

# **rassegna di studi turistici**

organo ufficiale della  
**Associazione Nazionale Italiana  
Esperti Scientifici del Turismo  
ANIEST**

editrice



**agnesotti**

# RASSEGNA DI STUDI TURISTICI

LUGLIO-DICEMBRE 1988



## SOMMARIO

- 163 ALBERTO SESSA  
**EDITORIALE**
- 169 JOSETTE MESPLIER-PINET  
**CONTRIBUTION A L'ETUDE DES INDICATEURS D'IMPACT DU TOURISME**
- 189 JEAN CLAUDE CROIZE  
**CONDITIONS ET TENDANCES DE LA CONSTRUCTION TOURISTIQUE**
- 209 LUCIANO MERLO  
**L'IMPATTO DEI MEGA-EVENTI SUL TURISMO  
IL CAMPIONATO MONDIALE DI CALCIO 1990**
- 219 LOES VAN VELZEN  
**LE COMUNICAZIONI DI IMMAGINE AZIENDALE DI UN ALBERGO DI LUSSO**
- 233 MASSIMO FRANCO  
**ANALISI STRATEGICA DEL BUSINESS DEL TURISMO: UNA PROPOSTA DI METODO**
- 255 ADRIANA GALVANI  
**CONSISTENZA E PROVENIENZA DELLA MANODOPERA TURISTICA A CORTINA D'AMPEZZO**
- 279 LUCIO D'AMORE  
**IL TURISMO NELLO SPAZIO RURALE IN ITALIA**
- 289 SCAFFALE
- 297 OSSERVATORIO

## CONDITIONS ET TENDANCES DE LA CONSTRUCTION TOURISTIQUE

*Sommaire:* Introduction. 1. *Comment de développement touristique devient un problème.* 1.1. Qu'entend-on par «développement touristique». 1.2. Espaces libre, espaces fragiles. 1.3. Importation de capitale et de savoir-faire. 2. *Les tendances de la demande.* 2.1. Aspects généraux. 2.2. Chaleurs estivales et tourisme aquatique. 2.3. L'automobile comme moyen de transport. 2.4. Une clientèle (très) urbaine. 2.5. Le problème de l'hôtellerie. 3. *Architecture et urbanisme: à la recherche de réponses adaptées.* 3.1. Installer des fonctions nouvelles dans l'existant. 3.2. Changement de perspective dans la construction neuve.

### INTRODUCTION.

Le tourisme représente aujourd'hui une demande considérable, vouée à croître à l'échelle mondiale, et qui pourrait encore être stimulée par une de ces accentuations de la mobilité qui accompagnent - ou précèdent - les accélérations du développement.

On peut ne pas y croire, par exemple parce que l'on est sujet au nouveau millénarisme des «limites objectives» de la croissance, ou bien parce que l'on ne veut pas imaginer que les Etats-Rois soient amenés à lever les barrières. On peut aussi admettre la perspective pour s'en désoler immédiatement en évoquant le dicton qui veut que «Pierre qui roule n'amasse pas mousse» ou en invoquant les analyses qui tendent à démontrer que tout ce va-et-vient ne produit rien de bon. On peut enfin y voir, malgré les bavures et les bévues, un des phénomènes les plus positifs du temps, si l'on veut bien supposer que les sociétés font leur chemin comme les enfants, et que le mouvement est un préalable à l'intelligence (... voire à la spéculation intellectuelle; n'est-ce pas Montaigne qui disait: «Mon esprit ne va que si les jambes ne l'agitent»?).

---

\* Professeur d'Economie Ecole d'Architecture de Paris-La Défense - Colloque Arethuse - Bordeaux, 29-30 Septembre 1988.

Quel que soit le sentiment que l'on nourrit à l'égard de l'avenir du tourisme, il reste une réalité incontournable: l'importance du phénomène avec comme corollaires la vigueur des intérêts qu'il éveille et l'ampleur des inquiétudes qu'il suscite. Après une reconnaissance rapide des aspects problématiques du développement touristique et un tour d'horizon des tendances de la demande, la communication qui suit conclura sur les choix d'architecture et d'urbanisme qui peuvent fonder des projets adaptés non seulement aux besoins des touristes mais aussi au milieu d'accueil dans ses dimensions physiques et humaines.

