

Swarthmore College

Works

Senior Theses, Projects, and Awards

Student Scholarship

2024

Les stations de vacances des années 1960-70 : comment leur architecture moderniste incarne-t-elle la France des Trente Glorieuses ?

Lily V. Fournier , '24

Follow this and additional works at: <https://works.swarthmore.edu/theses>



Part of the [French and Francophone Language and Literature Commons](#), and the [History of Art, Architecture, and Archaeology Commons](#)

Recommended Citation

Fournier, Lily V. , '24, "Les stations de vacances des années 1960-70 : comment leur architecture moderniste incarne-t-elle la France des Trente Glorieuses ?" (2024). *Senior Theses, Projects, and Awards*. 937.

<https://works.swarthmore.edu/theses/937>



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-Share Alike 4.0 International License](#). Please note: the theses in this collection are undergraduate senior theses completed by senior undergraduate students who have received a bachelor's degree.

This work is brought to you for free by Swarthmore College Libraries' Works. It has been accepted for inclusion in Senior Theses, Projects, and Awards by an authorized administrator of Works. For more information, please contact myworks@swarthmore.edu.

Les stations de vacances des années 1960-70 : comment leur architecture
moderniste incarne-t-elle la France des Trente Glorieuses ?

By Lily Varia Fournier

A senior paper submitted in partial fulfillment of the requirements for the degree of Bachelor of
arts in French and Francophone Studies at Swarthmore College
2024

French and Francophone Studies Section
Advised by Professor Christopher Robison

Table des matières

Introduction	p. 3-8
L'aménagement d'un nouveau style d'architecture	p. 9-17
- Le Plan neige	
- Les Arcs et Charlotte Perriand	
- La Mission racine, la Grande Motte, et Jean Balladur	
Les utopies réalisés et le modèle touristique	p. 18-25
- La Plagne et Michel Bezançon	
- Le marketing des stations de vacances	
Un modernisme exclusif ?	p. 26-32
- Des stations pour qui ?	
- Une architecture exclusive ?	
Conclusion	p. 33-34
Images	p. 35-40
Œuvres Citées	p. 41-44

Introduction

C'est un stéréotype que personne ne reste dans les villes françaises pendant le mois d'août, mais il est vrai que la culture des vacances en France est assez unique. Les Français utilisent généralement la moitié de leurs congés payés en été pendant le mois d'août ou de juillet. Les années 1950 et 1960 ont vu une démocratisation importante des vacances avec l'établissement de nouvelles lois, en particulier le passage de la Loi n° 69-434, votée par l'Assemblée en 1968, qui ont standardisé les vacances pour les Français de la classe moyenne. Le projet actuel cherche à analyser le phénomène des villes de vacances qui ont accompagné cette démocratisation des vacances. Il est donc essentiel de comprendre les contextes historiques et sociaux français qui décrivent bien ce phénomène des stations de vacances.

Au début des années 1930 moins de 10% de la population partait en vacances, mais dans les années 1980, ce chiffre a augmenté considérablement avec plus de 60% des Français partant en vacances (Furlough "Making Mass Vacations" 250). Ce tourisme démocratisé a d'abord été promu par la gauche en tant qu'une vision du tourisme social. À partir des années trente, sous l'influence de groupes socialistes et gauchistes, le tourisme n'était plus « the privilege of elites, vacations had been 'conquered for the working class' » (Furlough 254). Pendant les années 1950, le tourisme social « was eclipsed by the tremendous increase in commercial (for-profit) tourism » (Furlough 273). Une partie importante de cette période était l'expansion des congés payés que le gouvernement et les entreprises ont étendus pendant les années 1950 et 60. En 1968, le gouvernement a établi une durée de quatre semaines de congés payés pour les salariés, une loi qui a consolidé le rôle des vacances dans la vie française.

Les stations de vacances que l'on va examiner portent les traces de cette transition dans la conceptualisation sociale des vacances, négociant l'espace qui se situe à l'intersection entre une vision démocratisée des vacances et un modèle rentable de celles-ci.

La démocratisation des vacances était possible parce que la France a connu une période économique fructueuse appelée les Trente Glorieuses où la classe moyenne s'est développée, la société française s'est modernisée, et l'économie a prospéré. Après la destruction immense d'infrastructures, la perte de vie, et l'occupation de la France pendant la Deuxième Guerre mondiale, les Trente Glorieuses constituaient une réaffirmation d'une identité française avec le développement d'une classe moyenne forte et l'adoption de politiques libérales qui ont renforcé les mesures de protection sociale. Dans *Fast Cars Clean Bodies*, Kristin Ross explore la modernisation et l'industrialisation de la société française qui facilite et nécessite la croissance de la classe moyenne, un phénomène qui s'accompagne d'un recours soudain (et souvent invisibilisé) aux anciennes colonies françaises pour augmenter la main-d'œuvre, ce qui donne lieu à des disparités sociales complexes que nous explorerons dans la dernière section du projet actuel lorsque nous considérerons la question des communautés qui bénéficient de cette nouvelle conceptualisation sociale des vacances.

Dans l'histoire française, les Trente Glorieuses représentent également la fin du grand Empire colonial. En particulier, l'indépendance de l'Algérie a changé la vie politique française. En ce qui concerne la question des vacances, l'Algérie représentait une vision utopiste du colonialisme, une destination idéalisée en tant que site de vacances accessible pour les Français. Cependant, son développement touristique n'a jamais été réalisé complètement ; l'indépendance du pays et l'expulsion des Français qui a suivi ont arrêté le développement du tourisme français. Avant son indépendance, cependant, on y voit une longue histoire du tourisme: en particulier,

l'association Tourisme et Travail, un groupe qui a commencé son tourisme social en 1944, (Furlough *Tourisme, mouvement* 392), organisait des visites en Algérie pour les Français de la métropole depuis 1945.¹ En 1960, l'Algérie, l'ancienne colonie française avec ses plages ensoleillées, a obtenu son indépendance et le pays n'était plus ouvert aux Français.

La fin de l'accès à l'Algérie pour les Français correspond précisément à la croissance des vacances dans la classe moyenne. En réponse, on voit le gouvernement français développer de nouvelles stations en France pour accueillir les Français. Sur le littoral et dans les montagnes en particulier, le gouvernement a soutenu la création de nouvelles villes de vacances.

Ces stations de vacances n'étaient pas seulement des endroits aménagés au hasard; en effet, elles sont parmi les meilleurs exemples de l'urbanisme et de l'architecture moderniste, en particulier le style international, un style précis du modernisme, du milieu du 20^e siècle. Le modernisme, comme tous les mouvements d'art, n'est ni un seul style ni une seule idéologie. Les stations de ski de cette période incarnent les idéaux des modernistes développés pendant la période de l'entre-deux-guerres et réalisés après la Deuxième Guerre mondiale. Plus généralement, le modernisme est une architecture qui répond à et qui incorpore le nouvel âge industriel, souvent sans aucunes références au passé de l'architecture. À cet effet, « modernist designers in general eschewed historicism and decoration, and aimed to achieve in their work a complete integration of art science, and technology » (Barter 8). Cette vision se présente souvent comme un désir d'efficacité, avec des projets dans lesquels les modernistes veulent maximiser l'espace. Par conséquent, l'urbanisme moderniste tourne souvent vers une concentration des immeubles près d'un espace vert. On voit ce modèle de la *tour dans le parc* dans les dessins urbanistes de Le Corbusier, tels que sa ville Radieuse (1930), sa Cité Radieuses (réalisée 1947-52), son plan Voisin (1925), et sa Ville contemporaine (1922) (voir une version à l'Image

¹ Pour en savoir plus sur le tourisme français en Algérie, voir Zytnicki.

1). Kristin Ross considère comment en France ; « modernization created a new, pared down, and streamlined French household, rendered more compact in many cases by recent migrations from the provinces to the city » (Ross 127).

Le développement de nouvelles technologies a élargi les possibilités architecturales que les modernistes ont pu exploiter, privilégiant un esprit de “tabula rasa [table rase]”: la croyance qu’un architecte pourrait, et devrait, commencer sans aucune référence historique. Le Corbusier, par exemple, voyait l’aménagement comme « one of the applied sciences, the province of specially trained theorists and technicians. The design of cities was too important to be left to the citizens » (Fishman 190). Évidemment c’est impossible de se séparer, complètement, de l’histoire. Dans *Paris: Capital of Modernity*, David Harvey explore l’impossibilité inhérente de ce qu’il appelle « the myth of modernity » (1). Même si le « radical break » (1) des modernistes n’est pas vraiment possible, Harvey a lancé l’idée de la destruction créative ; « If modernity exists as a meaningful term, it signals some decisive moments of creative destruction » (1). La destruction que ce développement architectural nécessite est, évidemment, plus difficile à réaliser dans les villes où il y avait déjà beaucoup de choses que l’on devrait détruire pour un nouvel aménagement. Même si les modernistes voudraient raser les grandes villes, ce choix était, bien sûr, rarement praticable. Les villes de vacances étaient une chance d’aménager une nouvelle ville complète. Généralement, les nouvelles stations ont été construites dans un environnement “sauvage,” ce qui a permis aux architectes modernistes de concevoir des villes entières.

