

---

## La production d'un paysage par et pour le ski

Une histoire des stations de sports d'hiver dans les Alpes franco-italiennes, à travers l'œuvre de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis

*The Production of a Landscape by and for Skiing – A History of Winter Sports Resorts in the French-Italian Alps through the Work of the Architect and Town Planner Laurent Chappis*

**Caterina Franco**

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/paysage/23632>

DOI : 10.4000/paysage.23632

ISSN : 1969-6124

### Éditeur :

École nationale supérieure du paysage de Versailles-Marseille, Institut national des sciences appliquées Centre Val de Loire - École de la nature et du paysage, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, Agrocampus Angers

### Référence électronique

Caterina Franco, « La production d'un paysage par et pour le ski », *Projets de paysage* [En ligne], 25 | 2021, mis en ligne le 31 décembre 2021, consulté le 09 février 2022. URL : <http://journals.openedition.org/paysage/23632> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/paysage.23632>

---

Ce document a été généré automatiquement le 9 février 2022.



La revue *Projets de paysage* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

# La production d'un paysage par et pour le ski

Une histoire des stations de sports d'hiver dans les Alpes franco-italiennes, à travers l'œuvre de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis

*The Production of a Landscape by and for Skiing – A History of Winter Sports Resorts in the French-Italian Alps through the Work of the Architect and Town Planner Laurent Chappis*

Caterina Franco

---

## Le projet de station touristique comme construction d'un paysage

- 1 Dans l'après Seconde Guerre mondiale, une phase de croissance économique qui caractérise les pays autour de l'arc alpin, une augmentation progressive du temps libre pour les classes moyennes ainsi que la diffusion de la voiture comme moyen de déplacement entraînent la construction massive d'établissements et d'infrastructures pour les sports d'hiver. Ce phénomène a été décrit comme une « colonisation » (Cognat, 1973) de la haute montagne opérée par divers acteurs (promoteurs, touristes, architectes), souvent extérieurs aux communautés locales. L'aménagement du territoire s'organise alors différemment en fonction des contextes politiques. En France, le gouvernement lance en 1964 un plan Neige pour stimuler la création de stations de sports d'hiver, afin d'attirer des devises étrangères et de contrer l'abandon des territoires de montagne<sup>1</sup> (Knafou, 1978 ; Lyon-Caen et Chalabi, 2012 ; Wozniak, 2004). La Commission interministérielle pour l'aménagement touristique de la montagne (CIAM), établie en 1964 et qui deviendra en 1971 le Service d'étude et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM), joue un rôle majeur dans le développement de toutes les opérations, du choix du site à la définition des critères de planification jusqu'à l'allocation des fonds pour la construction.

- 2 En Italie, au contraire, il faut attendre les années 1970 pour que la programmation économique pluriannuelle soit accompagnée d'une réflexion sur l'aménagement du territoire à une échelle nationale<sup>2</sup>. Face à l'absence d'une politique du développement touristique de la part du gouvernement, l'initiative privée se fait le plus souvent porteuse de projets, qui se concrétisent de manière générale par un équipement progressif et désordonné des villages existants<sup>3</sup>.
- 3 La présente contribution interroge, à travers un regard historique, les interrelations entre la planification des stations touristiques nouvelles et la transformation des paysages de haute montagne. Le travail vise, d'une part, à montrer que la création des stations de sports d'hiver a entraîné non seulement l'implantation d'édifices et d'infrastructures, mais aussi la modification de diverses composantes de l'environnement telles que la végétation, le sol, l'hydrographie. D'autre part, nous posons l'hypothèse que les caractéristiques biophysiques et historiques des sites concernés ont joué un rôle actif dans les processus de conception et de construction des établissements touristiques, en influençant le dessin des plans et des projets ainsi que leur trajectoire.
- 4 Le parcours de l'urbaniste et architecte français Laurent Chappis (1915-2013) est adopté comme angle d'observation et fil conducteur. L'étude d'une pratique professionnelle particulière nous permet en effet de situer la place de l'architecte dans les processus de transformation des paysages de haute montagne par le sport, mais aussi de comprendre l'évolution d'un contexte historique. Notre corpus se compose de documents, textuels et dessinés, appartenant à divers fonds : des archives de l'architecte<sup>4</sup>, ainsi que des archives municipales, départementales et régionales<sup>5</sup>. Il est aussi complété par une série d'articles publiés par Laurent Chappis dans des revues d'architecture des années 1960-1980 (Chappis, 1966b, 1966a, 1970a, 1970b, 1975a, 1975b, 1980).
- 5 Après avoir brièvement évoqué la biographie de l'architecte, l'article explore d'abord ses méthodes et outils, selon une perspective synchronique : nous reconstruisons son approche du terrain par la pratique sportive, lui permettant à la fois de prendre connaissance du site et de concevoir le projet ; nous mettons en relief les éléments naturels avec lesquels l'architecte doit composer et qui concourent à la création d'un paysage spécialisé pour le ski. Puis, nous adoptons une perspective diachronique pour explorer la modification dans le temps du *processus projectuel*, à la lumière des changements politiques, culturels en matière d'aménagement de la montagne, dans les Alpes françaises et italiennes, des années 1940 jusqu'aux années 1980. Par une relecture de l'histoire des projets de paysage des stations de ski, nous parvenons enfin à une réflexion sur les rapports entre action humaine et environnement dans les terres de haute altitude.

## Laurent Chappis, architecte, urbaniste et skieur

- 6 Architecte et urbaniste né à Chambéry, montagnard et skieur expert, Laurent Chappis participe, depuis 1945, à la définition de nombreux projets pour la création de stations de ski dans les Alpes françaises, grâce à sa rencontre, lorsqu'ils étaient en captivité pendant la guerre, avec Maurice Michaud, ingénieur des Ponts et Chaussées, alors responsable de l'arrondissement de Tarentaise, en Savoie<sup>6</sup>. À la suite des analyses qu'il a menées sur le domaine des Trois-Vallées pour une thèse en urbanisme préparée durant la guerre pour l'Université de Captivité (Chappis, 2003, p. 4 ; Chappis *et al.*, 2013, p. 11),

Chappis élabore des projets pour une station aux Tovets, nommée ensuite Courchevel 1850, voulue par le conseil général de la Savoie<sup>7</sup>, qui devient une référence pour la conception des stations nouvelles. Entre la fin des années 1950 et le début des années 1960, Chappis travaille comme urbaniste et architecte-conseil ainsi qu'au sein de l'agence Berthe-Chappis-Jomain sur plusieurs projets, commandités par les départements de l'Isère (Chamrousse, Les Sept Laux, etc.) et de la Savoie (les études pour l'aménagement des Trois-Vallées et de la vallée des Belleville), ainsi que par des organismes privés<sup>8</sup>. Des conflits avec les techniciens et les promoteurs, conduisant souvent à l'abandon de la mission, caractérisent la majorité des opérations dans lesquelles Chappis s'engage dans les Alpes françaises, dans la première moitié des années 1960. L'architecte et urbaniste, dont le travail avait entretemps acquis une renommée internationale, se tourne alors vers des initiatives étrangères. Entre la moitié des années 1960 et les années 1980, il participe notamment à divers projets dans les Alpes orientales italiennes : la Société touristique italo-française pour les Alpes (STIFA) lui confie le projet d'une station nouvelle à Pila, la famille Agnelli lui demande un plan d'urbanisme pour la commune de Sestrières, la société d'aménagement turinoise Società Esercizi Fraitève Ovest (SEFO) le charge de la réalisation du plan général pour une nouvelle station à Sansicario, la famille Zegna l'implique dans la conception d'une station de ski à Biemonte. De ce côté des Alpes, cependant, une grande partie de ces projets restent sur le papier ; d'autres subissent des modifications substantielles durant la mise au point du plan-masse par des architectes locaux, ou dans la phase exécutive. Le travail de Chappis, qui associe l'activité professionnelle à une réflexion théorique, explicitée dans divers conférences et articles, s'ouvre entretemps vers d'autres massifs montagneux, dans divers pays du monde. Il consacre les dernières années de sa vie à la mise en forme d'un projet ambitieux, menée sur la base de multiples expériences et voyages et sur des analyses cartographiques. Selon sa vision, l'arc alpin en entier est pensé comme un seul « parc international<sup>9</sup> », dont les possibilités d'aménagement touristique dépendent des caractéristiques topographiques, climatiques et environnementales.

Figure 1. Laurent Chappis, Trois-Vallées, reconnaissance vers la Vizelle



Source : Photographie d'Henri Germain, 1947, département de la Savoie, archives départementales 30J 334, AD 73.