## 1. COMMENT LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DEVIENT UN PROBLÈME.

### 1.1. Qu'entend-on par «développement touristique»?

La notion de développement touristique ne se perçoit pas de façon aussi immédiate qu'il le paraît. D'un côté, des millions de touristes peuvent séjourner dans une grande métropole sans qu'on y voie un phénomène véritablement digne d'intérêt: les 12 millions de touristes qui séjournent chaque année dans la Région Ile-de-France (1) entraînent fort peu de commentaires, et les Autorités Régionales les considèrent comme une affaire tellement secondaire qu'elles n'ont pas, jusqu'à maintenant, ressenti la nécessité d'un Observatoire Régional du Tourisme.

En revanche, il suffit d'un flux annuel de 100.000 personnes effectuant une dépense modérée dans une petite agglomération de bord de mer pour constituer une réalité tout-à-fait saisissante. En effet, si l'on compte un séjour moyen de 10 jours et une saison de 3 mois, cela correspond à une présence moyenne simultanée de quelque 10.000 touristes, ce qui représente un fait considérable dans une bourgade de 1.000 ou 2.000 habitants. En termes

---

(1) D'après l'Enquête aux Frontières réalisée en 1982 par la Direction des Industries Touristiques, 33 millions de touristes étrangers sont entrés en France cette année-là, dont 80% pour des raisons d'agrément. Ils ont effectué 54 millions de «séjours détaillés», dont 23% in Ile de France.

d'activité, une telle situation impliquerait plusieurs milliers d'emplois dans le cas d'un hébergement entièrement hôtelier (2) et, même avec d'autres modes d'hébergement, le tourisme resterait sans doute le principal générateur d'emploi de la localité.

La notion que l'on a du développement touristique - et, par suite, des problèmes du développement touristique - ne correspond donc de façon mécanique ni à un effectif de séjournants, ni à un volume de dépense touristique, ni, en définitive, à aucun critère absolu. Le phénomène ne se perçoit que relativement à un contexte, comme les «activités de base» que l'on détermine en comparant la proportion d'emplois de telle ou telle nature dans une localité ou une région à la proportion qui prévaut dans un ensemble plus vaste, national ou continental. De ce point de vue, il suffira qu'un village rural d'une centaine d'habitants dispose d'un foyer de ski nordique (équivalent à 4 ou 5 emplois permanents) et conserve 1 ou 2 cafés-restaurants pour que les emplois tertiaires liés au tourisme apparaissent dominants face à 4 ou 5 ménages agricoles d'âge actif (éventuellement réduits à une seule personne), qualifiant ainsi une situation marquée par le développement touristique en dépit de la modestie des réalisations.

Il résulte de ces réflexions que l'on peut distinguer trois genres de tourisms :

1) Celui qui se déroule dans et autour des grandes villes, et qui mobilise des infrastructures existantes (ou qu'il aurait fallu créer de toutes façons) pour accéder à des attractions urbaines. Bien que cette forme de tourisme constitue aujourd'hui le plus sûr soutien de l'hôtellerie et qu'elle soit sans doute la plus productive de dépense par journée-touriste, elle reste essentiellement discrète : même une flotte d'autocars «Cityrama» se remarque à peine dans une métropole, et quelques «boîtes» sont les dévergondages se fondent en partie sur le tourisme passent inaperçues, contrairement aux «dancings naturistes» du Cap d'Agde.

---

(2) Environ 5000 emplois pour 1000 lits hôteliers si l'on en croit le modèle élaboré par H.P. Schmidhauser à partir du cas suisse.

Voir : H.P. Schmidhauser, «The employment effect of tourism in the tertiary sector, demonstrated by the example of Switzerland» in Publications, de l'A.I.E.S.T., vol. 20 «Tourisme et Emploi» p. 106-113 (Editions de l'A.I.E.S.T.; Berne; 1979).

2) Celui qu se diffuse dans les campagnes et les petites villes, qui reste également discret aussi longtemps qu'il se compose de flux limités et éclatés.

3) Celui qui tend à devenir une activité localement dominante, et qui, souvent, occupe massivement des espaces déshérentes ou faiblement utilisés par les pratiques traditionnelles. C'est celui dont on parle, parce-qu'il correspond à la majorité des séjours, parce-qu'il modifie de façon consistante le paysage naturel et bâti, parce-qu'il bouscule des habitus locaux touchant à la culture, à la production, à la vie sociale. C'est, pour l'essentiel, celui dont il sera question ici.