Pour cette raison, les architectes modernistes tels que Charlotte Perriand, Jean Balladur, et Michel Bezançon ont eu l’opportunité de développer pleinement leur vision dans les stations pour les touristes français. Par conséquent, les architectes de ces stations ont été souvent liées personnellement et idéologiquement aux grandes architectes modernistes, tels qu’Oscar

Niemeyer (qui a fait la nouvelle capitale de Brasilia), Le Corbusier (l'architecte moderniste le plus célèbre), et l'école du Bauhaus (où, entre les deux guerres mondiales, les étudiants ont essayé de faire des objets *entiers*). Ces modernistes cherchent les formes du présent et du futur pour incarner l'esprit de l'époque.

Même si l'architecture est souvent représentative du modernisme, l'architecture et les architectes de ces stations de vacances ne sont pas très recherchées. En effet, les recherches sur les villes de vacances se focalisent souvent sur les conséquences économiques pour ces régions de tourisme qui ont été créées. Quand les chercheurs parlent de l'architecture, ce n'est souvent qu'une histoire d'aménagement. *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver* (2007) de Mariusz Wozniak est un bon exemple des recherches qui existent ; il se focalise sur les modèles architecturaux et gouvernementaux de stations de ski, mais ne parle pas de l'utilisation des stations en tant que phénomène socioculturel. Le projet actuel cherche à nuancer le discours critique sur l'architecture en le mettant en dialogue avec des considérations sur l'impact économique, historique et social de ces stations de vacances.

Il y a beaucoup de sources utiles et diverses pour comprendre ces stations de vacances, telles que des sites architecturaux, gouvernementaux, et culturels. Je vais considérer, par exemple, les documents officiels du gouvernement français qui parlent de l'aménagement de ces villes et les lois qui les concernent. Les documents architecturaux, comme les plans ou les objectifs des journaux de l'architecte, seront utiles pour comprendre la question de l'espace physique. Pour comprendre l'image culturelle de ces stations, je vais utiliser les publicités télévisées et imprimées des villes de vacances, qui nous donnent des informations sur les clients que les stations veulent accueillir. En outre, il y a beaucoup de sources qui concernent la situation économique, particulièrement lorsque le gouvernement essaye de comprendre les succès et

échecs de ce genre d'aménagement. Finalement, des sources secondaires architecturales, sociales, et d'aménagement vont être utiles, y compris les théoriciens du modernisme, comme Kristin Ross (*Fast Cars Clean Bodies*) et Edward Welch (*Making Space in Post-War France: The Dreams, Realities and Aftermath of State Planning*), de l'architecture, comme Arthur Rüegg (*Les « Cellules vitales » : cuisson et sanitaire*) et Catherine Clarisse (*Charlotte Perriand et les loisirs: L'aventure des Arcs*), et de vacances, comme Ellen Furlough (*Making Mass Vacations: Tourism and Consumer Culture in France, 1930s to 1970s*) et Virginie Picon-Lefèbre (*La fabrique du bonheur*).

Je vais me concentrer, en particulier, sur les stations du *Plan Neige* et *Mission Racine*, deux plans d'aménagement de l'État qui incarnent le modèle public-privé, l'architecture moderniste, et l'objectif de démocratiser les vacances. Dans la première partie de mon analyse, je vais explorer le modernisme utopiste des architectes et des bâtiments des stations de vacances. La deuxième section va parler des besoins financiers qui gouvernent les stations. La dernière partie va essayer d'interroger la tension inhérente dans la démocratisation des vacances aux stations de vacances et leur objectif financier. Cette partie va incorporer une analyse post-coloniale qui révèle les effets de la chute de l'empire coloniale sur la logique des stations de vacances. En considérant de plus près la logique derrière l'aménagement et l'architecture de ces sites, on arrive à mieux comprendre la nature des changements radicaux qui ont eu lieu pendant l'époque des Trente Glorieuses.

L'aménagement d'un nouveau style d'architecture

Le Plan neige

Les racines du Plan Neige remontent à 1964 avec la commission interministérielle pour l'aménagement touristique de la montagne pour documenter les sites déjà skiables et pour commencer à identifier les sites qui pourraient être de futurs sites de ski. Le processus du développement du terrain de la montagne a commencé après la guerre, mais ce n'est qu'en 1967 que la commission interministérielle a annoncé les spécifications de ce programme d'aménagement aux montagnes; le Plan Neige a commencé. Le Plan Neige avait pour mission d'utiliser les techniques d'urbanisme pour aménager les sites naturellement beaux et uniques des Alpes pour attirer les Français et des touristes de diverses classes économiques. Avec ces objectifs, l'État a privilégié le modèle de la station intégrée: des stations de troisième génération. Ces stations incarnent la vision de l'urbanisme moderniste du style international: caractérisé par une approche de l'architecture *top-down* avec des bâtiments hypergéométriques en verre et en métal qui mettent l'accent sur la standardisation. Ces stations intégrées ont été créées *ex nihilo* (dans des sites sauvages) avec tous les besoins des touristes centralisés dans un bâtiment ou un petit village.

Le modèle de la station du Plan Neige est en haute altitude, étant entre 1 500 - 2 000 m d'altitude. Les stations sont accessibles en voiture, mais il y a une division claire entre l'espace consacré aux voitures et celui consacré aux piétons et skieurs. Souvent, la station elle-même fait la division entre ces deux régions. Le Plan Neige parle du "front de neige," le côté de la station qui donne sur les pistes, ainsi que la "grenouillère," la zone de piétons et skieurs avec accès aux remontées mécaniques, aux restaurants, aux magasins et aux logements de la station. Pour maximiser l'accessibilité physique et financière, les stations sont situées au fond d'un amphithéâtre naturel qui donne sur le nord pour profiter de la neige naturelle (Image 2).

Beaucoup des projets du Plan Neige contiennent plusieurs stations au même front de montagne qui sont liées par les pistes de ski mais aussi par les transports en commun, souvent des téléphériques. Les stations sont souvent nommées en fonction de l'altitude; Les Arcs 1 800, par exemple, est situé à 1 800 m d'altitude. L'État a choisi les sites, a garanti les grandes parcelles, et a établi les connexions primaires pour l'eau et l'électricité. Les promoteurs ont fait toutes les autres choses: réunir les investissements, diriger les architectes et le marketing, développer les magasins et restaurants, etc. Souvent, un seul promoteur était responsable de chaque projet, ce qui facilitait l'organisation des soutiens publics et des fonds privés donnant lieu au nouveau modèle public-privé des années 1960 et 70. En 1971, Albin Chalandon, le secrétaire d'Etat au Tourisme a dit ; « Le tourisme d'hiver est devenu une véritable industrie de la neige. (...) La station est un produit fini, fabriqué en grande série » (cité dans Wozniak 21). Cette déclaration est liée à la fois au projet économique (l'industrie de la neige) et au modernisme (la fabrication en grande série). Un objectif de Le Corbusier a été de créer des “machines à habiter.” Aux stations de ski, le modernisme a transformé cette vision en “machines à skier,” et, finalement, en “*usines à ski*” (Wozniak 20). Au même temps, l'État voulait rendre les vacances accessibles pour tous alors que les promoteurs auraient besoin de gagner de l'argent, alors les stations devaient être, en utilisant les idéaux de modernisme, efficaces. Une usine incarne l'efficacité où la forme physique facilite une production maximisée. Comme le modernisme urbain d'où cette vision architecturale vient, les stations du Plan Neige économisent et standardisent leur architecture pour maximiser leur position économique. On verra plus tard que ces besoins économiques sont souvent en désaccord avec les visions utopiques des architectes.

Les Arcs et Charlotte Perriand

Même s'ils ne constituent pas les premières stations du Plan Neige, on va commencer avec la création de Les Arcs puisque le projet incarne le modèle moderniste. Les projets de Les Arcs ont été réalisés par plusieurs architectes et designers. Je vais me focaliser sur Charlotte Perriand, une architecte moderniste qui se concentrait sur les espaces d'habitation de la station. Sa vision esthétique était liée à l'organisation de l'espace, la standardisation, et les particularités de l'architecture des loisirs. Le modernisme a souvent cherché un modèle qui résoudrait les grands problèmes sociaux et écologiques du monde avec l'architecture. Perriand a incarné ce désir dans ses associations et ses designs. Une amie et collègue de Le Corbusier et Pierre Jeanneret, elle avait des rapports avec de grands architectes modernistes. Les idées de Le Corbusier ont influencé son style architectural et les idées de Perriand ont également influencé Le Corbusier. En particulier, en 1946 à la Cité Radieuse de Le Corbusier, les deux ont réalisé leur image de la 'cellule type' (Rüegg 135). Les cellules standardisaient les appartements, les salles de bains, et même les cuisines. Ce modèle économise les logements en masse et pousse vers une image d'une utopie universelle: *une* seule forme architecturale qui peut satisfaire aux besoins essentiels des habitants.

