôtel des Dromonts par Jacques Labro à Avoriaz (**fig. 11**).

Figure 10



Résidence La Cascade, Arc 1600 (Savoie), Atelier d'architecture en montagne, 1967. Archives départementales de la Savoie, fonds AAM, 6 J 853.

© Archives départementales de la Savoie.

Figure 11

Hôtel des Dromonts, Avoriaz (Haute-Savoie), Jacques Labro architecte, vue actuelle.
Repro. Delorme, Franck. © Franck Delorme.

- 18 L'altitude élevée impose parfois un type d'organisation spatiale adéquat. Le grand paquebot d'Aime-La-Plagne, à 2 000 mètres, se comprend au regard de son implantation sur un site vierge réduit en surface et soumis au vent, d'où la solution de tout rassembler – 2 500 lits, 300 chambres d'hôtel, commerces et équipement – dans un unique bâtiment de 150 mètres de long sur 40 mètres de large (**fig. 12**). Comme le résume son architecte Michel Bezançon :

dans les années soixante, l'architecture contemporaine représentait l'évasion pour la classe bourgeoise qui venait au ski. Elle vivait en ville dans un habitat urbain traditionnel hérité du XIX^e siècle. Les vacances, c'était le monde moderne, le dépaysement, des balcons et de larges baies ouvertes sur le soleil, une organisation de vie différente¹⁴.

Figure 12

Maquette de l'ensemble d'Aime-la-Plagne (Savoie), Michel Bezançon, architecte, photographie de Jean Biaugeaud. Archives départementales de la Savoie, fonds Bezançon, 17 J 11.

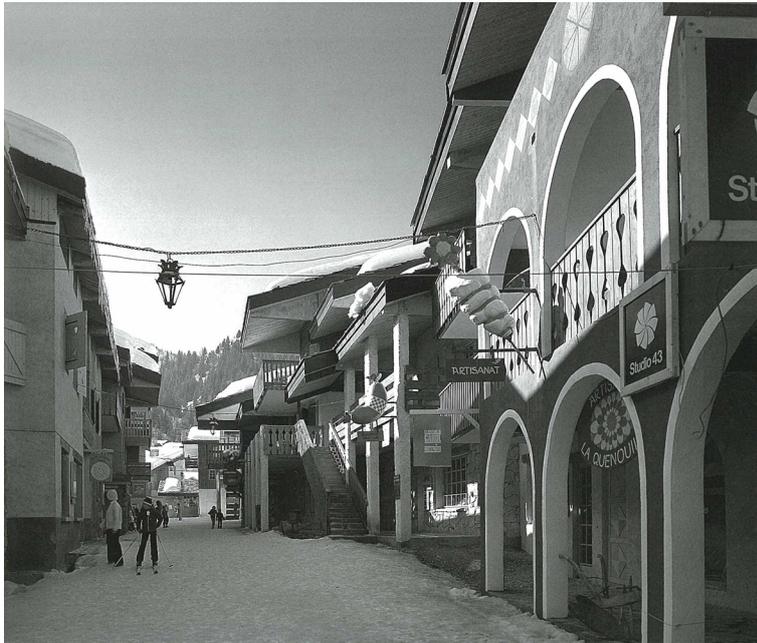
© Archives départementales de la Savoie.