### 1.2. Espaces libres, espaces fragiles.

Les motifs qui ont conduit les touristes venus en bord de mer à installer le gros de leurs pratiques sur les plages sont de natures diverses: fascination de l'immense étendue grise («Que d'eau! que d'eau!»), réévaluation de la monstration du corps, de la peau brunie contre la peau diaphane,... etc. Mais il ne suffit pas que se soient accumulés depuis 100 ans - et, pour commencer, à l'instigation des chemins-de-fer - toutes sortes de prétextes à une mode. Il faut encore qu'ait existé dès l'origine une condition permissive sous la forme d'une vaste surface sans affectation particulière, et qui pouvait être appropriée par les touristes. Tel est le statut de la grève, milieu intermédiaire entre l'étendue marine et les sols affectés à l'agriculture ou aux agglomérations, milieu, aussi, dont la fréquentation initiale par les autochtones se cantonnait à quelques cueillettes secondaires. L'absence d'un intérêt significatif de la part des autochtones constitue un élément déterminant à l'origine d'un déferlement touristique: il est remarquable que là où il y avait concurrence entre le bateau de pêche et le touriste pour l'occupation des grèves, le bateau a utilisé celle(s) qui lui convenai(en)t et le touriste, celle(s) qui restai(en)t. C'est typiquement le cas pour Kap-sali, au Sud de l'Île de Cythère (Grèce), où les deux anses qui forment le site se sont spécialisées, la mieux abritée comme port, l'autre comme plage; telle est également la règle d'affectation pour les multiples anses de la baie de la Rance, au Nord de la Bretagne.

Un des caractères d'un espace qui fait l'objet d'un désintérêt général est qu'on peut le plus souvent l'occuper gratuitement. Si l'on veut bien ne pas perdre de vue qu'au contraire du golf, de l'équitation ou de la fréquentation des casinos, les pratiques qui se font sur les plages sont essentiellement peu coûteuses, on comprendra que cet aspect des choses ait pu avoir un rôle déterminant. Une conséquence en est la figure des plages qui, de Ramateulle à Saint-Valéry-en-Caux ont connu un développement spontané: une collection hétéroclite de constructions précaires plus ou moins entretenues. Si les touristes ont occupé les plages, ce n'est donc pas à la manière d'un raid de conquérants, mais comme de modestes nomades à la recherche d'un lieu provisoire et gratuit. Et c'est de ce déclaiisé que les enfants ont fait un paradis...

Si l'on tourne le regard vers la montagne, il est également frappant de constater que les touristes se sont dirigés vers des espaces libres: steppes d'altitude, et, plus haut encore, déserts de roc et de glace. Comme, au contraire des notables des villes montagnardes, la plupart des touristes n'avaient pas (et n'ont toujours pas) une arme de Nemrod, il n'y eut même pas de frictions avec la population indigène autour des droits de chasse. Et lorsque l'on se mit à parcourir le pays à ski, ce fut en une période de l'année où le manteau neigeux interdit tout usage agricole des chemins et des prés.

Sans doute, le sol nécessaire pour les hébergements et les équipements d'accompagnement a donné lieu à plus de contestation. Mais on doit souligner que ce sol lui-même a souvent été pris dans des zones franchement inhospitalières et que la population autochtone considérait comme impropres à l'habitation. A la montagne, on se souvient de l'épopée des «stations intégrées» construites en altitude et vouées au culte du ski. En bord de mer, des stations littorales anciennes comme Cabourg et des ensembles contemporains comme Port Grimaud, les Marines de Cogolin ou les stations du Languedoc-Roussillon ont été installées sur de côtes basses et marécageuses, tout-à-fait malsaines et généralement dépourvues d'activités ou d'habitants.