## Le ski et la marche comme *méthode projectuelle*

### Une approche directe et corporelle au site

- 7 Entre 1966 et 1970, Laurent Chappis publie une série d'articles dans des revues d'architecture qui exposent une méthode pour l'aménagement touristique des zones de haute montagne (Chappis, 1966a, 1966b, 1970a, 1970b, 1975, 1980). Une partie des réflexions porte sur les relevés des sites, phase préalable au projet. Il s'agit de la formalisation d'une pratique que l'architecte et urbaniste avait entreprise dès les années 1940, lors de la conception de la station de Courchevel 1850 et du recensement des Trois-Vallées, puis maintenue et défendue tout au long de sa carrière professionnelle.
- 8 L'architecte procède par une série de « reconnaissances », conduites en marchant, en été, et en skiant, en hiver. Il travaille en solitaire, pour que son jugement ne soit pas influencé par d'autres regards (Chappis, 2003, p. 108 ; Chappis *et al.*, 2013, p. 20). Les instruments sont assez réduits, surtout pour les premières campagnes des années 1940 et 1950 : une carte topographique à l'échelle 1/25 000 ou 1/20 000, un dessin des courbes de niveau tous les 10 ou 20 mètres, une boussole, et un altimètre (Chappis, 1970b, p. 39). Dans un processus qui est dit « méthodique » (*ibid.*), il doit néanmoins prendre en compte un certain degré d'incertitude, car si les horaires, ainsi que les points de départ et de retour sont fixes, l'itinéraire envisagé est rarement suivi (*ibid.*). Les parcours que l'architecte mène en hiver, remontant les versants à l'aide des peaux

de phoques et descendant ensuite en ski, sont creusés dans une neige intacte, et les dangers découlant des conditions topographiques, météorologiques et des avalanches sont évalués « sur-le-champ ». Durant l'été, également, Chappis se promène sur des chemins inexplorés, tout au long des massifs. Il s'agit d'une pratique qui demande un effort considérable, et qui confie aux perceptions sensibles, plus qu'à l'étude des cartes, le soin d'émettre un jugement sur les potentialités des sites parcourus. Les compétences sportives sont donc un aspect fondamental pour une prise de connaissance correcte du terrain.

« Les qualités physiques doivent permettre, quelles que soient la longueur des marches ou les difficultés d'un terrain en neige vierge, de laisser se faire le travail intellectuel d'analyse du site sans qu'il soit obéré par la fatigue physique ou le souci d'une efficacité technique à ski. Combien d'erreurs ont pu se faire, soit parce qu'un temps et une neige exceptionnelle ont conduit à un enthousiasme non contrôlé, soit parce que les mauvaises conditions atmosphériques, les difficultés du terrain ou les dangers du manteau nival prédisposaient à une vision pessimiste ! » (Chappis, 1970b, p. 38).

- 9 Chappis s'oppose, tout au long de sa carrière, au survol en hélicoptère ou en avion comme moyen pour analyser les sites de haute altitude (adopté notamment par les techniciens du SEATM). L'observation par un véhicule, qui peut s'effectuer uniquement par le beau temps et qui ne garantit jamais une position orthogonale par rapport au terrain, ne permet pas une compréhension exacte du pourcentage des pentes. Également, le « posé » en hélicoptère, pensé pour épargner la fatigue et les temps de montée en peau de phoque, fragilise le travail du concepteur. Ce sont justement la longueur des parcours et le temps qui y est dédié qui facilitent, selon Chappis, un positionnement intellectuel ouvert et qui stimulent l'imagination (Chappis, 1970b, p. 38-39 ; Chappis *et al.*, 2013, p. 66).
- 10 Par une lecture des témoignages de l'architecte, il émerge que la démarche expliquée est fortement influencée par son vécu. D'abord, les années d'étude à Grenoble, le service militaire (Chappis choisit de s'inscrire dans l'infanterie plutôt que dans le génie pour « faire de la montagne ») (*ibid.*, p. 20) et aussi la Seconde Guerre mondiale le forment comme montagnard et skieur. Après la Libération, Chappis relate que l'entreprise des campagnes de reconnaissance pour définir le plan de Courchevel a été une bénédiction :

« Rentrant de captivité, je n'aspirais qu'à une chose : la solitude, la montagne, la randonnée solitaire » (*ibid.*).

- 11 De plus, la méthode mise en place découle de son expérience militaire :

« C'est un type de raisonnement très simple et très pragmatique qui arrivait toujours à un résultat intéressant. 1) Quel est le but ? 2) Quel est le terrain ? 3) Quels sont les moyens dont on dispose ? » (*ibid.*).

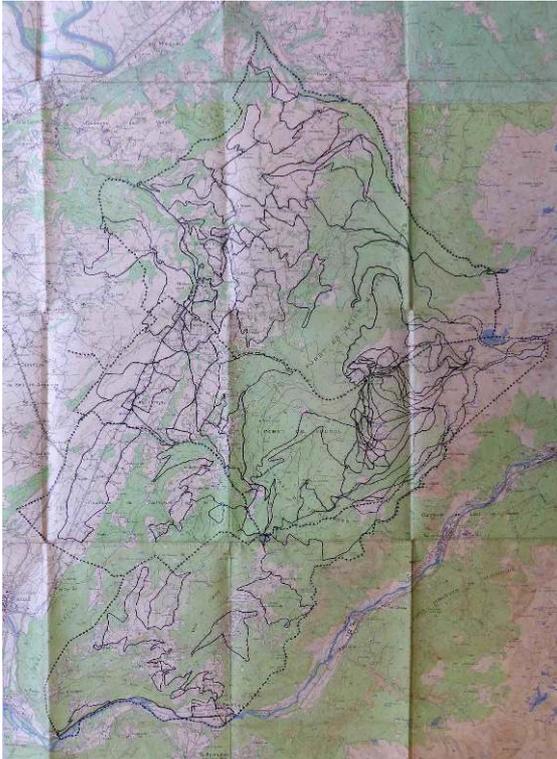
Ou encore :

« Et c'est là que la méthode de l'Armée m'a été utile. J'arrivais sur un terrain absolument vierge. [...] J'y suis allé quand il y avait du soleil, quand il y avait la neige, quand il y avait du vent, quand il y avait de la pluie. [...] Je me suis promené par tous les temps. J'ai donc ainsi, à pied ou à skis, connu le terrain, j'ai fait corps avec lui » (*ibid.*, p. 23).

## Une dilatation spatiale et temporelle des analyses

- 12 L'un des aspects qui dénotent l'originalité de la méthode d'étude de Laurent Chappis réside dans l'ampleur à la fois spatiale et temporelle des analyses de terrain.
- 13 Les archives racontent des campagnes de reconnaissances s'étalant sur de nombreux mois, menées au préalable ou en parallèle à la définition des plans d'aménagement : 6 mois d'études à temps plein dans les Trois-Vallées (1945-1946), des relevés étalés sur 12 mois dans le massif de Chamrousse (1958-1959), 18 mois pour dresser un plan d'aménagement pour Pila (1963-1964), deux ans pour le massif des Sept Laux (1962-1964)<sup>10</sup>. Dans le cas du plan d'aménagement pour la commune de Sestrières qui lui est demandé en 1964 par Gianni Agnelli, alors cadre de la FIAT<sup>11</sup>, l'architecte prétend avoir besoin de deux ans pour développer ses analyses sur le terrain. À la suite d'une forte contrariété exprimée par le commanditaire, l'architecte ne revient pas sur cette nécessité, jusqu'à risquer de perdre le travail. Ce temps d'étude est nécessaire, selon Chappis, pour observer le terrain durant toutes les saisons et sous diverses conditions météorologiques, « au moins sur deux hivers consécutifs pour tenir compte d'une bonne ou d'une mauvaise saison hivernale » (Chappis, 2003, p. 178).
- 14 La durée des études dépend aussi de l'ampleur des terrains. En effet, une deuxième particularité de cette approche consiste à inscrire le plan-masse d'une station à l'intérieur d'un plan d'aménagement qui s'étend à l'échelle du massif, et qui comprend la totalité du ou des versants, du sommet au fond de la vallée. Il s'agit d'une vision fondée sur une pratique et un parcours professionnel qui couvrent et entrelacent les champs de l'architecture et de l'urbanisme, et qui refuse de penser au plan d'une station nouvelle sans réfléchir aux relations avec le contexte et le futur domaine skiable.
- 15 Une analyse des documents d'archives produits par l'architecte pour l'aménagement du massif de Chamrousse montre l'ampleur et l'importance réservées aux reconnaissances du site. Nous retrouvons en effet le compte rendu de 21 campagnes, menées avec une fréquence régulière d'une ou deux fois par mois, entre novembre 1958 et novembre 1959<sup>12</sup>, sur une zone parcourue qui s'étale sur environ 97 km<sup>2</sup><sup>13</sup> (figure 2).