Dans la ville de Bourg-Saint-Maurice en Savoie, l'aménagement d'Arc 1600, Arc 1800, et Arc 2000 incarne le concept des "usines à ski." Arc 1600 est considéré comme le laboratoire pour l'équipe. Orienté vers « une clientèle de pionniers assez aisée, audacieuse et enthousiaste » (Clarisse 143), Arc 1600 est ouvert en 1968. Arc 1600 est accessible par les transports en commun, notamment un train de la gare SNCF de Bourg-Saint-Maurice (Clarisse 144). Les bâtiments de 1600, appelés Les Cascades, sont orientés avec les vents du site et construits sous forme d'escalier avec des marches qui suivent la pente du terrain. Les appartements incluent des balcons et au moins deux lits. Dans son autobiographie, Charlotte Perriand se souvient d'une

personne qui a remarqué ; « C'est une bonne femme qu'a travaillé chez un dénommée Le Tordusier qu'a pondu ça ! » (Perriand 345) Cette remarque souligne que la forme des Arcs est différente du style traditionnel de la communauté permanente. Au même temps, le prestige de Le Corbusier et Charlotte Perriand, comme architectes avant-gardistes, n'a aucune importance pour la personne qui a fait ce commentaire. Cette indifférence met en relief le fait que la théorie architecturale est l'objectif principal pour les architectes, mais pour les résidents (et on verra pour les touristes aussi) les objectifs théoriques de ces projets n'était pas le plus important. Cette tension ne dit pas que l'architecture n'a aucune importance, mais l'impact du projet est toujours le plus important pour le public. Et la forme architecturale est un aspect significatif de l'impact d'une station de ski, mais il y en a beaucoup d'autres et ces impacts sont différents pour des groupes différents.

Si Arc 1600 était conçu pour les aventuriers, Arc 1800 était pour la classe moyenne. L'équipe a continué avec une vision rigoureusement moderniste, avec Roger Godino, le promoteur, qui précise ; « Je pense que l'urbanisme en montagne et l'architecture ne peuvent qu'être modernes...Il est certain que les stations que l'on va faire à partir de maintenant ne seront pas pour les 50 000 skieurs les plus fortunés...mais pour les 6 millions de Français qui vont faire du ski » (Perriand 350). La petite taille des appartements à l'Arc 1600 les rendait accessibles à la classe moyenne, offrant ainsi un espace qui répondait à la démocratisation récente des vacances. Contrairement à d'autres petits appartements d'économie, Arc 1600 était bien reçu grâce à son aménagement attractif (Wozniak 95). Avec Arc 1800, Perriand maîtrise la standardisation des cellules et la production en masse (image 3). Les appartements abordables nécessitaient l'aménagement précis et des éléments standardisés ; « dans mes études, je recherchais la plus petite trame sur la plus grande profondeur, secret de l'économie du projet qui augmente le

nombre des studios pour une longueur donnée. Chaque centimètre comptait... » (Perriand 372). Dans ce but, Perriand a commandé la production de salles de bains en polyester. Créées par une firme qui fournit les bateaux, les salles de bains ont été faites en unité et envoyées aux Arcs. Les appartements de 1800 étaient ainsi conçus pour être plus accessibles à toutes les étapes. Son utilisation des usines maritimes n'est pas un hasard. Les bateaux étaient une source d'inspiration pour plusieurs architectes modernistes, en tant que formes qui sont indépendantes. Comme les villes d'aménagement *top-down*, par un seul architecte, les bateaux fournissent aussi tout pour leur habitants. Le Corbusier, par exemple, a été inspiré, principalement, par les bateaux et les monastères, une autre architecture isolée et unifiée (Panerai 114). Pour lui, les bateaux représentent « l'organisation rationnelle vers laquelle doivent tendre des unités d'habitation » (Wozniak 62). Alors, le choix de Charlotte Perriand d'utiliser une entreprise maritime est liée aux valeurs du mouvement moderniste. Comme un bateau, son projet veut fournir tous les désirs de ses visiteurs.

L'image architecturale d'Arc 1800 et 2000 est toujours moderniste et urbanisée. Évidemment, un grand bâtiment en nature n'est pas normalement notre image de l'urbanisme, mais il faut se rappeler de la vision urbaine des modernistes. Pour eux, ce n'est pas une question de densité ou d'industrie spécifique. Par contre, les “machines à habiter” de Le Corbusier peuvent exister n'importe où. Les formes d'Arc 1600, 1800 et 2000 installés sur le mont suivent la forme des Alpes avec des toits qui suivent la forme des monts, incarnent le modèle de la *tour dans le parc* qu'on voit fréquemment dans l'aménagement moderniste. Un modèle qui veut concentrer les logements dans les hauts immeubles qui existent dans les grands parcs urbains. Les alpes ne sont pas une zone urbanisée, mais la forme des stations du Plan neige relance l'urbanisme moderniste dans le plus grand parc: la nature sauvage. Aux Arcs, les balcons et

fronts de neige « ouvrent donc les portes d'une montagne 'riant, agréable et glaciale' » (Wozniak 99). C'est peut-être un peu paradoxal d'avoir le modernisme géométrique situé dans les Alpes sauvages, mais ce modèle suit absolument les idées modernistes promues sous le Plan neige et par les modernistes. C'est important qu'on comprenne le rôle du modernisme pour les stations de vacances parce que les objectifs du mouvement architectural peuvent nous aider à comprendre les objectifs des projets. Le modernisme, dans ses nombreuses versions, cherche quelque chose de moderne, c'est-à-dire qui incarne le moment et pousse vers l'avenir. Alors, dans les stations de ski modernes, il faut se demander vers quel avenir cette architecture pousse? On va explorer cette question dans les prochaines parties.

La Mission racine, la Grande Motte, et Jean Balladur

Pendant l'aménagement des Alpes, le gouvernement français a également lancé des programmes d'aménagement sur le littoral pour créer des stations balnéaires. La mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon (connue sous le nom de la Mission Racine d'après son président Pierre Racine) a été lancée officiellement en 1963. La Mission Racine voulait valoriser des zones sauvages pour lancer le tourisme balnéaire de Languedoc-Roussillon avec la création de 500 000 lits touristiques (François 14-15). C'était l'époque des trois *S* ; « Sea, Sun, et Sand » (Furlough "Making Mass Vacations" 276) où le littoral était accessible en tant qu'un endroit détente pour tous. Beaucoup de critiques ajoutent un autre *S*, le sexe, un ajout qui représente fortement le désir de créer des lieux de plaisir. La Grande Motte est une de ces stations touristiques aménagées dans le cadre de la Mission Racine par l'architecte Jean Balladur, qui a œuvré pour *une* vision unifiée de l'aménagement de La Grande

Motte, s'inspirant de beaucoup d'architectes clairement modernistes, notamment Le Corbusier, Oscar Niemeyer, Mies van der Rohe, et le Bauhaus.

La forme prédominante de la Grande Motte est la pyramide. Balladur a créé de grands bâtiments résidentiels dans la forme pyramidale, inspirés par les pyramides maya, particulièrement à Teotihuacan au Mexique. Balladur a dissocié cette forme de son contexte original et il l'a adaptée pour interagir avec le paysage plat du sable et de la mer ; « Le Languedoc-Roussillon est une zone rigoureusement horizontale...Il m'a semblé, en premier temps, qu'une profile pyramidale était...beaucoup mieux au site horizontal que, par exemple, un tour verticale » (Balladur 2:16-2:50). « Je chercha donc à composer une sorte d'accord musical légèrement dissonant, en accouplement deux formes simples : un cercle interrompu et un trapèze irrégulier » (Balladur 96). Ici, Balladur incarne la capacité de son époque où les technologies permettent la création libre de l'espace. Il est aussi inspiré par l'urbanisme moderniste de Brasilia.

Le projet de Brasilia a été lancé en 1954. La structure de la ville est inspirée par l'urbanisme de la Ville Radieuse de Le Corbusier (Cohen 334). Les grandes formes géométriques à La Grande Motte sont clairement liées aux bâtiments dessinés par Oscar Niemeyer. Dans Brasilia, Niemeyer développe des « “beautiful, unhoped-for, and harmonious” forms made possible by modern technology » (Cohen 335). Le site le plus connu est la juxtaposition du secrétariat avec une verticalité intense à côté de la chambre des députés et du sénat qui sont rigoureusement horizontaux. Sur cet étage plat, deux formes de bol sont juxtaposées : une qui semblerait pouvoir accepter un liquide et l'autre à l'envers. Balladur a également utilisé des formes courbes et des orbes en béton dans l'ornementation et les sculptures de la ville. Comme l'a indiqué Cohen en évoquant les nouvelles technologies, le béton en particulier a permis les nouvelles formes de Niemeyer et de Balladur. Balladur a dit explicitement ; « le béton m'appelait

donc à inventer une nouvelle modénature » (Balladur 95). À La Grande Motte, Balladur a utilisé le béton pour pré-fabriquer tous les arcs décoratifs qui sont attachés aux formes pyramidales. Cette utilisation est en accord avec le style moderniste et elle incarne le principe fondamental du modernisme : il ouvre les possibilités. Le mouvement a permis la création d'une station sans anciennes limites technologiques.