Il est clair que la conversion de pareils sites en lieux de villégiature suppose des transformations consistantes. Toute une faune d'insectes piqueur qui, dans la conviction de la population locale, n'allait pas tarder à dévorer les touristes et à provoquer l'échec des projets, a dû être liquidée au moyen d'une guerre chimique impitoyable. Les oiseaux qui se nourrissaient de ces insectes et d'au

tres petits animaux des marécages ont inévitablement dépéri. Au total, on ne saurait nier que des chaînes écologiques entières ont été éliminées des lieux de colonisation touristique comme, du reste, des autres lieux de colonisation humaine. Les modifications du milieu résultant de l'implantation de moyens de transport ou de concentrations d'habitat sont certainement les plus spectaculaires. Mais des effets plus diffus ne doivent pas pour autant être sous-estimés: des couvertures végétales expirent sous le piétinement sourd des légions en marche», des lieux fréquentés pour les pique-niques sont saturés de plastiques et d'immondices, des forêts sèches sont menacées par le maniement imprudent du feu... etc.

Les espaces «libres» sur les quels se focalisent nombre de pratiques touristiques ne se distinguent pas seulement de l'espace urbain par la densité d'occupation ou le degré d'utilité pour des fonctions endogènes. Au contraire des espaces solidement bétonnés et policés qui conviennent à des fréquentations de masse, ces espaces délaissés n'ont souvent subi jusqu'à maintenant qu'une faible empreinte humaine: c'est pourquoi ils nous apparaissent comme «fragiles».

Il se peut que l'on décide que les choses doivent rester en l'état, soit parce que l'on est opposé à tout changement, au moins en ce point là du monde, soit parce que l'on imagine, souvent de façon erronée, l'attractivité du site tient à son intégrité physique (plutôt qu'à une valeur symbolique). Dans cette perspective, les mesures les plus adéquates sont celles qui assurent une dissuasion de base: routes impossibles, stationnements prohibés et réelement réprimés,... etc.

Mais il se peut aussi que l'on décide de faire droit aux «besoins» des touristes tout en préservant certaines valeurs. On pourra alors être conduit à cumuler trois genres de coûts de développement: i) les coûts de «domestication» qui concernent principalement les infrastructures indispensables pour rendre le site accessible, confortable, et propre à une pratique touristique déterminée ii) les coûts d'embellissement urbain, qu'on ne saurait éviter lorsque l'on veut conférer un caractère d'agrément à un projet d'une certaine envergure iii) les coûts de protection de zones destinées à rester non-bâties, coûts qui correspondent généralement à une première étape de la transformation du milieu «naturel» en un parc urbain ou péri-urbain.

### 1.3. L'importation de capital et de savoir-faire.

Grand consommateur d'espaces déshérités, le tourisme s'est souvent imposé comme voie de développement dans des communautés sans avenir. Quel avenir pouvaient avoir, vers 1850, les habitants de Cabourg, installés sur les bords incertains d'une terre qui n'était pas vraiment ferme, sans même avoir le bénéfice, comme leurs voisins de Dives, d'un port autorisant un peu de pêche et quelque industrie? Et, vers 1935, les 250 habitants de Val d'Isère, destitués de toute commodité, perchés à 1800 m d'altitude au bout d'une route régulièrement coupée par les avalanches et les glissements de terrain?

Plus près de nous, vers 1980, lorsque les Autorités Grecques, tant à l'échelon central que local, se préoccupent d'un avenir touristique pour l'île de Cythère, cela part d'un constant d'épuisement: une économie traditionnellement assise sur la culture de l'olive, a perdu toute rentabilité, les perspectives de la pêche sont minces et l'on ne dispose d'aucune tradition artisanale ou industrielle significative. C'est donc bien faute d'autre perspective que l'on s'en remet à un projet de développement touristique pour enrayer, une hémorragie démographique qui s'est déjà traduite par la disparition des deux tiers de la population au cours des 60 dernières années. On pourrait faire des diagnostics très comparables pour Cervières, une commune des Hautes-Alpes située sur le flanc sud du Montgenèvre qui a perdu 90% de sa population en un siècle et qui, en l'absence d'un substitut à une agriculture de déclin n'aurait plus compté que 3 ou 4 ménages actifs en l'an 2000, ainsi que pour des vallées pyrénéennes comme la Vallée d'Aspe et pour bien d'autres lieux encore.