Quatrième génération, la station-village

- 19 Une nouvelle rupture apparaît à partir de 1975 dans la conception des stations de sports d'hiver pour aboutir à un quatrième type. En 1977, à Vallouise, Valéry Giscard d'Estaing prononce un discours qui annonce la « Directive montagne » créant le Comité des unités touristiques nouvelles destiné à contrôler l'aménagement de la montagne et mettant fin au Plan neige.
- 20 Parallèlement, l'activité et la gestion des stations deviennent essentiellement fondées sur la vente de séjours. Avec un objectif de rentabilité toujours plus exigeant, les exploitants recherchent à la fois le remplissage optimum et l'extension de la saison pour créer une véritable saison estivale qui n'existait pas encore réellement jusque-là et par là même, réaliser la véritable intégration des populations locales au fonctionnement et à la vie des stations, intégration ardemment souhaitée par les collectivités territoriales.
- 21 Les promoteurs cherchent à combattre l'usage exclusif des appartements par leurs propriétaires et mettent l'accent sur l'obligation de location. Pour attirer et fidéliser une large clientèle pour de courts séjours, l'accent est mis sur la création d'une atmosphère propre à séduire. Le modèle du village refait surface mais de manière totalement artificielle, puisque les stations de la quatrième génération sont elles aussi, pour l'essentiel, édifiées en site vierge. Valmorel, conçue par l'architecte Michel Bezançon, assisté de Pierre Diener et Pierre Guirard, est ainsi constituée de hameaux dont le principal, dénommé Bourgmorél, s'organise autour d'un axe piétonnier presque totalement refermé sur lui-même à la manière d'une rue de village prise entre deux

fronts bâtis continus (**fig. 13**). L'architecture se fait attrayante, ludique, pittoresque voire frôlant le pastiche. La construction est en béton habillée d'enduit, de bardage et couverte de pierres... En apparence, les principes architecturaux semblent revenir à ce qui faisait l'essence de la villégiature de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e, à ceci près que la station s'apparente plus désormais à un décor dans lequel la foule des touristes évolue.

Figure 13



Artère centrale de Bourgmorel, Valmorel (Savoie), Michel Bezançon et Pierre Diener, architectes, photographie Jean Biaugeaud. Archives départementales de la Savoie, fonds Bezançon, 17 J 169.

© Archives départementales de la Savoie.

- 22 En réalité, la station, dans son ensemble, n'entretient plus avec son environnement de montagnes qu'un rapport anecdotique, distendu ; le site perd de son importance. Le séjour au sein d'une architecture conçue pour elle-même, et non plus pour répondre aux besoins humains, prime au détriment du dépaysement que pourrait apporter l'environnement naturel. Désormais, on est bien loin de la fascination qu'exerçait la montagne sur les touristes de la fin du XIX^e siècle. La même architecture peut être reproduite d'une station à une autre. On peut parfois s'interroger pour savoir si la pratique même d'une quelconque activité sportive liée à la montagne est encore en jeu. Le constat peut s'étendre aux sites dans leur ensemble, à la montagne comme au bord de mer.

Quel avenir pour les stations de montagne ?

- 23 La création architecturale semble, d'une manière générale, en panne depuis le début des années quatre-vingt-dix. Si, pendant presque un siècle, les stations de sports d'hiver ont été un vaste terrain d'expériences, on ne peut que constater avec Jean-François Lyon-Caen que :

En revanche, les constructions plus récentes relèvent plutôt d'inspirations variées, tant sur le plan de la conception que de l'apparence. Étonnant retournement de l'histoire qui veut que les réalisations soient devenues banales, alors que les territoires de montagne ont été traversés par de puissants courants économiques novateurs¹⁵.

- 24 La mise en place des règlements d'urbanisme tels que les plans d'occupation des sols (POS), n'a pas simplifié les choses, en prenant quasi systématiquement le contrepied des principes fondateurs propres à chaque station. Ceci est particulièrement flagrant à Courchevel 1850 où les opérations de réhabilitation sont désormais l'occasion de surélever et d'agrandir les bâtiments en les affublant de toitures à deux pans et de bois découpés dans un vocabulaire qui est tout sauf régionaliste. Le désir de chaque station de se démarquer entre également pour beaucoup dans cette tendance à s'inventer un visage à l'inverse de celui d'origine. Courchevel, voulue comme « station démocratique » est devenue un eldorado pour une clientèle de

luxe. Quelques rares exemples d'interventions contemporaines ont démontré la possibilité de revenir à une conception fondée sur la réinterprétation du milieu et à un dialogue avec celui-ci comme à Val-d'Isère avec les réalisations de l'architecte Jean-Louis Chanéac¹⁶.