Les modernistes ont souvent prétendu chercher un style sans histoire et coupé des anciennes formes architecturales, mais Balladur nous donne une vision plus authentique du modernisme, un mouvement qui puise dans les histoires d'architecture hors de l'Europe et les réinterprète. Charlotte Perriand est restée au Japon pendant la guerre et elle a utilisé ses interprétations de formes japonaises traditionnelles, particulièrement les jardins du thé. Le Corbusier, pour sa part, a fait beaucoup d'études des formes orientales, en Algérie et à Istanbul.² À La Grande Motte, Jean Balladur a été inspiré par la forme historique de l'architecture maya. En même temps, il a voulu relancer l'urbanisme Haussmannien ; « Je me suis inspiré [...] des principes que le baron Haussman a mis en œuvre [...] J'estimais que mon devoir était de bien loger des hommes » (Balladur 46). Le résultat est une nouvelle ville, aménagée *top-down*, qui prend légèrement l'inspiration d'anciens styles architecturaux.

À la Grande Motte, Balladur a aménagé non seulement les stations balnéaires mais aussi une ville entière avec un cimetière, une mairie, de la végétation, et des chemins de circulation. Par conséquent, la forme pyramidale se trouve partout dans la ville aménagée. Comme dans d'autres stations, l'aménagement de la Grande Motte privilégie les piétons dans sa zone d'habitation. Dans un autre rejet du modernisme classique, Balladur a dit que l'urbanisation du 20^e siècle se concentre trop sur la circulation des voitures ; « Les erreurs manifestes de l'urbanisme contemporain...[m'avaient] convaincu qu'un hygiénisme primaire et la prise en

² Pour en savoir plus sur l'orientalisme et le colonialisme de Le Corbusier, voir Çelik.

compte exclusive des problèmes de circulation et de stationnement des voitures, avaient tué ‘l’échelle humaine’» (Balladur 46). À la Grande Motte, il a relancé un ancien modèle d’urbanisme avec un rapport fort avec des espaces verts, le rapport avec la nature, et la priorisation de la circulation piétonne; c’est une ville pour les personnes, non pas pour les voitures.

Les architectes du modernisme au sens pur présentent, comme on l’a vu, leurs bâtiments comme *la* forme idéale pour le site et la situation. Le modernisme pousse vers le futur, il représente des idéaux non seulement architecturaux mais aussi sociaux. La forme et la perspective de cette architecture, incarne la démocratisation de l’accès avec ces appartements qui maximisent l’efficacité pour tous. Même si les architectes présentent leur travail comme la réalisation d’une forme idéale, les stations de vacances ont également été conçues en tant que projets économiques. On va explorer la réalité économique de ces sites dans la partie suivante.

Les utopies réalisés et le modèle touristique

« La Plagne est une station fonctionnelle. On n'aime pas ce mot. Mais si elle a autant de succès, c'est que les services qu'elle rend satisfont sa clientèle. »

- Michel Bezançon (cité dans Richaud 9)

L'État a lancé le Plan neige, la Mission racine, et d'autres plans d'aménagement similaires, mais ce sont surtout des fonds privés qui ont financé les stations de vacances. Ainsi, c'est impossible de voir les stations modernistes comme des œuvres d'art abstraites. Il faut qu'on comprenne leur objectif principal: être rentables. Ce but n'est pas forcément lié à la forme architecturale. La démocratisation des vacances a nécessité la production de nouveaux endroits de tourisme, et le gouvernement et les architectes modernistes ont proposé la vision utopiste du modernisme pour aménager ces nouvelles stations de vacances. Les stations de vacances modernistes offrent une accessibilité à des nouveaux lieux pour une plus grande partie de la population française, mais elles ont également besoin d'attirer des touristes du monde entier. Même si les stations de tourisme des années 1960 et 70 incarnent, pour la plupart, l'image du modernisme, elles ne sont pas, principalement, des projets architecturaux. En effet, ces stations sont innovantes non seulement pour leur forme architecturale mais aussi pour leur organisation économique. En tant que structures, le Plan neige, la Mission racine et les projets similaires ont lancé un nouveau modèle économique: le modèle promoteur. Souvent un promoteur facilite la coordination de tous les divers acteurs: l'État, les programmes d'aménagement nationaux, les communes spécifiques, l'architecte, etc. Les projets avec un promoteur peuvent s'adapter plus vite quand la situation change et ils peuvent organiser beaucoup d'acteurs pour réaliser l'objectif d'établir une station particulière. Ces promoteurs obtiennent du financement de sources diverses: quelquefois les gouvernements (locaux ou nationaux), des entreprises qui vont faire partie de la

station finale, et des banques privées (souvent avec des emprunts avec des faibles taux d'intérêt). Ce modèle public-privé fonctionne bien avec la logique de l'architecture moderniste. Le développement de stations créées *ex nihilo* nécessite beaucoup d'argent. Les grands sommes d'argent de l'État et de ses partenaires privés facilitent les grandes stations unifiées. En même temps, les stations créées *ex nihilo* offrent un produit unifié que les promoteurs peuvent vendre aux touristes. L'architecture est, fondamentalement, une forme qui facilite la vie. Un bâtiment n'est pas une œuvre à voir, c'est un site où on peut mieux vivre. Le modernisme fonctionne bien avec les besoins des stations ; l'efficacité du modernisme se prête facilement à une efficacité économique, et au début, le style moderniste était un nouveau style qui peut communiquer les idées de luxe que les stations voulaient présenter aux touristes potentiels. On verra que les besoins économiques sont souvent plus importants que les visions architecturales. Alors, quand les goûts ont changé, c'était souvent mieux pour la rentabilité de nouvelles stations d'utiliser d'autres styles d'architecture.

La Plagne et Michel Bezançon

L'exemple de La Plagne, une station de vacances en Savoie non loin des Arcs, montre fortement comment la question de l'économie devient plus importante que celle de l'architecture. Comme Les Arcs, La Plagne inclut plusieurs stations et villages de ski liés les uns aux autres, ainsi que des liaisons avec d'autres grandes stations (y compris Les Arcs) par téléphériques. Le premier site aménagé à La Plagne, Plagne Centre (1961) est souvent identifié comme le prototype de la station intégrée de troisième génération valorisée par le Plan Neige. Avec Plagne Centre et le deuxième site, Aime 2000 (1969-70), l'architecte Michel Bezançon a utilisé l'architecture hyper-moderniste en utilisant le style international (image 5). Contrairement aux

autres architectes, par contre, Bezançon donne explicitement la priorité au succès financier. Par conséquent, les stations de La Plagne ne suivent pas une seule image architecturale. Au total, il y a sept stations d'altitude et quatre autres stations/villages à La Plagne, et ces stations sont très diverses dans leurs styles d'aménagement.

Même si Bezançon n'était pas un architecte purement moderniste, ses *paquebots de neige* représentent les valeurs du modernisme. Plagne Centre, le modèle d'une station intégrée, est faite avec des formes simples et géométriques. L'image du style international, les simples bâtiments carrés de Plagne Centre peuvent être localisés dans n'importe quelle ville avec aisance. L'Aime 2000, le paquebot des neiges le plus célèbre, est situé, presque isolé, dans un environnement entouré de neige. C'est un seul bâtiment où l'aménagement des étages fait une forme de trois cimes. Ouvert en 1969, les balcons et les fenêtres des appartements sont orientés pour maximiser les vues de l'espace naturel. Encore une fois, on voit les formes marines comme une source d'inspiration pour les projets modernistes. Et, parallèlement aux Arcs et d'autres stations modernistes, Le Corbusier était une source d'inspiration pour Bezançon à La Plagne (Richaud 10). En parlant des stations de La Plagne pendant les années 60, Bezançon a dit ; « C'était une utopie, à une époque où la clientèle rêvait encore de modernisme » (Richaud 10). Évidemment, l'objectif de faire une utopie de vacances est la plus importante. Bezançon a utilisé le modernisme parce que c'était le style le plus rentable.

Mais, quand l'état d'esprit du public a changé, Bezançon a adapté son style architectural. Pour lui ; « peu importe finalement qu'il soit moderne ou pas [...] 'un espace de rêve au fonctionnement idyllique' » était l'objectif, alors il s'est réorienté vers les villages de ski plus traditionnels avec des chalets de neige pour ses stations (Wozniak 59). Bezançon a donc accordé la priorité à l'expérience des touristes et, en effet, à la rentabilité des stations, et non pas à sa

vision architecturale. Par contre, il suit les styles architecturaux pour réaliser son objectif de créer une station désirable pour le public. Cette orientation, vers les désirs des clients et la rentabilité de la station, révèle le fondement de ces stations: quel que soit le style architectural, il faut que les stations gagnent de l'argent. Le modernisme a été promu dans le Plan neige et la Mission racine parce que c'est un style efficace, et par conséquent, économique.