Figure 2. Itinéraires parcourus, par Laurent Chappis



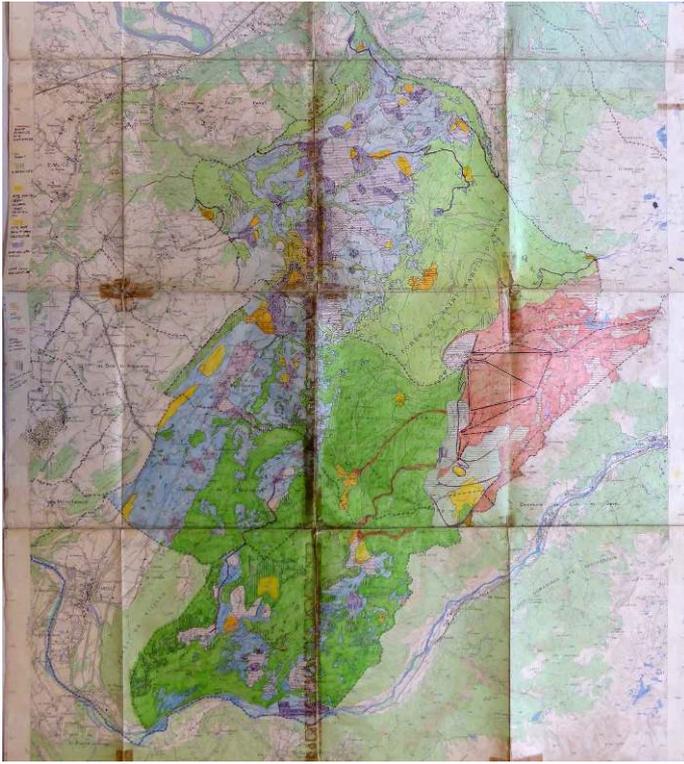
À pied en trait continu, et avec les skis en trait pointillé.

Source : dossier « Analyse des sites à Chamrousse », 1960, département de la Savoie, archives départementales, 30J 149.

- 16 L'architecte annoté sur ses cartes et ensuite transcrit dans des rapports les itinéraires parcourus et les caractéristiques propres aux terrains traversés : les conditions météorologiques ; les points de lever et de coucher du soleil ; les données climatiques (enneigement, exposition au vent et à l'irradiation solaire), topographiques (pentes, replats, rochers), panoramiques (vues), environnementales (flore, faune, sources d'eau). Une « appréciation du site faite par imprégnation » (Chappis, 1970b, p. 44) lui permet de mêler progressivement la description analytique aux considérations relatives au projet (les futurs points de convergence et divergence des pistes, les versants à reboiser, les terrains à acquérir, les replats favorables à la construction).
- 17 Dans une phase de synthèse, l'architecte et urbaniste est en mesure de composer, à partir des mêmes cartes utilisées pour les relevés, une carte de zonage. En effet, les itinéraires parcourus à ski permettent de définir les tracés des pistes et donc l'extension du domaine skiable.
- « Automatiquement, tout en découle, quand on descend à ski et que l'on est surtout seul [...] et que tout naturellement on arrive à un endroit, on se dit "les autres feront comme moi, ils arriveront là". On découvre ainsi qu'il y a des points de départ au sommet d'un massif. Qu'il y a des points de convergence en bas et que tout doucement se met en place une ossature des pistes qui sont dans la simple logique des choses » (Chappis *et al.*, 2013, p. 23).
- 18 Ensuite, des zones résidentielles sont identifiées, de préférence en correspondance des points de convergence des pistes en bas, ou bien de divergence des pistes en haut ; puis, des zones forestières, des zones agricoles et des zones inutilisables. Ce travail permet à

l'architecte de produire d'abord un plan d'aménagement étendu à l'échelle du massif (figure 3) et successivement un plan de détail de la station.

Figure 3. Plan de zonage par Laurent Chappis



En rouge, le domaine skiable ; en jaune, les zones *non aedificandi* ou à protéger ; en violet, les zones résidentielles ou à vocation résidentielle ; en vert, les zones boisées ou à reboiser ; en bleu, les zones agricoles.

Source : dossier « Analyse des sites à Chamrousse », 1960, département de la Savoie, archives départementales, 30J 149.

## L'architecte des stations doit-il être skieur ?

- 19 Les reconnaissances à ski des sites de haute montagne, déjà exécutées dans le cadre des missions d'études menées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées des services de l'État durant le régime de Vichy<sup>14</sup>, sont intégrées par l'architecte et urbaniste dans une méthode de travail qui découle de son expérience personnelle et de ses propres qualités physiques et sportives. Ce procédé est nécessaire, selon sa vision, pour une définition correcte du plan d'aménagement, comme il l'écrit dans un article publié à la suite des projets avortés des années 1960 dans les Alpes françaises :

« Il est des architectes qui acceptent de construire en montagne alors même qu'ils reconnaissent ne pas l'aimer ou ne pas pouvoir y vivre. Pourquoi s'étonner alors qu'ils y transposent des conceptions urbaines ou une architecture sans âme ? »  
(Chappis, 1970b, p. 44)

- 20 En effet, c'est à partir des mêmes considérations que Laurent Chappis avait proposé, dans le cadre des projets pour Courchevel (1948-1952), pour Roche Béranger à Chamrousse (1958-1960) et pour Sansicario (1969-1972), de créer des ateliers des architectes vivant et travaillant sur place<sup>15</sup>. Pourtant, dans le contexte français et italien des années 1960-1970, nombreux « architectes-citoyens<sup>16</sup> » n'ayant aucune

expérience préalable du travail en montagne sont engagés. C'est notamment le cas de Marcel Breuer qui dessine le projet pour Flaine à partir d'un plan général de Laurent Chappis, ou de Michel Bezançon, appelé depuis Paris par Maurice Michaud, pour travailler sur le domaine de la Grande Plagne<sup>17</sup>.

## L'évolution d'un modèle

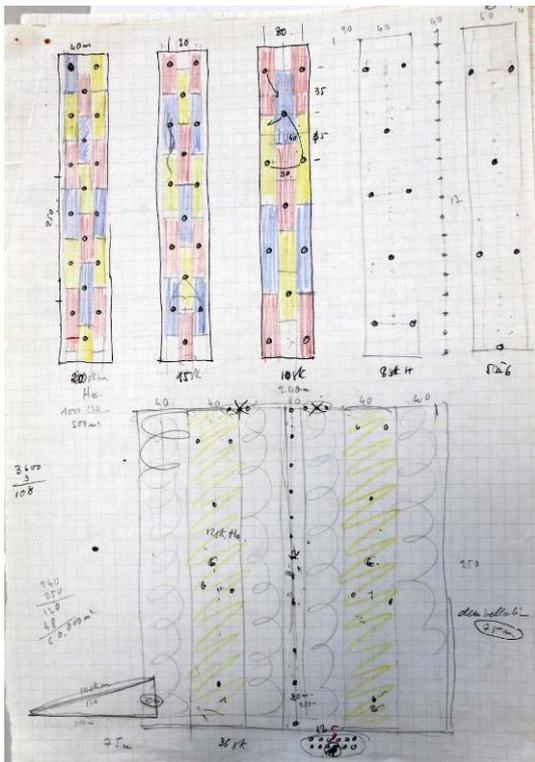
### Le ski, élément structurant le plan des stations (années 1940-1950)

« Les trois facteurs principaux qui permettent de juger la valeur d'une station sont : l'enneigement, l'ensoleillement, le dénivelé des pistes » (Chappis, 1948, p. 14).

- 21 Dans la définition des plans développés entre les années 1940 et jusqu'au début des années 1960, la compréhension des caractéristiques des sites se mêle à l'imposition d'une hiérarchie qui considère la pratique du ski comme fonction structurant l'ensemble du nouvel établissement. La quantité de lits à créer doit aussi être proportionnée à la superficie du domaine skiable, par la définition d'une « capacité de charge » des sites. Il s'agit d'un rapport numérique, fixé une première fois de manière empirique (figure 4) :

« Plantant quatre bâtons pour délimiter un terrain d'un hectare [...] je fais appel à des skieurs bénévoles qui évoluent à l'intérieur de ce carré. Je constate que, sur cette surface, ils évoluent à l'aise lorsqu'ils sont moins de dix, l'idéal étant cinq skieurs. À quinze skieurs à l'hectare, ils commencent à se gêner. À partir de vingt, les collisions risquent de se produire. À partir de vingt-cinq, certains skieurs préfèrent abandonner, tant les risques de collision augmentent et l'intérêt du ski diminue. Par la suite, j'affinerai cette notion en tenant compte du pourcentage de pente, de la qualité de la neige et de la virtuosité des skieurs » (Chappis, 2003, p. 9).