25 Parallèlement, se sont développés depuis la fin du XX^e siècle et dans les dix dernières années des mouvements en faveur de l'émergence et de la reconnaissance du caractère patrimonial de certaines réalisations, voire de stations dans leur ensemble. Fondées sur des études, entreprises, comme en région Rhône-Alpes, par le service de l'Inventaire général et l'École nationale supérieure d'architecture de Grenoble – à travers l'équipe de recherche Architecture, paysage, montagne et le laboratoire Les métiers de l'histoire de l'architecture –, des mesures de protection ont été prises ou des procédures de labellisation au titre du patrimoine du XX^e siècle engagées. C'est ainsi que, au cœur même de Courchevel, des édifices, encore fidèles à l'esprit architectural des pionniers, ont été inscrits en 2005 au titre des Monuments historiques : chalets Le Petit navire et Joliot-Curie, église Notre-Dame de l'Assomption. À Megève, la villa de l'architecte Henry Jacques Le Même l'avait été dès 1995 et, à Flaine, l'hôtel Le Flaine dès 1991 (fig. 14).

Figure 14



Villa-atelier de l'architecte Henry Jacques Le Même, Megève, vue actuelle.
Repro. Delorme, Franck. © Franck Delorme.

26 Face à ces constats récents, une question demeure : y-a-t-il encore, dans les années à venir, une place pour la villégiature et la création architecturale en montagne ?

Notes

1 - Henri Duhamel (1853-1917), alpiniste français, installé à Grenoble pour des raisons médicales, il y fonde une section du Club alpin français. Adeptes à la fois de la randonnée et de l'escalade, il tente dès 1878 de résoudre les problèmes de pratique sportive en montagne en hiver par l'introduction du ski norvégien.

2 - L'École militaire de ski est créée à Briançon au sein du 159^e régiment d'infanterie dont les hommes reçoivent des leçons de ski d'instructeurs norvégiens.

3 - KNAFOU, Rémy. *Les Stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises ; l'aménagement de la montagne à la française*. Paris : Masson, 1978, p. 17.

4 - GRENIER, Lise (dir.). *Le Voyage aux Pyrénées ou la route thermale*. Paris et Tarbes : Institut français d'architecture et Délégation régionale à l'architecture et à l'environnement Midi-Pyrénées, 1987.

5 - KNAFOU, Rémy. *Les Stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises ; l'aménagement de la montagne à la française*. Paris : Masson, 1978, p. 17.

6 - DELORME, Franck. « Une invention : le chalet du skieur ». Dans DELORME, Franck (dir.). *Architecture d'Henry Jacques Le Même. Répertoire des archives de l'architecte*. Chambéry : Assemblée des Pays de Savoie, 2005.

7 - MESURET, Geneviève, CULOT, Maurice (dir.). *Architectures de Biarritz et de la Côte basque. De la Belle Époque aux années Trente*. Paris : Institut français d'architecture, 1990.

- 8 - KNAFOU, Rémy. *Les Stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises ; l'aménagement de la montagne à la française*. Paris : Masson, 1978, p. 21.
- 9 - Laurent Chappis cité dans RÉVIL, Philippe. *L'Anarchitecte, Laurent Chappis rebelle de l'or blanc*. Chambéry : éditions Guérin, 2002, p. 68.
- 10 - La grenouillère, terme faisant référence à l'apprentissage du ski comme celle de la natation, est, dans une station de ski, le point de convergence à la fois de l'arrivée des pistes de ski, mais aussi de l'animation de l'ensemble de la station.
- 11 - KNAFOU, Rémy, *op. cit.*, p. 8.
- 12 - LYON-CAEN, Jean-François (dir). *Stations de sports d'hiver. Découverte de l'urbanisme et de l'architecture*. Lyon : service de l'Inventaire général du patrimoine, Région Rhône-Alpes, 2009, parcours virtuel consultable : <http://parcoursinventaire.rhonealpes.fr/stationski>.
- 13 - PERRIAND, Charlotte. *Une vie de création*. Paris : éditions Odile Jacob, 1998.
- 14 - Michel Bezançon cité dans RÉVIL, Philippe. « Michel Bezançon, les lumières de la ville ». Dans *Archives professionnelles de Michel Bezançon, architecte-urbaniste (1952-1985)*. Chambéry : Assemblée des Pays de Savoie, 2011, p. 8.
- 15 - LYON-CAEN, Jean-François, *op. cit.*
- 16 - CHANÉAC, Jean-Louis. *Architecture interdite*. Paris : éditions Le Linteau, 2005.