L'architecture peut s'adapter pour attirer les touristes, comme Bezançon l'a fait quand il a changé le style de l'architecture des stations plus tôt à La Plagne, mais une architecture "laide" peut être tolérée uniquement si la station continue de gagner de l'argent. Dans les années 1990, le style moderniste n'était plus un style populaire. Donc, la forme architecturale d'Aime 2000 (Le paquebot des neiges) à La Plagne a perdu les bonnes grâces des touristes. *Libération*, en 1998, a interrogé pourquoi le paquebot des neiges restait rentable même si « le béton de la gigantesque barre d'Aime 2000 affronte le mont Blanc » (Serraz). Les touristes interviewés disent clairement que l'architecture n'était pas une grande considération pour leur choix. Une visiteuse a résumé simplement la situation ; « je regarde les sapins, la neige, la blancheur. Et les immeubles, je ne les vois pas » (Serraz). Cet article souligne la petite importance de l'architecture pour ces endroits. En effet, les stations de sports, les activités et la nature des stations du Plan neige et de la Mission racine sont plus importantes pour les touristes.

La fabrique du bonheur de Virginie Picon-Lefèbvre parle explicitement de cet objectif primaire: la fabrique du bonheur. Le titre représente le genre de création unique de l'architecture des stations de vacances. Elles ne sont pas la création d'une vision architecturale, mais plutôt la création du bonheur, de la plaisance, de la joie. En effet, l'étude de Picon-Lefèbvre, qui focalise sur l'aménagement des sites de vacances, est un projet de recherche assez unique. Même si les stations de vacances suivent les idéaux architecturaux du modernisme, les architectes et leurs

projets d'architecture pour le tourisme ne reçoivent ni l'attention ni les éloges architecturaux que ne reçoivent d'autres sortes d'endroits. Michel Bezançon et Jean Ballardur ne sont pas les grands architectes de leur époque, même si leurs projets ont lancé des visions architecturales dans de nouveaux environnements à une grande échelle. Charlotte Perriand est plus connue, mais elle a fait beaucoup d'autres projets pendant sa carrière. Picon-Lefèbvre suggère que les stations de vacances sont, avant tout, des sites commerciaux et non pas des sites architecturaux. On peut voir, clairement, la priorisation de la réussite économique à La Plagne. Mais les besoins économiques contrôlent également La Grande Motte et Les Arcs. Pour comprendre cet aspect fondamental de ces stations, il faut que l'on considère comment ces entreprises attirent les touristes, la fondation de leur existence.

Le marketing des stations de vacances

Les publicités pour les stations de tourisme présentent, bien sûr, une image utopiste de ces stations. Leur objectif (d'attirer les visiteurs) nécessite cette sorte de présentation positive. À travers les années, il y a eu beaucoup de publicités et des campagnes de marketing avec des perspectives particulières, mais en général, le marketing des stations de vacances les présente comme des sites de plaisance et de sport. En soulignant la diversité des activités possibles à la station. Une campagne pour La Grande Motte en 1987 montre un(e) visiteur(e) dans chaque vidéo qui fait une activité disponible à la station en nous disant ; « Je [fais une telle activité] à La Grande Motte. Pas vous ? ». ³ Ces vidéos très courtes présentent de nombreuses options à découvrir dont on peut profiter. La Grande Motte est le site où on peut avoir un appartement, jouer au golf et au tennis, faire du shopping, pêcher, faire de la planche à voile, et prendre le

³ Cette série des publicités, LA GRANDE MOTTE LANGUEDOC ROUSSILLON, est disponible sur le site-web de l'institut national de l'audiovisuel (ina.fr)

soleil. Tout en invitant le public à venir visiter l'endroit, cette campagne présente une vision plus grande de La Grande Motte; la station n'est pas qu'une plage ordinaire avec quelques appartements à côté. C'est un site qui satisfait tous les désirs, même ceux qu'on ne connaît pas. À La Grande Motte tout est possible.

Parallèlement, les publicités des stations de ski essaient souvent de diversifier l'image des possibilités. Les Arcs a lancé quelques publicités qui veulent clairement diversifier l'image de la station. Ce n'est pas une station de ski, mais une station de sport pendant toutes les saisons: l'équitation, la randonnée, le parapente, et le cyclisme, en plus des sports d'hiver. La promotion d'une nouvelle image fait partie de l'évolution de ces stations. L'obsession avec la forme architecturale des architectes est remplacée avec une image idéalisée pour encourager les dépenses maximales.

Les publicités reflètent fortement la préoccupation financière. Évidemment, en tant que forme, les publicités existent pour attirer les touristes et gagner plus d'argent. En particulier, la diversification d'activités présente dans les publicités souligne les besoins financiers. Les stations de ski présentent leur capacité d'accueillir les touristes pendant toute l'année parce que c'est beaucoup moins rentable d'avoir une station qui est utilisée seulement pendant l'hiver. Parallèlement, la campagne *Et vous?* de La Grande Motte veut également étendre les possibilités de la station. Les plages, en elles-mêmes, ne gagnent pas beaucoup d'argent alors les promoteurs veulent encourager les touristes à faire d'autres activités plus rentables comme le canotage et le parachute ascensionnel promus dans les publicités.

L'architecture n'est pas souvent le sujet des publicités, mais l'image architecturale et la forme d'une station centralisée, en particulier, facilitent l'accès aux activités. Comme un parc d'attractions, le premier objectif de ces stations est de produire un environnement où les touristes

peuvent satisfaire leurs rêves de sport pendant une certaine période de temps. L'aménagement de ces stations de vacances essaie de faciliter l'accès à un maximum d'activités. La Grande Motte, par exemple, est une ville complète. Le shopping, les espaces pour les sports, les endroits pour les animations et les spectacles, et le logement ont été aménagés par la vision unifiée de Jean Balladur. C'est l'objectif primaire de l'architecture en général: faciliter la plaisance des utilisateurs. Avec les stations de vacances, c'est encore plus important parce que les visiteurs n'ont pas le temps de découvrir, graduellement, une ville déconnectée. Ils veulent, par contre, avoir tout à portée de main, et une station centralisée et/ou de bons modes de transport (même des passerelles pour piétons) sont nécessaires. La clé de ce modèle est l'accessibilité.

Les publicités incarnent aussi *une* image monolithique de la France qui serait liée, évidemment, aux idéaux nationalistes autour de l'universalisme. Qui sont les Français qui vont en vacances? Qui est la classe moyenne? Dans les publicités de Les Arcs et La Grande Motte, on voit les Français blancs qui incarnent le corps « beautiful, active, playful, and physically fit » (Furlough "Making Mass Vacations" 280). En effet, en tant que site, les stations de vacances incarnent l'idée même de l'utopie. Les vacances sont censées constituer, par définition, une période sans responsabilités, sans épreuves, et sans agacements quotidiens.

Comme on l'a vu, les architectes modernistes ont souvent vu leurs projets comme l'aménagement pour tous, une idée qui fonctionne bien avec la démocratisation des vacances après la Deuxième Guerre mondiale. Sous le modèle promoteur où les stations doivent être rentables, par contre, il y a une tension entre la démocratisation du site et sa rentabilité. On a commencé avec le modernisme parce que c'est le style que le gouvernement a promu aux stations de vacances. Évidemment, il faut qu'on interroge cette décision. Il y a des raisons économiques et efficaces qu'on a vues dans cette partie, et on va étudier les valeurs de ce

modernisme plus cachées dans la troisième section Les images utopistes des stations de vacances proposent des endroits où tout le monde peut profiter de ces utopies. Mais est-ce que c'est vraiment le cas? Dans la section suivante, on va explorer la question de l'exclusion sociale qui se présente au sein de ces sites.

Un modernisme exclusif ?

« To be modern is to find ourselves in an environment that promises us adventure, power, joy, growth, transformation of ourselves and the world—and, at the same time, that threatens to destroy everything we have, everything we know, everything we are. » -Marshall Berman, *All that is Solid Melts Into Air* (15)

L'idée des vacances, particulièrement pendant les Trente Glorieuses, est située à l'intersection compliquée que Berman y souligne. Les vacances démocratisées sont possibles dans la société industrielle et modernisée après la Deuxième Guerre mondiale. Ces endroits incarnent le *adventure, power, joy, growth, and transformation of ourselves* que Berman voit dans le modernisme. La démocratisation des vacances se présente comme un moment de vraie inclusion où tous les Français peuvent, finalement, profiter de cette nouvelle conceptualisation du temps libre. Cette image, néanmoins, ignore des questions importantes: pendant l'expansion de l'accessibilité des vacances et des villes de vacances, qui est toujours exclu? Avec les vacances pour les Français, qui est considéré français? Et qu'est-ce que le rôle de la forme architecturale dans la création de ces identités? Évidemment, ces questions sont fortement liées, mais il faut que l'on considère les deux ensemble pour vraiment comprendre le développement de ces grandes stations de vacances modernistes pendant les années 1960 et 70.

Des stations pour qui?