Figure 4. Croquis concernant le rapport entre le nombre des skieurs et la surface du domaine skiable, par Laurent Chappis, 1955

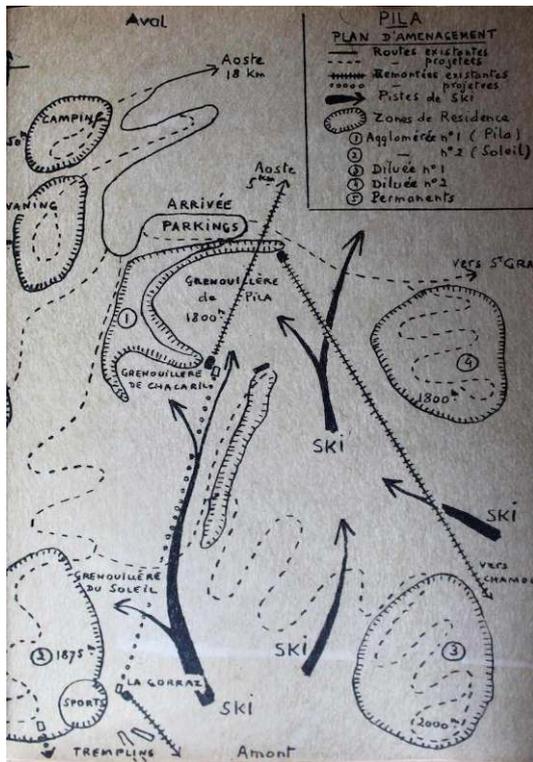


Source : dossier « Pensées concernant l'aménagement de la montagne 1946-1965 », département de la Savoie, archives départementales, 30J 325.

- 22 Enfin, la disposition des fonctions à l'intérieur de la station, ainsi que les systèmes de transport et de distribution se façonnent autour des mouvements d'un usager type qui est sensé accéder à la station avec sa voiture, se déplacer à pied tout au long de son séjour, pouvant aisément chausser les skis (figure 5).

« Tout skieur étant d'abord un automobiliste, il faut lui offrir au plus près du terrain d'évolution la possibilité d'accès et de stationnement lui permettant de devenir d'abord piéton. À ce stade intermédiaire, il faut lui offrir ce qu'il est en droit d'exiger comme client, c'est-à-dire les possibilités de se renseigner, de s'abriter, de se restaurer, de se transformer en skieur » (Chappis, 1966a).

Figure 5. Croquis de Laurent Chappis



Source : dossier « Plan pour l'aménagement de Pila », 1964, archives de la commune de Gressan.

- 23 L'articulation qui en découle est formalisée par l'urbaniste une première fois avec le plan dressé pour Courchevel : la création d'une *grenouillère*, véritable centre de la station, ouverte d'un côté vers l'arrivée des pistes comme vers une scène, et délimitée de l'autre par les équipements de loisirs et de commerces, et l'implantation des résidences « au pied des pistes » (Lyon-Caen et Chalabi, 2012).

## La cristallisation d'un modèle, dans les Alpes françaises (années 1960)

- 24 Si des exemples de stations de ski créées « de toutes pièces » existaient déjà dans les années 1940<sup>18</sup>, c'est souvent au plan pour Courchevel (1946-1952) qu'on attribue les origines de ce modèle :

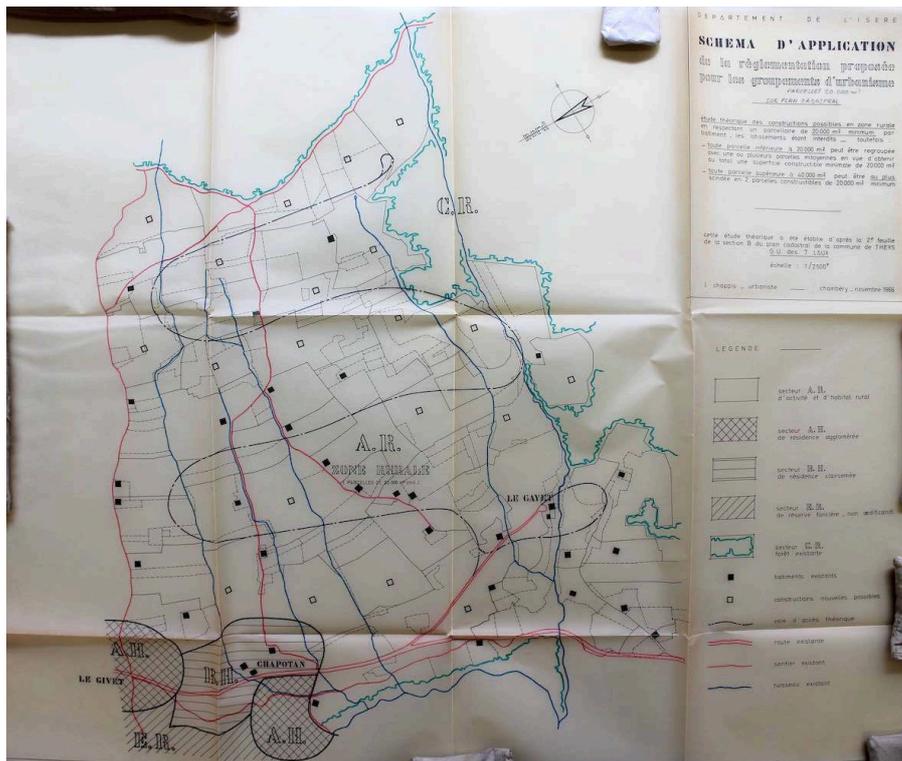
« Avec Courchevel, Chappis avait posé le postulat de l'hébergement au pied des pistes. Cela a ravi les technocrates, et Michaud et la CIAM ont systématisé la règle. C'est cette coordination des communes, des technocrates de l'État et de la promotion privée qui fonde ce type spécifiquement français de la station intégré<sup>19</sup>. »

- 25 En effet, en France, dans la seconde moitié des années 1950, de nouveaux mécanismes de collaboration entre l'État, les collectivités et les entreprises privées<sup>20</sup>, ainsi qu'une facilitation des procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique<sup>21</sup> fournissent les présupposés pour la création des « stations de troisième génération<sup>22</sup> » ou des « stations intégrées ». L'équilibre économique de l'opération s'appuie alors sur la commercialisation d'un parc immobilier de la part d'un promoteur unique dont le rôle est de plus en plus assumé par des sociétés à économie mixte concessionnaires de la

commune, afin de rentabiliser l'opération et de financer la construction des remontées mécaniques (Knafou, 1978, 1979 ; Lyon-Caen et Chalabi, 2012, p. 41 ; Wozniak, 2004). La nécessité de préserver le domaine skiable et de permettre en même temps une fréquentation hivernale de milliers de skieurs hébergés sur place favorise la création d'un habitat dense et interconnecté, qui s'achève grâce à la maîtrise du foncier et à la définition d'un plan général de la part d'un seul concepteur.

- 26 Vers la moitié des années 1960, Chappis se heurte aux diktats de la CIAM lorsqu'il essaye d'expérimenter des modèles alternatifs. En 1966, engagé par le département de l'Isère en tant qu'urbaniste pour la définition d'un plan pour les stations des Sept Laux, il est amené, grâce à des analyses sur le terrain, à imaginer de positionner les résidences touristiques sur les hauts plateaux étendus sur le versant ouest du massif de Belledonne, entre 600 et 1000 mètres d'altitude. Cela aurait impliqué une réorganisation du foncier et la création d'un établissement touristique « diffusé » au cœur des villages, encore caractérisés par une activité agricole (figure 6). Le domaine skiable aurait alors dû s'organiser autour d'une route en balcon à mi-hauteur, doublée par une piste de ski de fond pensée pour recueillir les skieurs et les mener plus en haut ou plus en bas, grâce à un système de remontées mécaniques. L'idée ne sera jamais réalisée pour différentes raisons : l'opposition des communes, mais aussi l'avis contraire du département qui, pour pouvoir faire appel aux financements du plan Neige, privilégie la création de structures d'accueil concentrées en haute altitude et une connexion à la vallée garantie uniquement par une route carrossable.

Figure 6. Schéma d'application d'une étude théorique pour la commune de Theys, par Laurent Chappis, urbaniste, pour le département de l'Isère, 1966



Les carrés blancs représentent les nouvelles constructions (à but touristique), superposées au plan cadastral de la commune.