Pour citer cet article

Référence électronique

Franck Delorme, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », *In Situ* [En ligne], 24 | 2014, mis en ligne le 22 juillet 2014, consulté le 22 juillet 2014. URL : <http://insitu.revues.org/11243> ; DOI : 10.4000/insitu.11243

À propos de l'auteur

Franck Delorme

Historien de l'architecture, attaché de conservation au Centre d'archives d'architecture du xxe siècle, Cité de l'Architecture et du Patrimoine fdelorme@citechailot.fr

Droits d'auteur

© Tous droits réservés

Résumé

Les activités humaines modifient géographiquement et sociologiquement le territoire qu'elles soumettent à leur colonisation. Jusqu'à une époque récente, le milieu du XIX^e siècle, les terrains de moyenne et de haute montagne n'ont subi que des occupations relativement pacifiques, principalement des activités pastorales. Le développement progressif des loisirs, élitistes puis populaires, a eu comme conséquence la conquête définitive et parfois totale de ces nouveaux territoires encore « vierges ». La mainmise de l'homme s'est faite de plus en plus forte et visible par la viabilisation, l'urbanisation et l'édification, au fur et à mesure qu'un nombre toujours plus grand de personnes prenait le chemin saisonnier de la villégiature, inverse de l'exode des populations montagnardes vers les vallées et les villes. La ville a fait son apparition sur les pentes et au cœur de la montagne. L'architecture n'a fait que gagner en densité. L'évolution des pratiques de sports d'hiver ont influé sur l'évolution urbaine et architecturale. Son étude montre les étapes qu'elle a parcourues et traversées, matérialisées par différents types de stations, marquées elles-mêmes par un urbanisme et une architecture spécifique. Les stations de sports d'hiver, au gré des modes et des usages, ont pris des aspects différents et ont marqué plus ou moins fortement le paysage. Les expériences architecturales se sont succédé, convoquant ou rejetant tour à tour des modèles établis ou inventés. Dans un jeu de renversement, on est passé d'un village-station pionnier à une station-village nostalgique.

Entrées d'index

Mots-clés : Montagne, villégiature, urbanisme, architecture, alpinisme, thermalisme, ville thermale, ski, sports d'hiver, stations de sports d'hiver, station de première génération, station de deuxième génération, station de troisième génération, village-station, station en site vierge, station intégrée, station-village, front de neige, domaine skiable, hôtel, téléphérique, télésiège, résidence, grenouillère, chalet, tour-operating, Les Arcs, Bagnères-de-Luchon, Briançon, Cauterets, Chamonix, Courchevel, Les Eaux-Bonnes, Flaine, Megève, La Plagne, Saint-Gervais-les-Bains, Saint-Moritz, Sestrières, Superbagnères, Val-d'Isère, Valmorel, Alpes, Pyrénées, Savoie, Haute-Savoie, Rhône-Alpes, Atelier d'architecture en montagne, Jean-Louis Chanéac, Laurent Chappis, Henri Duhamel, Rémi Knafou, Jean-François Lyon-Caen, Henry Jacques Le Même, Plan neige, Commission interministérielle d'aménagement de la montagne, Service d'étude et d'aménagement touristique de la montagne, Société des montagnes de l'Arc, COGEDIM, Société d'aménagement de La Plagne, Ski-club français