La création d'une station *ex nihilo* et le développement d'une entreprise touristique dépendent des employés qui y travaillent. Le modernisme est souvent lié à la standardisation et à l'efficacité de son architecture, mais on doit se souvenir que, même avec la standardisation, c'est toujours de véritables personnes qui doivent exécuter le projet. Jean Balladur, en parlant de La Grande Motte dit explicitement : « Avec mes ingénieurs, nous optâmes alors pour une exécution

plus économique en parpaings de ciment. Mais les parpaings sont posés un à un par l'ouvrier maçon » (Balladur 79). Les architectes modernistes ne sont jamais les ouvriers qui posent les parpaings. La plupart des travailleurs qui ont fait La Grande Motte viennent du Portugal et de l'Afrique du nord, en particulier du Maroc et de l'Algérie (Balladur 78). Tout au long de sa construction, ces travailleurs immigrés habitaient sous le soleil chaud, la pluie forte, et le vent intense dans des campements. En effet, il n'y a jamais eu de véritables baraquements, ni aucune autre forme de logement plus accueillant sur le site ; « La durée prévue pour les chantiers était trop courte » (Balladur 78). L'architecte voit lui-même l'expérience difficile des ouvriers qui ont réalisé son projet architectural, des ouvriers qui n'auraient jamais, bien sûr, l'opportunité de participer à cette utopie de la station de vacances. Même si les travailleurs ont souvent le rapport le plus intime avec un site de vacances, seulement les visiteurs qui payent peuvent bénéficier de sa beauté et de son confort. D'un côté, cette réalité ne s'accorde pas avec la vision des vacances démocratisées. D'une autre perspective, par contre, ces ouvriers d'étrangers sont exclus nécessairement pour créer la vision des vacances démocratisées. Les Trente Glorieuses sont la réaffirmation de l'identité française après la dévastation de la guerre ; la création d'une *France* unifiée nécessite l'exclusion de l'*autre*.

La France avait un besoin particulièrement aigu de réaffirmer sa propre identité nationale et l'identité de l'autre à cause de la chute de l'empire coloniale. Évidemment, la France continue d'avoir des territoires outre-mer, les départements gagnés pendant l'expansion coloniale du pays, mais la perte d'Indochine en 1954 (le Vietnam) et de l'Algérie en 1962 représentent la fin du colonialisme expansif. La guerre pour l'indépendance algérienne était clivante en France, où l'hexagone s'est éloigné de son histoire de colonialisme. La modernisation en France est directement liée à la fin de l'Empire colonial. Dans *Fast Cars, Clean Bodies*, Kristin Ross a

expliqué clairement ce concept : « If Algeria is becoming an independent nation, then France must become a modern nation » (Ross 78). Avant la chute de l'Empire, la France a maintenu une position supérieure en raison de ses colonies. Après l'indépendance des anciennes colonies, la France a eu besoin de réaffirmer sa supériorité. Et la modernité était l'opportunité de créer une identité française qui maintenait toujours une position de supériorité dans l'imaginaire français. Ainsi ; « The development of national territory [is possible] through the creation of infrastructure and other forms of built environment » (Welch 37). Évidemment, l'aménagement de territoires, qui inclut les stations de vacances, n'est pas une reconstruction *neutre*. Par contre, l'aménagement est une opportunité de relancer une image de la France.

Au même temps, les Trente Glorieuses ont dépendu de la main d'œuvre peu chère des immigrés des anciennes colonies. Jusque dans les années 1970, quand la perception publique des immigrés est devenue beaucoup plus négative à cause du choc du pétrole et de la crise économique en 1974, qui a poussé les gouvernements français et algérien à limiter l'immigration, la France reçoit des immigrés, généralement de façon temporaire, particulièrement de l'Algérie (Byrnes 9-10). Ces immigrés, qui ont mis en place l'infrastructure des Trentes Glorieuses, étaient rarement les bénéficiaires de cette économie expansive. À La Grande Motte, les travailleurs du Maroc et de l'Algérie incarnent la “fin” de l'empire colonial. On a vu que ces travailleurs n'habitaient pas dans de vraies maisons pendant la réalisation de la station. Cette situation reflète le fait que personne ne les considéraient comme des futurs touristes ou des touristes potentiels. Tout le monde savait qu'ils allaient partir après la fin de la construction. La Grande Motte, dès le début, n'était pas un endroit pour ces travailleurs immigrés. L'histoire de ces ouvriers à La Grande Motte n'est pas unique. Paris a subi des grands redéveloppements sous le désir d'être moderne, et une grande partie de ces travaux ont été faite

par des immigrés d'Afrique qui ont été ensuite disloqués du centre ville vers les banlieues (Ross 151-152).

La perte de l'Empire colonial, en particulier de l'Algérie est aussi intimement liée à la démocratisation des vacances. Pendant le grand empire colonial, les colonies, en particulier l'Algérie, ont été les sources d'images fantastiques des possibilités. Les guides touristiques pendant le XIXe siècle reflète le désir de touristes de voyager vers l'étranger: « la quête d'horizons lointains » (Brémond 2). Même si l'Algérie était trop chère pour la plupart des Français de l'hexagone, les colonies satisfaisaient les grands rêves des vacances exotiques. Cet orientalisme a été envoyé en France avec des images, des textes, et des cartes postales qui sont arrivés en France de ses colonies. Avec ces images de fantasmes, la possibilité de l'*Orient* a été accessible pour tous en France. La démocratisation des vacances a promis au public la réalisation de leurs rêves de vacances. Mais les vacances dans les colonies n'étaient plus accessibles. Les stations de vacances étaient donc nécessaires pour accueillir un grand nombre de touristes mais aussi pour réaliser les rêves d'aventure coloniale qui n'étaient plus disponibles.

Les zones de tourisme dépendent également du travail des résidents permanents pour nettoyer la station, travailler dans les magasins et dans les restaurants, et faire marcher les expériences incroyables des publicités. Mais, les emplois du tourisme sont souvent « saisonniers, précaires et mal payés » (Dupont). L'économie touristique est concentrée pendant les périodes de vacances, les mois de juillet et août pour les littoraux et l'hiver, en particulier le Noël et les autres pause d'école, pour les Alpes. En outre, au littoral, particulièrement le côté Languedoc-Roussillon, les touristes ne dépensent pas beaucoup. Les stations balnéaires sont peu occupées pendant l'année, mais elles sont complètement inaccessibles aux résidents parce que les appartements doivent être libres pour les touristes pendant l'été.

Aujourd'hui, l'aménagement du gouvernement français s'oriente vers le tourisme *durable*, c'est-à-dire, le tourisme qui est durable pour l'environnement et pour les communautés permanentes. Le tourisme démocratisé et mondialisé aggrave la crise écologique avec l'augmentation des chiffres de tourisme. En France, la consommation élevée du tourisme est claire : « dans les communes les plus touristiques, on observe jusqu'à + 211 % de consommation annuelle d'eau, + 287 % de consommation annuelle d'énergie et + 27 % de production de déchets par rapport à la moyenne nationale » (Commissariat général au développement durable). Cette consommation, aux sites de tourisme mais aussi en général, a, comme on le sait, de grandes conséquences, en particulier au niveau du changement climatique. En même temps, le tourisme est menacé fortement par ces changements. La montée du niveau des mers et la perte de la neige à cause du réchauffement climatique vont forcer les stations de tourisme à changer leur modèle. Le tourisme durable doit répondre à son propre impact mais aussi aux conséquences de la surconsommation générale.

Une architecture exclusive ?

Or, comment est-ce que les valeurs du modernisme ont-elles contribué à l'exclusion sociale dans les stations de ski? Alors que les modernistes parlent souvent d'une architecture pour tous, avec le cas des architectes qui ont lancé les stations de vacances pendant les années 1960 et 70, on a déjà vu comment l'idée des vacances pour tous, plutôt que l'établissement d'une vraie égalité, réimplante les inégalités dans la nouvelle France. L'aménagement des stations de vacances a suivi rapidement la chute de l'empire. Et, bien que les enjeux soient évidemment complètement différents dans les deux cas, on voit que ces sites de vacances dépendent de la même sorte de logique moderniste d'une utopie sociale lancée *ex nihilo* qui se veut accueillante

mais qui dépend fondamentalement de l'exclusion. Même si les endroits sauvages des stations de vacances étaient *vides* de développement humain, l'exploration de "hétérotrophes" (des espaces uniques qui reflètent le monde réel mais aussi contrarient le monde) de Foucault nous dit que « nous vivons à l'intérieur d'un ensemble de relations qui définissent des emplacements » (Foucault). Avec cette perspective, on voit clairement que les liens sociaux et culturels persistent même dans les endroits qui veulent se séparer du monde, comme nos villes de vacances. Quand on prend l'importance des rapports personnels, on peut voir plus clairement comment ces stations de vacances sont liées à l'histoire du colonialisme en France. La France a vu sa mission civilisatrice, la colonisation, comme la construction des civilisations aux colonies qui n'étaient pas civilisées. Cette mission a souvent dépendu d'idéaux modernistes—l'hygiène, l'efficacité, l'aménagement hyper-rational—pour établir la dominance coloniale, quelquefois dans l'architecture explicitement. En effet, dans plusieurs cas, les architectes de ces stations de vacances sont les mêmes qui ont contribué à l'architecture utopiste du colonialisme. Le Corbusier, pour sa part, a proposé le développement d'Algiers sous un plan qui s'appelle *Obus*, un exemple notable des angles morts colonialistes et racistes qui peuvent se cacher derrière les idéaux modernistes. La violence inhérente à ce titre est liée fortement à la violence coloniale de la France vers l'Algérie.⁴ C'est une histoire parallèle aux stations de vacances ; Isola 2000, une station de ski a été aménagée sous le plan neige par Henri Beri, qui a travaillé en Algérie pendant la période de colonisation.