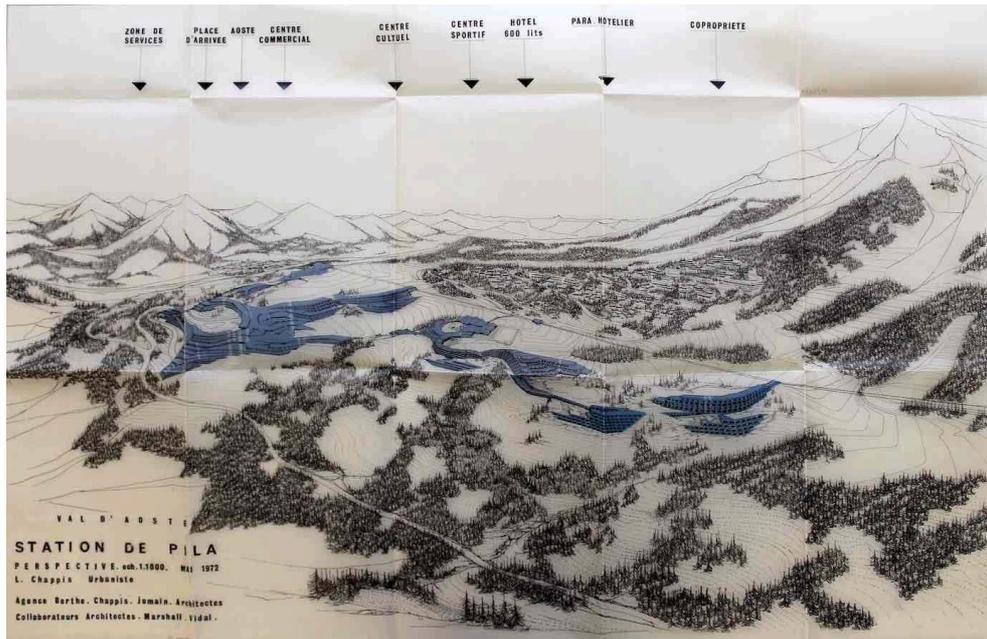
Source : département de la Savoie, archives départementales, 30J 169.

## La crise de la station intégrée et les projets de « stations de quatrième génération », dans les Alpes italiennes (1970)

- 27 Les politiques d'aménagement de la montagne et le modèle de station intégrée sont remis en cause et font l'objet de critiques à partir de la fin des années 1960, et plus manifestement dans les années 1970. La dégradation du paysage alpin provoquée par la forte urbanisation induite par le tourisme, les déséquilibres sociaux et économiques créés à une échelle locale deviennent alors évidents. Le tourisme hivernal, qui avait été considéré comme un moyen de développement des communes de haute altitude, montre désormais ses limites (Rambert, 1975 ; Denizet, 1980). Dans une série d'articles publiés après 1970 dans des revues d'architecture françaises, la montagne n'est plus présentée comme un « terrain vierge » à conquérir, mais plutôt comme un « espace sensible » (Macquart, 1974) dont les valeurs sociales, historiques, et paysagères doivent être préservées. Il s'agit aussi d'un reflet de la conjoncture économique et culturelle, marquée par la fin d'une période de croissance, une crise énergétique et l'affirmation des valeurs environnementales (Arnaud, 1975 ; Cognat, 1973). En France, une directive du président de la République promulguée en 1977, suivie par la loi dite Montagne de 1985, témoigne définitivement d'une prise de distance de la part de l'État français et de la politique d'aménagement menée dans les décennies précédentes, qui avait été centrée sur le développement touristique<sup>23</sup>. Dans les Alpes italiennes, dès la fin des années 1960, diverses communes se dotent finalement d'un plan régulateur général<sup>24</sup>. La prise de conscience d'une nécessaire politique de planification territoriale et, en même temps, d'une protection des environnements fragiles est attestée par la promulgation, en 1971, d'une loi spécifique pour la montagne<sup>25</sup>.
- 28 C'est au cours de ces années, à l'occasion d'une série de projets qui lui sont confiés par des promoteurs dans les Alpes du Piedmont et de la vallée d'Aoste<sup>26</sup>, que Laurent Chappis se fait porteur d'un nouveau paradigme pour la création de « stations de quatrième génération » (Chappis, 1975a ; Chappis, 1980). Celles-ci ne sont plus structurées autour de la pratique du ski, mais sont pensées pour une fréquentation aussi bien hivernale qu'estivale, sportive que contemplative, et intégrées dans un plan de mise en valeur du massif par diverses activités de loisirs et sportives : ski de fond, jardins botaniques, ski alpin ou zones pour la randonnée.
- 29 Cette évolution dans la conception de l'aménagement de la montagne est évidente dans les plans pour la station de Pila, dans la vallée d'Aoste. Dans une première version du plan, produite en 1964 pour la société d'aménagement STIFA, mais inachevée, l'architecte et urbaniste énonce les caractères d'un centre tourné vers l'activité hivernale :
- « La raison d'être de la station étant la pratique du ski, tout l'aménagement du terrain et la répartition des activités sont coordonnés par la délimitation des zones skiabiles. [...] Cette délimitation est en fonction de l'orientation, de la pente, de la convergence souhaitable des pistes de ski » (Chappis, 1964).
- 30 Dans une deuxième version du plan, élaborée entre 1970 et 1972 pour la nouvelle société Alpila<sup>27</sup> (figure 7), l'architecte change complètement le projet, tout comme les principes qui guident sa conception :
- « La station proprement dite a été conçue avec la volonté impérative de s'inscrire dans le site sans le perturber. Ne pas détruire les arbres et rester à l'échelle du site a été à la base de toute approche du problème. [...] On pense ainsi arriver à créer un

ensemble qui, tout en étant fonctionnel, répondra aux exigences de la conservation de l'environnement, aux exigences nouvelles de la clientèle estivale et hivernale de toutes classes sociales, et à faire que la montagne restera ce qu'elle a toujours été, un lieu privilégié où le sportif peut rester poète » (Chappis *et al.*, 1972).

Figure 7. Perspective du projet pour la station de Pila, par Laurent Chappis, urbaniste, et l'agence Berthe-Chappis-Jomain, architectes, 1972



Source : département de la Savoie, archives départementales, 30J 278.

- 31 Comme c'est le cas pour d'autres stations italiennes dont notamment Sansicario, dans la vallée de Suse, la construction qui commence à la moitié des années 1970 est rapidement marquée par de nombreuses difficultés financières, dues en partie au contexte économique défavorable. La société d'aménagement se désintègre, séparant la gestion des remontées mécaniques de l'immobilier. Dans les décennies qui suivent, la vente d'une partie du foncier entraîne des investissements immobiliers réalisés par différents promoteurs, en dérogation au plan-masse originel, mais avec l'approbation des autorités municipales. En résulte une augmentation non contrôlée des volumes construits, engendrant une disproportion entre lits construits et services offerts. La dérégulation et la fragmentation des promoteurs qui caractérisent la trajectoire des projets entrepris dans les années 1965-1975 empêcheront la concrétisation des « stations de quatrième génération » telles qu'elles avaient été imaginées par Chappis, dans les Alpes italiennes.

### Une montagne « humaniste » ?

- 32 Dans les premiers projets élaborés par Laurent Chappis de l'après Seconde Guerre mondiale jusqu'aux années 1960, la neige, le soleil, les pentes semblent être les composantes d'un paysage conçu spécialement pour le skieur. La végétation des terrains de haute altitude est aussi fortement impactée : des coupures sont faites dans la couverture forestière pour le passage des pistes et des reboisements sont prévus pour créer un cadre plus agréable autour des hébergements, comme on le voit dans les

études pour le plan-masse de Pila en 1964 (figure 8). La transformation du paysage passe aussi par le remodelage du sol, comme en témoigne l'histoire du Recoin de Chamrousse, à l'aube des jeux olympiques d'hiver de 1968 :

« Les travaux entrepris ont complètement changé l'aspect du site, puisqu'un profond ravin a été comblé afin de donner aux tracés olympiques toutes les qualités requises. Le stade de slalom, façonné à grands coups de "bulldozer" a accru d'une façon spectaculaire la surface du domaine skiable dans cette zone<sup>28</sup>. »