Et ce n'est pas seulement les projets coloniaux ou les idéologies violentes qui se présentent. Le Corbusier, grand architecte moderniste, s'est fortement tourné vers l'exclusion et le fascisme pendant sa carrière. Récemment ce genre d'études est devenu plus populaire avec des articles et des études qui explorent les liens entre Le Corbusier et des principes racistes,

⁴ Pour en savoir plus sur le plan *Obus* de Le Corbusier, voir Çelik.

antisémites, eugénistes, et fascistes.⁵ Est-ce que l'on peut séparer vraiment ces idéologies dangereuses des formes architecturales qu'elles produisent?

En fait, je dirais que oui. Même s'il y a des architectures modernistes qui incarnent le racisme. En effet, il y a plein d'exemples de modernismes inclusifs et anti-colonialistes. Il y a des exemples du modernisme du style international qui ont été lancés dans les anciennes colonies pour soutenir le projet d'indépendance. Lagos, Nigeria, par exemple, a été aménagée dans un style moderniste après l'indépendance pour établir la puissance et la modernité du nouvel État.⁶ Il y a des cas parallèles au Ghana⁷ et en Inde⁸. Comme on a vu, le modernisme européen a été souvent orienté pour renforcer la supériorité de l'Europe comme moderne contre les anciennes colonies "primitives." Alors, qu'est ce que le modernisme? Qu'est-ce que son idéologie? Clairement, comme des exemples divers nous montrent, il n'est pas *un* modernisme singulier. La forme architecturale du modernisme n'a pas seulement rapport avec *une* perspective sociale ou politique ; effectivement, l'architecture, en général, ne fait pas seulement une chose. L'architecture a des impacts sur nos expériences et notre société, et dans l'autre sens, les conditions de la société façonnent elles aussi l'architecture produite. Les stations de vacances incarnent non seulement une forme architecturale, mais aussi les idéologies de ce modernisme européen. Ces stations ont une certaine exclusivité sociale qui vient, justement, du fait que l'architecture moderniste à la base de ces stations a la capacité d'avoir cette même sorte d'exclusivité.

⁵ Pour en savoir plus sur le fascisme de Le Corbusier, voir de Jarcy et Perelman.

⁶ Pour en savoir plus sur le modernisme en Lagos, voir plus Daniel Immerwahr,

⁷ Pour en savoir plus sur le modernisme en Ghana, voir Stanek

⁸ Pour en savoir plus sur le modernisme en Inde, voir Goldhagen

Conclusion

Les stations de vacances sont un genre de site sous-apprécié dans la critique, particulièrement d'un point de vue social. Cependant, comme on l'a vu, elles sont étroitement liées à plusieurs phénomènes sociaux, historiques, économiques, et architecturaux. De cette manière, les stations de vacances sont une bonne étude de cas pour interroger la société française pendant les Trente Glorieuses. Le Plan neige et la Mission racine se sont tous les deux servis du modernisme pour créer de petites utopies de vacances. Ces endroits n'avaient jamais la possibilité d'être de véritables utopies parce que les stations dépendent de leur rentabilité. En fin de compte, même si les stations de vacances peuvent créer une utopie, c'est une utopie temporaire qui n'existe que pour les visiteurs pendant leur séjour. En explorant ces endroits, j'ai surtout considéré leur forme architecturale, c'est-à-dire le modernisme, parce qu'il est une partie accessible qui incarne plusieurs phénomènes sociaux de l'époque des Trente Glorieuses.

En effet, j'ai pris l'architecture moderniste des stations de vacances comme un microcosme de la France pendant cette époque. Cette recherche ouvre d'autres pistes nécessaires et intéressantes à considérer. En particulier, les sujets de genre et de désir sexuel sont moins explorés dans ce projet, mais ils méritent notre attention. Le rôle unique des femmes est important dans le développement de ces sortes d'endroits. Les projets littoraux sont clairement liés aux désirs hétérosexuels (les trois "S" considérés ci-dessus). Parallèlement, la misogynie est fortement présente dans l'architecture moderniste. Le Corbusier, en particulier a été obsédé par la forme féminine, notamment le fantasme européen de la femme *orientale*. Les recherches sur l'architecture avec une perspective féministe existent, et le projet actuel présente l'espace des vacances comme un endroit qui pourrait bénéficier de ce genre d'analyse.

La question environnementale est une autre piste de recherches que ce projet ouvre. Les stations de vacances se présentent comme indépendantes du monde *normal*, mais le réchauffement climatique présente une menace pour tous, y compris les stations de vacances. Alors, quel est le futur des vacances? Comment l'architecture et l'aménagement s'adaptent-ils en face de cette menace? Qu'est-ce que l'architecture du *tourisme durable*? Le projet actuel nous montre la capacité d'un petit aspect de la société à lancer une analyse beaucoup plus globale.

Images



Image 1 : Le genre du modernisme de Le Corbusier réalisé en Roehampton, Londres (1950)

(Panerai 123)

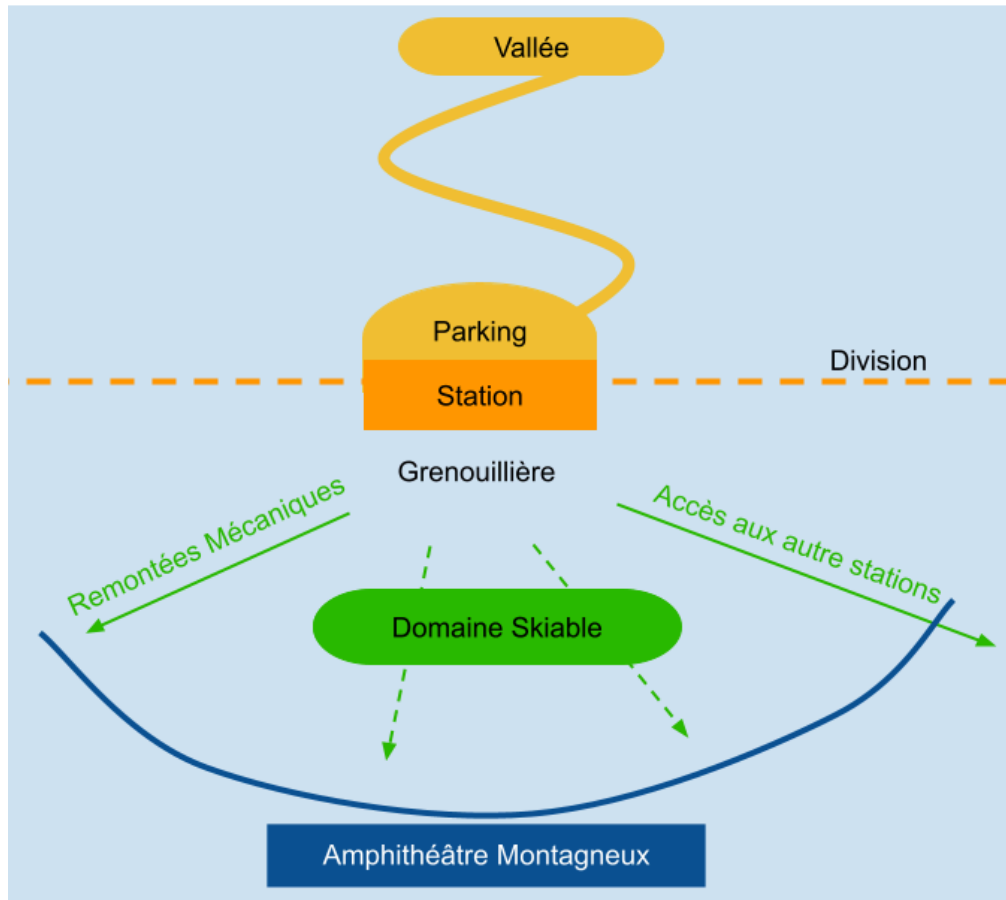


Image 2 : Croquis du Plan neige de moi (information de Cumin 51-53)