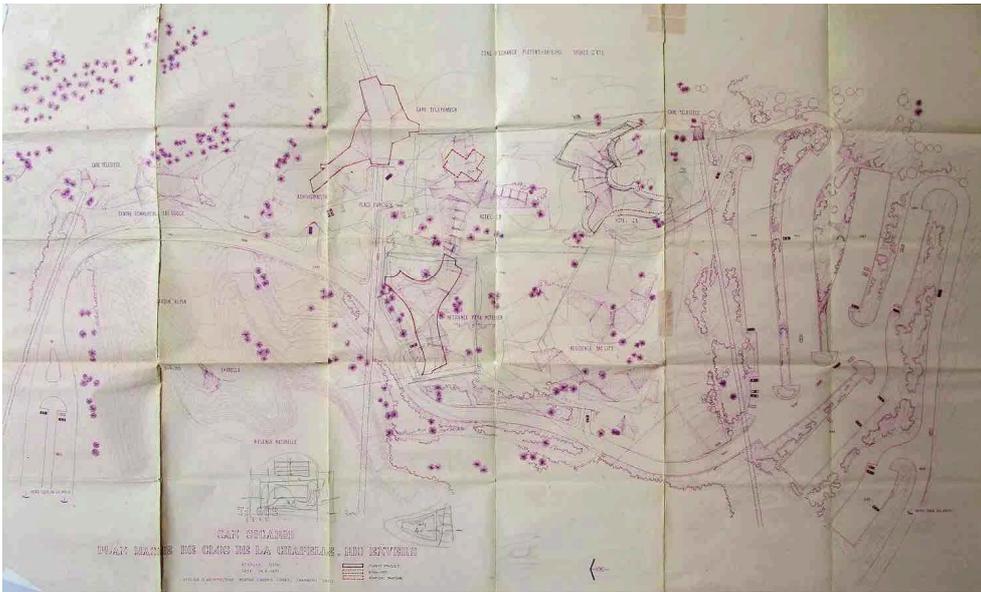
Figure 8. Projet pour la station de Pila : zones vertes et sportives, par Laurent Chappis, urbaniste et l'agence Berthe-Chappis-Jomain, architectes, pour la STIFA, 1964



Source : Archives de la Commune de Gressan.

- 33 Dans les projets plus tardifs comme dans le premier plan-masse pour Clos de la Chapelle-Sansicario, originairement pensé par Chappis comme une « station de quatrième génération », la disposition des édifices est déterminée par la présence et la protection des conifères, dont la position et la dimension sont relevées précisément et dessinées sur un plan. Les constructions suivent les courbes de niveau afin de réduire les travaux d'excavation et recherchent une intégration aux matériaux et formes du paysage naturel (Chappis, 1973), par l'insertion des volumes dans le terrain, l'adoption de formes organiques ou des toitures gazonnées (figure 9).

Figure 9. Plan-masse pour Clos de la Chapelle-Sansicario, par l'agence Berthe-Chappis-Jomain, architectes, pour la SEFO, 1971



Source : département de la Savoie, archives départementales, 30J 298.

- 34 Il est pourtant intéressant de noter que le paysage construit par l'architecte et urbaniste est le reflet d'une montagne « humaniste », comme Chappis même la définit. Il s'agit d'une vision qui considère la haute montagne comme un espace fortement anthropisé, où la vocation touristique reste un atout incontournable. L'architecte sélectionne des éléments naturels à partir desquels on peut composer un paysage (le soleil, la neige, la pente, la végétation, les vents), et en néglige d'autres qui sont pourtant nécessaires pour la viabilité des nouveaux établissements. Les stations, par exemple, sont souvent planifiées sans que soient prises en compte les capacités des sites en ce qui concerne les ressources en eau, l'étendue du domaine skiable étant le facteur déterminant le nombre de lits<sup>29</sup>. Il suffit ici de rappeler les problèmes dus au manque d'eau potable dans le projet pour Chamrousse ou pour Pila, et qui émergent au cours des années 1960<sup>30</sup>. Il en découle deux conséquences principales. D'un côté, la course des techniciens, rarement en dialogue avec les concepteurs, pour adapter le réseau d'adduction à l'évolution du projet et à l'augmentation continue des lits. De l'autre, la création de tensions entre la station en expansion et les activités industrielles ou agricoles, qui s'approvisionnaient dans le même bassin-versant, ou qui s'étaient à des altitudes inférieures<sup>31</sup>.
- 35 D'autres problématiques dérivent, encore, d'une méconnaissance de la géologie des sites d'implantation. Les analyses techniques sont souvent menées en cours de route, et non pas préalablement à la définition du projet. C'est notamment le cas de la station des Menuires, dans les Trois-Vallées, qui voit Laurent Chappis engagé par le département de la Savoie comme urbaniste jusqu'à 1962. Les études géologiques, entreprises trop tard, invalident les résultats d'un concours d'architecture lancé en 1962<sup>32</sup> et qui avait permis de déterminer un plan-masse<sup>33</sup>. Les recherches d'archives révèlent la place centrale de ces problématiques, plus particulièrement au moment du passage entre conception et construction du projet, et montrent que les architectes ont dû souvent apprendre « sur le terrain » lorsqu'ils font face, pour une première fois, aux

problèmes liés à certaines caractéristiques environnementales des terres hautes non urbanisées (Franco, 2019).

## Entre construction du paysage et prise en compte de l'environnement : observations conclusives

- 36 Une étude de la production écrite et dessinée de Laurent Chappis nous a permis d'éclairer une histoire, celle de l'aménagement touristique de la montagne française et italienne de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, qui s'est révélée être une période enthousiasmante pour les architectes et urbanistes concernés. Les sites de haute montagne, éloignés des contraintes imposées par les contextes urbains, furent de véritables terrains d'expérimentation. Divers chercheurs ont souligné que la création des stations en altitude constituait pour leurs concepteurs l'occasion de tester de nouveaux types d'habitats, systèmes constructifs ou modèles d'urbanisme (De Rossi, 2011 ; Lyon-Caen et Chalabi, 2012 ; Wozniak, 2004). Toutefois, le parcours professionnel de Laurent Chappis révèle que les sites de haute montagne, souvent photographiés dans les revues d'architecture comme un simple fond blanc mettant en valeur les bâtiments, n'étaient pas « vierges ». La couverture forestière, les conditions climatiques, l'exposition aux vents et au soleil, la topographie, mais aussi le foncier ou les infrastructures construites pour une exploitation agricole ou industrielle ne sont que quelques-uns des éléments auxquels les architectes et les urbanistes se confrontent, pour modeler un nouveau paysage au service de l'activité sportive.
- 37 Dans une première partie, nous avons essayé de reconstruire une méthode de travail qui fait du ski et de la marche un outil à la fois analytique et *projectuel*. Une mise en perspective de la figure de Laurent Chappis dans le contexte culturel et professionnel de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle permettrait de mieux saisir à la fois son originalité et ses liens avec le débat architectural de cette même période.
- 38 Dans une deuxième partie, par une lecture diachronique s'appuyant sur des projets réalisés dans les Alpes franco-italiennes, nous avons observé l'évolution de cette méthode parallèlement à la transformation du contexte politique, économique et culturel. En outre, nous avons pu remarquer le décalage entre le récit proposé par l'architecte et les processus de mise en œuvre des projets, inévitablement soumis aux jeux d'acteurs, mais aussi aux caractéristiques environnementales des sites d'implantation.
- 39 Nous avons démontré que l'histoire des stations concerne la transformation d'un paysage et que la définition des éléments naturels à exploiter pour la mise en place d'une activité touristique évolue dans le temps. Les ressources sont dans les faits une construction culturelle, opérée par les acteurs qui agissent sur un territoire, dans un temps donné (Oiry-Varacca, 2012). Dans une conjoncture qui voit une stagnation du marché lié au ski, pour de multiples raisons à la fois économiques, sociales et climatiques, une histoire des stations de sports d'hiver qui dévoile les interrelations entre projet d'architecture et environnement peut contribuer à une réflexion sur le futur des territoires touristiques de haute montagne.

*Nous remercions le personnel des archives départementales de la Savoie à Chambéry et des archives départementales de l'Isère à Grenoble pour leur disponibilité et leur support technique durant les recherches.*