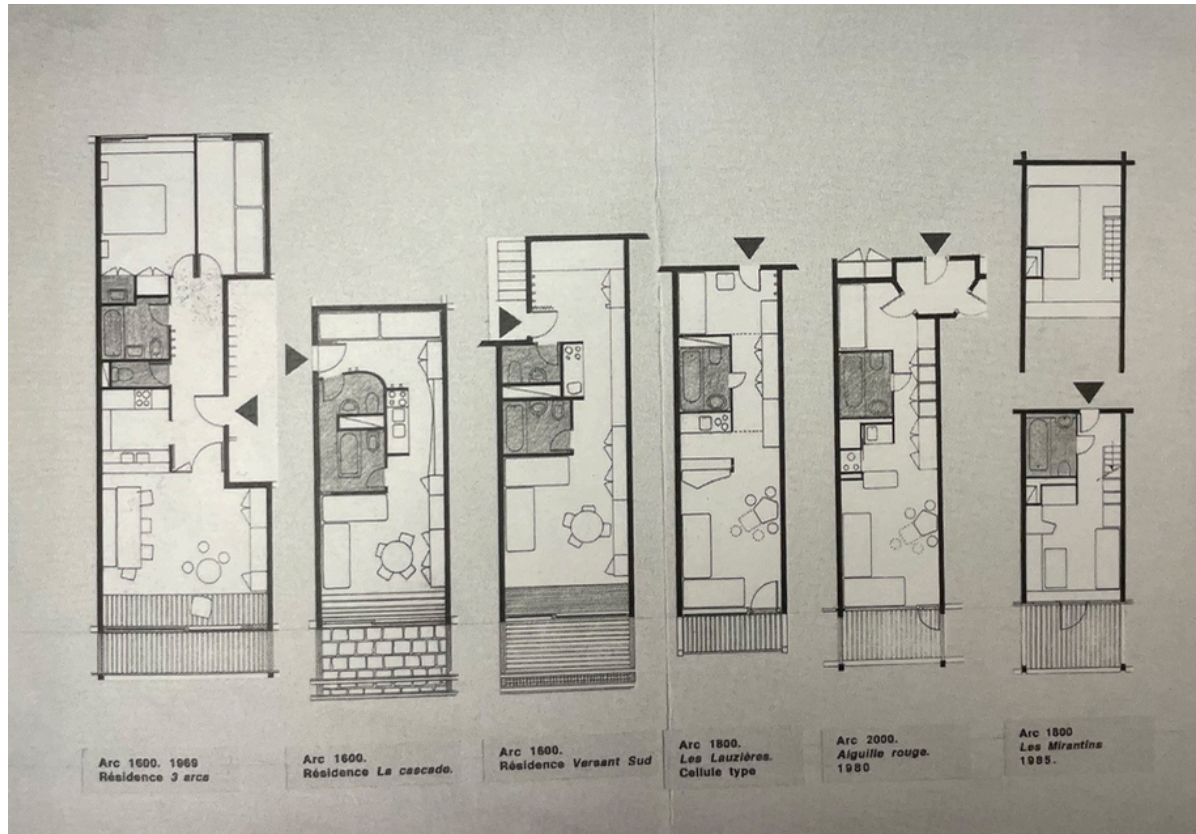


Image 3 : Des plans des appartements aux Arcs 1600, 1800, et 2000 (Clarisse 145)



Image 4 : La Grande Pyramide à la Grande Motte, façade sud, partie ouest. (François 51)



Image 5 : Aime 2000 La Plagne : le paquebot de neige (image de la-plagne.com)



Image 6 : La Plagne 1800, l'architecture n'est plus moderniste (image de la-plagne.com)

Œuvres Citées

- "Aime 2000 La Plagne." (image) *La Plagne*, <https://en.la-plagne.com/plagne-aime-2000>.
- Balladur, Jean. *La Grande Motte : L'architecture en fête ou la naissance d'une ville*. Espace Sud, 1994.
- Balladur, Jean. Entretien par André Parinaud. *La Grande Motte*, dirigée par Frédéric Carey, Office national de radiodiffusion télévision française, 1973. *Institut national de l'audiovisuel*, www.ina.fr/ina-eclaire-actu/video/i00011128/la-grande-motte.
- Barter, Judith A. "Designing for Democracy: Modernism and Its Utopias." *Art Institute of Chicago Museum Studies*, vol. 27, no. 2, 2001, pp. 6-17 + 105.
- Berman, Marshall. *All That is Solid Melts Into Air: The Experience of Modernity*. 2nd ed., New York City, Penguin Books, 1988 [1982].
- Brémond, Sandie. "La villégiature balnéaire sur la Côte de Caen au xixe siècle : représentations à travers les guides touristiques et les journaux balnéaires." *In Situ*, vol. 24, 2014, <https://doi.org/10.4000/insitu.11092>.
- Byrnes, Melissa K. *French like us? : municipal policies and North African migrants in the Parisian banlieues, 1945-1975*. 2008. Georgetown U, PhD dissertation.
- Çelik, Zeynep. "Le Corbusier, Orientalism, Colonialism." *Assemblage*, vol. 17, Avr. 1992, pp. 58-77.
- Clarisse, Catherine. "Charlotte Perriand et les loisirs: L'aventure des Arcs." *Charlotte Perriand*, compilé par Marie-Laure Jousset, 2005, pp. 129-40.
- Cohen, Jean-Louis. *The Future of Architecture Since 1889: A Worldwide History*. Phaidon Press, 2016.

Commissariat général au développement durable. "Tourisme durable : une solution pour voyager dans le monde de demain ?" *République Française*, Gouvernement Français, 12 Juillet 2021,
www.notre-environnement.gouv.fr/actualites/essentiels/article/Tourisme-durable-une-solution-pour-voyager-dans-le-monde-de-demain.

Cumin, Georges. "Les Stations Intégrées." *Urbanisme : revue française*, no. 116, 1970, pp. 50-54.

Dupont, G. "Le tourisme de masse du Languedoc-Roussillon génère peu de recettes." *Le Monde*, 5 juillet 2001.

Fishman, Robert. "The Contemporary City." *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier*, New York City, Basic Books, 1977, pp. 188-212.

François, Michèle. *Jean Balladur Et La Grande-Motte: L'architecte d'une ville*. Paris, Ministère de la Culture et de la Communication, 2010.

Foucault, Michel. "Des espaces autres. Hétérotopies." *Architecture, Mouvement, Continuité*, no. 5, écrit 14 mars 1967, publié 1984,
foucault.info/documents/heterotopia/foucault.heterotopia.fr/.

Furlough, Ellen. "Making Mass Vacations: Tourism and Consumer Culture in France, 1930s to 1970s." *Comparative Studies in Society and History*, vol. 40, no. 2, Avr. 1998, pp. 247-86.

Furlough, Ellen. "Tourisme, mouvement ouvrier et critique de la consommation en France (1945-1985)." *Au nom du consommateur : Consommation et politique en Europe et aux États-Unis au XXe siècle*, compilés par Alain Chatriot et al., Paris, La Découverte, 2004, pp. 391-404.

- Goldhagen, Sarah Williams. "Situating the Democratic Way of Life: The National Assembly Complex in Dhaka, Bangladesh." *Louis Kahn's Situated Modernism*, Yale UP, 2001, pp. 162-98.
- Harvey, David. *Paris: Capital of Modernity*. New York City, Routledge, 2003.
- Immerwahr, Daniel. "The Politics of Architecture and Urbanism in Postcolonial Lagos." *Journal of African Cultural Studies*, vol. 19, no. 2, Dec. 2007, pp. 165-86.
- de Jarcy, Xavier. *Le Corbusier, un fascisme français*. Albin Michel, 2015.
- Loi 1969-0115 du 17 mai 1969 de la portant à 4 semaines la durée minimum des congés payés annuels, Journal Officiel de la République Française [J.O.], 17 mai 1969, p. 4926.
- Panerai, Philippe, et al. "Le Corbusier and the Cité Radieuse." *Urban Forms: The Death and Life of the Urban Block*, translated by Olga Vitale Samuels, Architectural Press, 2004.
- Perelman, Marc. *Le Corbusier : Une froide vision du monde*. Michalon Editeur, 2015.
- Perriand, Charlotte. *Une vie de création*. Odile Jacob, 1998.
- Picon-Lefebvre, Virginie. *La fabrique du bonheur : Architectures du tourisme et des loisirs*. Parenthèses, 2019.
- "Plagne 1800." (image) La Plagne, <https://en.la-plagne.com/plagne-1800>.
- Richaud, Sandrine, et al. *Archives professionnelles de Michel Bezançon architecte-urbaniste (1952-1985)*. Compiled by Francine Glière, Centre d'archives d'architecture en Savoie, 2011. *Archives en ligne Savoie*, archives-en-ligne.savoie.fr/ir_pdf/PRIV/AD073_J_IR2521_17J.pdf.
- Ross, Kristin. *Fast Cars, Clean Bodies : Decolonization and the Reordering of French Culture*. Cambridge, MIT Press, 1995.

Rüegg, Arthur. "Les «Cellules Vitales»: Cuisson et Sanitaire." Traduit par Jean Torrent.

Charlotte Perriand, compilé par Marie-Laure Jousset, 2005, pp. 129-40.

Serraz, Gabrielle. "Êtes-vous ski des villes ou ski des champs? Aime 2000, un style coulé dans le béton. Cette station des Alpes surpeuplée est une usine à ski très rentable." *Libération*, 29 Dec. 1998.

Stanek, Łukasz. "Architects from Socialist Countries in Ghana (1957-67): Modern Architecture and Mondialisation." *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 74, no. 4, Dec. 2015, pp. 416-42.

Welch, Edward. *Making Space in Post-War France: The Dreams, Realities and Aftermath of State Planning*. NED-New edition, vol. 69, Modern Humanities Research Association, 2023.

Wozniak, Mariusz. *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver - Station de Tarentaise 1945-2000*. Société savoissienne d'histoire et d'archéologie, 2007.

Zytnicki, Colette. « Faire l'Algérie agréable ». Tourisme et colonisation en Algérie des années 1870 à 1962." *Le Mouvement social*, vol. 242, Janvier-Mars 2013, pp. 97-114.