---

## BIBLIOGRAPHIE

- Arnaud, D., *La Neige empoisonnée*, Paris, Alain Moreau, 1975, 299 p.
- Benezech-Sarron, P., « Les acteurs non étatiques de l'aménagement de la montagne sous Vichy », dans Yolka, P. (dir.), *Les Loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, PUG, 2017, p. 209-237, 241 p.
- Berthier, B., « Les loisirs de montagne avant Vichy ? », dans Yolka, P. (dir.), *Les Loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, PUG, 2017, p. 21-69, 241 p.
- Berthier, B., « Courchevel, une station de sports d'hiver héritée de Vichy ? », dans Benelbaz, C., Froger, C., Platon, S. et Berthier, B., *L'œuvre législative de Vichy, d'hier à aujourd'hui. Rupture(s) et continuité(s)*, Paris/Chambéry, Dalloz/CDPPOC (université Savoie Mont Blanc), 2014, p. 229-265, 289 p.
- Cambau, V., « La réalisation des stations de sports d'hiver », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, p. 32-36.
- Chappis, L., Pradelle, D. et Rey-Millet, G., *Courchevel. Naissance d'une station*, Saint-André de Roquerpertuis, Éditions du Linteau, 2013, 152 p.
- Chappis, L., *Ma montagne... du rêve à la réalité*, t. 2, *50 ans d'architecture en montagne et ailleurs*, Chambéry, FACIM, 2005, 632 p.
- Chappis, L., *Ma montagne... du rêve à la réalité*, t. 1, *50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Chambéry, FACIM, 2003, 332 p.
- Chappis, L., « Concevoir autrement », *Techniques et Architecture*, n° 333, 1980, p. 43-45.
- Chappis, L., « Laurent Chappis et les stations de la quatrième génération », *Architecture française*, n° 389, 1975a, p. 70-83.
- Chappis, L., « La montagne, où en est-on ? », *Urbanisme*, n° 145, 1975b, p. 54-55.
- Chappis, L., « Haut Val de Suze, station de San sicario, Conférence à l'I.N.A.U.M., Résumé de l'intervention », dossier « Sansicario », 30J 290, AD 73, 1973.
- Chappis, L. et agence Berthe-Chappis-Jomain architectes, « Station de Pila, plan-masse », dossier « Pila. Aménagement de l'ensemble de la station. Fonds Laurent Chappis », 30J 278, AD 73, 1972.
- Chappis, L., « Architecture de montagne », *Architecture française*, vol. 31, n° 337-338, 1970a.
- Chappis, L., « Méthodologie de l'étude d'aménagement en montagne », *Urbanisme*, vol. 116, 1970b, p. 38-45.
- Chappis, L., « Problèmes d'aménagement de la montagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 126, 1966a, p. 1.
- Chappis, L., « Méthode générale d'étude », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 126, 1966b, p. 9.
- Chappis, L., « Vallée d'Aoste. Études », 21 p, dossier « Pila. Aménagement de l'ensemble de la station » et dossier « Premières études », 30J 274, AD 73, 1964.
- Chappis, L., « Les Trois-Vallées. Tarentaise. Savoie. Rapport monographique », dossier « Mission d'études Trois-Vallées », 30J 78, AD 73, 1948.
- Cognat, B., *La Montagne colonisée*, Paris, Cerf, 1973, 91 p.
- Cumin, G., « Les Stations Intégrées », *Urbanisme*, vol. 116, 1970, p. 50-53.

- De Rossi, A., *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Rome, Donzelli, 2016, 671 p.
- De Rossi, A., « Le Alpi, un laboratorio per il Moderno », dans De Rossi, A. et Moncalvo, E. (dir.), *Cultura architettonica e ambiente alpino*, Turin, Celid, 2011, p. 77-110.
- Denizet, P., « L'architecture des loisirs : une nouvelle relation avec l'environnement », *Techniques et Architecture*, n° 333, 1980, p. 38.
- Denning, A., *Skiing into modernity. A cultural and environmental history*, Oakland, University of California Press, 2015, 236 p.
- Franco, C., *Dans le lieu et dans le temps. Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975)*, Grenoble, Université Grenoble Alpes et Politecnico di Milano, 2019, 599 p.
- Knafou, R., « L'aménagement du territoire en économie libérale : L'exemple des stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises », *Espace géographique*, n° 8-3, 1979, p. 173-180, URL : [https://www.persee.fr/doc/spgeo\\_0046-2497\\_1979\\_num\\_8\\_3\\_1905](https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1979_num_8_3_1905)
- Knafou, R., *Les Stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises. L'aménagement de la montagne à la française*, Paris, Masson, 1978, 319 p.
- Lyon-Caen, J.-F. et Chalabi, M., « Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940-1944) », dans Yolka, P. (dir.) *Les Loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble, PUG, 2017, p. 189-207, 241 p.
- Lyon-Caen, J.-F. et Chalabi, M., *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lyon, Lieux dits, 2012, 272 p.
- Lyon-Caen, J.-F., « Courchevel 1850 : la "superstation" des Alpes françaises. L'invention d'une pensée nouvelle pour l'urbanisme et l'architecture en montagne », *Revue de Géographie Alpine*, n° 84-3, 1996, p. 51-69, URL : [https://www.persee.fr/doc/rga\\_0035-1121\\_1996\\_num\\_84\\_3\\_3870](https://www.persee.fr/doc/rga_0035-1121_1996_num_84_3_3870)
- Macquart, D., « La montagne, espace sensible », *Urbanisme*, n° 145, 1974, p. 52-53.
- Oiry-Varacca, M., « Fabriquer des ressources territoriales pour renouveler l'offre touristique dans les Alpes et les Pyrénées. Préface », *Revue de Géographie alpine*, n° 100-2, 2012, p. 1-7, URL : <https://journals.openedition.org/rga/1776>
- Préau, P., « Tourisme et urbanisation en montagne : le cas de la Savoie », *Revue de Géographie alpine*, n° 1-2, 1982, p. 137-151, URL : [https://www.persee.fr/doc/rga\\_0035-1121\\_1982\\_num\\_70\\_1\\_2497](https://www.persee.fr/doc/rga_0035-1121_1982_num_70_1_2497)
- Rambert, C. (dir.), « L'aménagement touristique de la montagne. De l'urbanisation sauvage à l'aménagement concerté », *Architecture française*, n° 389, 1975, p. 23.
- Renzoni, C., *Il Progetto '80. Un'idea di Paese nell'Italia degli anni Sessanta*, Firenze, Alinea, 2012, 147 p.
- Révil, P., *L'anarchitecte : Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc*, Chamonix, Guérin, 2002, 228 p.
- Révil, P., « Parcours de Michel Bezançon », Archives professionnelles de Michel Bezançon architecte-urbaniste (1952-1985). Répertoire numérique détaillé du fonds 17J, AD 73, 2011, 230 p.
- Wozniak, M., « L'architecture dans "l'aventure des sports d'hiver" : stations de Tarentaise (1945-2000) : l'image de la montagne en construction : s'inscrire dans le temps, s'ancrer dans l'espace ? », thèse de doctorat en géographie, Grenoble, université Joseph Fourier, 2004, 643 p.

## NOTES

1. Les objectifs du plan Neige sont essentiellement quantitatifs : pour répondre à une croissance annuelle du nombre de skieurs que l'on imaginait, entre la fin des années 1950 et le début des années 1960, être de l'ordre de 20 %, puis de 10 %, le plan envisage la création de 65 000 nouveaux lits touristiques en 1970, 150 000 lits entre 1971 et 1975, pour atteindre les 365 000 lits au total, en 1980.
2. Nous nous référons au *Progetto 80*, le rapport préliminaire du deuxième Plan économique national (1971-1975) (Renzoni, 2012).
3. À partir de la moitié des années 1960, toutefois, quelques opérations orchestrées par des sociétés d'aménagement à économie mixte s'inspirent explicitement du modèle français pour la création, en haute altitude, d'établissements nouveaux pour la pratique du ski. C'est notamment le cas de Pila, Cieloalto (Cervinia), Biemonte, Sansicario, dans les Alpes occidentales, ou de Marilleva, dans les Alpes orientales.
4. Le fonds des archives départementales de la Savoie (30J AD 73).
5. Les archives de la commune de Gressan, les archives de la région vallée d'Aoste, les archives de la mairie de Chamrousse, les archives départementales de l'Isère (AD 38), le fonds du SEATM aux archives départementales de la Savoie (1919 W AD 73).
6. Laurent Chappis et Maurice Michaud se rencontrent dans un Oflag (camps de détention) en Autriche, en 1943.
7. En 1946, Laurent Chappis est chargé par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, à la demande du conseil général du département de Savoie, d'établir le plan d'aménagement des Trois-Vallées. (Chappis, 1948). L'architecte et urbaniste peut aussi s'appuyer sur une série d'études déjà entreprises dans le même domaine. Voir Benezech-Sarron, 2017 ; Berthier, 2017 ; Lyon-Caen, 2017) et le dossier 30J 78 aux archives départementales de la Savoie.
8. Notamment, le plan général pour la station de Flaine, voulue par l'entrepreneur Éric Boissonnas.
9. Voir notamment l'entretien de Laurent Chappis avec Mountain Wilderness et Jean-François Lyon-Caen en 2012. URL : <https://vimeo.com/84940379>, consulté le 10 avril 2021.
10. Nous faisons référence aux dossiers conservés dans les boîtes : 30J 149 (Chamrousse) ; 30J 271 (Pila) ; 30J 168 (massif des Sept Laux) ; 30J 314 (Sestrières).
11. Fabbrica Italiana di Automobili Torino.
12. Les dates des dossiers des reconnaissances pour Chamrousse : 20/11/1958, 29/11/1958, 03/12/1958, 18/12/1958, 05/01/1959, 16/01/1959, 23/01/1959, 29/01/1959, 01/02/1959, 06/02/1959, 12/03/1959, 22/03/1959, 31/03/1959, 23/04/1959, 01/05/1959, 01/06/1959, 22/06/1959, 24/08/1959, 25-26/10/1959, 20/11/1959. Source : Dossier 1958-59, reconnaissances, 30J 147, AD 73.
13. Nous avons quantifié l'extension de la zone parcourue à travers une géoréférenciation des cartes.
14. Nous nous référons notamment à la Mission 42 qui avait comme objectif celui d'étudier les « régions de Belleville, des Allues et de Saint-Bon », afin d'identifier les sites adaptés à la construction des stations de sports d'hiver. Voir le dossier 30J 78, AD 73 et Lyon-Caen (2017).
15. L'idée se concrétise dans le cas du projet pour Courchevel, avec la création de l'Atelier d'architecture de Courchevel en 1946-1947, plus tard Atelier d'architecture en montagne (AAM), qui suit la conception et la construction des édifices (chalets, immeubles collectifs) sur place, pour environ dix ans. En font partie, parmi d'autres, Denys Pradelle, Gaston Regairaz, Guy Rey-Millet.
16. Cette expression est utilisée par Philippe Révil s'adressant à Michel Bezançon (Révil, 2011).

17. L'architecte pouvait au moins compter sur le conseil d'Émile Allais, champion olympique de ski, engagé en tant qu'expert par le SEATM dans la définition d'un plan général pour les diverses stations, entre 1960 et les années 1980.
18. Il suffit de penser aux projets qui s'achèvent avant la Seconde Guerre mondiale, comme Sestrières (1930-1935), le projet pour Vars imaginé par Le Corbusier (1939), ou le projet pour Chamrousse rédigé par les Ponts et Chaussées en 1944 (7093W 107, AD 38).
19. Pierre Préau, cité par Philippe Révil, (Révil, 2002, p. 105).
20. Le décret du 21 mai 1955, en application de la loi 55-349 du 2 avril 1955 accordant au gouvernement des pouvoirs spéciaux en matière économique, sociale et fiscale, permet notamment aux départements de créer des sociétés à économie mixte.
21. Il s'agit de l'ordonnance n° 58-997 du 23 octobre 1958 portant réforme des règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique et du décret n° 59-701 du 6 juin 1959. Selon les textes, l'ordonnance d'expropriation peut être émise uniquement après une déclaration d'utilité publique. Cette dernière peut être énoncée, dans certains cas, par un arrêté préfectoral et non forcément ministériel.
22. Si par la « première génération » on se réfère aux stations qui se développent à partir des villages existants au début du xx<sup>e</sup> siècle, on identifie une « seconde génération » de projets nés dans l'immédiat après-guerre, lorsqu'un promoteur (souvent incarné par le département dans le cas français) prend en charge la construction d'un plan de lotissement et d'un réseau technique. Cette typologie, qui est aujourd'hui communément adoptée en géographie du tourisme, était déjà mobilisée par les techniciens de la CIAM et du SEATM. (Cambau, 1970 ; Cumin, 1970), dans l'objectif de présenter la station de troisième génération comme modèle résolutif des problèmes posés par les types précédents.
23. La loi n° 85 du 9/01/1985 relative au développement et à la protection de la montagne prône la définition de zones à préserver et une valorisation des communautés locales dans l'exercice de l'aménagement du territoire.
24. Sauze d'Oulx approuve un Plan régulateur, préparé par Carlo Mollino en 1969 ; Sestrière en 1967, à la suite d'une étude de l'architecte Laurent Chappis menée dans les années 1962-64.
25. Loi n° 324 du 3/12/1971, Nuove norme per lo sviluppo della montagna porte sur l'institution des Comunità Montane, et propose des mesures pour rééquilibrer le rôle économique et social des territoires de montagne.
26. Le projet pour Sansicario (1970- 1976), le deuxième projet pour Pila (1970-1972) ou le plan d'aménagement de Bielmonte (1971-1975).
27. Société d'aménagement avec une participation de la région Val d'Aoste.
28. « Vingt ans de Chamrousse », plaquette de présentation, 1968 (?), p. 19, fonds Laurent Chappis, 30J 145, archives départementales de la Savoie.
29. Toutefois, à partir des années 1970 et notamment lors de la préparation d'un plan d'aménagement pour Sansicario, Laurent Chappis souligne l'importance d'effectuer des études géologiques préalables et un relevé des sources d'eau. Voir Chappis (2003, p. 185-186).
30. Voir notamment Sarret-Reynauld, J., « Rapport géologique sur divers projets d'alimentation en eau potable de la station de séjour de Roche-Béranger et de la station de sports d'hiver de Recoïn (Isère) », 1959, 8516 W 70, AD 38 ; Sarret-Reynauld, J., « Rapport géologique sur l'alimentation en eau potable de Chamrousse », 1966, 18 p., archives de la commune de Chamrousse ; « Questioni relative alle sorgenti », dans le dossier « Acquedotto di Pila cat. X, classe IV », archives de la commune de Gressan.
31. Voir notamment Guizerix, J. et CEA-CENG division de chimie département de chimie appliquée, « Proposition. Étude des caractéristiques de transfert des eaux du site de la cascade de l'Oursière (massif de Belledonne-Isère) », 1974, 12 p., 8055 W 14, AD 38.
32. Les lauréats du concours d'architecture lancé en 1962 par la société à économie mixte Société d'équipement de la vallée des Belleville (SODEVAB) pour la création d'une station de sports

d'hiver sur le plateau des Belleville sont les architectes Cottard-Douillet-Maneval (voir 1919 W 199, AD 73).

33. Voir notamment : Ferrand, J.-C., « Rapport technique sur l'aménagement de la vallée de Saint-Martin-de-Belleville », 1964, 30 p., 1919 W 674, AD 73.

---

## RÉSUMÉS

La présente contribution interroge, à travers un regard historique, les interrelations entre la conception des stations touristiques nouvelles et la transformation des paysages de haute montagne. En effet, la création des stations de ski ne s'est pas uniquement concrétisée par l'implantation d'édifices et d'infrastructures en haute altitude. Tout au contraire, diverses composantes de l'environnement telles que la forêt, la morphologie du sol, l'hydrographie ont été modifiées. Par ailleurs, les caractères à la fois biophysiques et historiques des sites d'implantation ont influencé les processus de conception et de construction des stations de haute altitude. Nous adoptons comme angle d'observation et comme fil conducteur le parcours professionnel de l'urbaniste et architecte Laurent Chappis (1915-2013), qui permet d'explorer divers cas d'étude dans les Alpes franco-italiennes, à partir des années 1940 et jusqu'aux années 1980. Nous voulons comprendre les méthodes et les outils empruntés par l'architecte dans la définition des plans des stations, les éléments qui participent à la construction d'un paysage, l'évolution à la fois de l'approche de l'architecte et des plans. Par une relecture de l'histoire, nous parvenons à une réflexion sur les rapports entre projet et environnement dans les terres de haute altitude.

This paper examines, through a historical perspective, the interrelations between the designing of new tourist resorts and the transformation of high mountain landscapes. Indeed, the creation of ski resorts is not only realised by the implantation of buildings and infrastructures at high altitudes. On the contrary, various components of the environment such as the forest, the morphology of the soil and the hydrography are modified. In addition, the biophysical and historical characteristics of the sites influence the design and construction processes of high-altitude resorts. We adopt as a perspective and a guide the professional career of the town planner and architect Laurent Chappis (1915-2013), thus allowing us to explore various case studies in the Franco-Italian Alps from the 1940s until the 1980s. We seek to understand the methods and tools used by the architect in defining resort plans and the elements that contribute to the construction of a landscape, and to comprehend how the architect's method and plans have evolved. By re-examining the past, we come to reflect on the relationship between project and environment in high mountain areas.

## INDEX

**Mots-clés** : stations de sports d'hiver, Laurent Chappis, architectures et paysages touristiques, Alpes franco-italiennes, histoire environnementale

**Keywords** : winter sports resorts, Laurent Chappis, architecture and landscapes in tourism, French-Italian Alps, environmental history

## AUTEUR

### CATERINA FRANCO

Caterina Franco est docteure en architecture, chercheuse postdoctorant, Unil, chercheuse associée MHA, ENSAG et LabiSAlp, Mendrisio. Sa recherche postdoctorale porte sur l'histoire environnementale des infrastructures touristiques en montagne et sur les phénomènes d'obsolescence au sein de l'Institut de géographie et durabilité de l'université de Lausanne et en collaboration avec le Centre interdisciplinaire de recherche sur la montagne, à Sion. Elle mène aussi une activité d'enseignement en histoire de l'architecture du xxe siècle au Politecnico di Milano.

caterina.franco[at]unil[dot]ch