Ces communautés que leurs notables ont laissé partir à la dérive sont sans doute celles qui, tout en maugréant contre leur destin, se prêtent le mieux à un développement touristique lorsqu'elles détiennent les facteurs attractifs indispensables. Mais il s'agit de communautés pauvres, qui sortent affaiblies de leur histoire récente. Or, pour être une activité de service, le tourisme n'en a pas moins un profil d'industrie lourde: un million de francs d'investissement par emploi créé dans les stations françaises de ski alpin. d'après un rapport de 1986 (3), et probablement un peu-

---

(3) G. Cumin, L. Favier, J. Guieu et alii, «Pour une gestion économique des stations de sports d'hiver»; t. I, p. 10 (DATAR, O.I.T.O., S.E.A.T.M.; Paris; 1986).

plus dans les marinas compte-tenu d'un coût de l'anneau qui, ramené au lit, excèderait celui des remontées mécaniques. Si l'on ajoute que la bonne commercialisation et, plus globalement, la gestion d'un équipement touristique supposent dans la plupart des cas qu'on atteigne une certaine masse critique, il devient immédiatement clair que les investissements exigés par un projet de développement touristique ne sont en général pas à la mesure des communautés d'accueil.

Il suit de là une conséquence banale mais majeure: ce genre de projet ne peut généralement se réaliser sans une importation massive de capitaux (privés ou publics) et sans une importation corrélative de savoir-faire en matière de gestion, de technique, etc... D'un certain point de vue, on trouvera «naturel» que des réalisations ambitieuses exigent la rupture des isolationnismes et l'ouverture à des coopérations extérieures. On pourra même souligner à loisir que cela n'est pas particulier aux petites collectivités en mal de tourisme. Mais, d'un autre côté, comment ne pas s'inquiéter des risques de dépossession collective qui accompagnent des processus de cet ordre?

## 2. LES TENDANCES DE LA DEMANDE.

### 2.1. Aspects généraux.

L'évolution générale de la demande dépend de facteurs comme la démographie et le revenu disponible.

Si l'on considère l'avenir de la demande européenne, on peut sans grand risque gager que la démographie actuelle annonce des flux de touristes plus âgés (ce qui ne signifie pas nécessairement moins actifs) et une demande atomisée (des ménages avec peu ou pas d'enfants). Mais il est plus difficile d'évaluer les conséquences d'une éventuelle stagnation (ou d'une baisse) du revenu disponible. Le volume des dépenses touristiques en serait-il affecté? Dans l'affirmative, la compression des dépenses porterait-elle sur les frais de voyage (distance ou choix du moyen de transport), sur le séjour (durée, mode d'hébergement, prestations), ou sur les dépenses accessoires (shopping)?

Des observations convergentes ont souligné une réduction des dépenses alimentaires qui correspond à la fois à une réduction des

quantités (éclipse d'un repas remplacé par du «grignotage») et un accroissement du «self-catering» à partir d'achats en supermarché. Mais il peut s'agir là d'un trend lié à la généralisation du status d'employé urbain, tout juste un peu accentué par les difficultés immédiates des ménages. Sur un autre plan, si le repli des sports d'hiver que l'on aperçoit de 1984 à 1986 devait se confirmer, faudrait-il l'imputer à la cherté de ce genre de vacances, ou bien à un produit que son caractère unidimensionnel condamnerait à un vieillissement prématuré?

Par référence à un thème souvent énoncé vers 1980, selon laquelle «le développement de la crise» devait conduire nos compatriotes à partir «moins longtemps, moins loin, moins cher», on peut aujourd'hui tracer un bilan nuancé. Le taux de départ en vacances des Français s'est accru jusqu'en 1983 et oscille depuis autour de 50%. Le nombre annuel de journées de vacances par personne partie a très légèrement diminué, revenant de 30 jours en 1974 à 29 jours en 1986. Mais, dans le même laps de temps, la proportion de séjours à l'étranger est passée d'un peu plus de 14% à près de 17% du total.

Sans doute, les évolutions de fond qui travaillent les systèmes de valeurs, et qui sont susceptibles de provoquer l'obsolescence rapide d'un produit ou d'une forme de voyage, peuvent échapper à des critères aussi globaux. Néanmoins, l'impression d'ensemble qui se dégage de l'analyse de la demande française durant ces dernières années est celle d'une oscillation autour d'un palier, comme le soulignait naguère J.R. Blanchet (4). Cette impression de relative stabilité est également celle qui s'impose lorsque l'on examine la saisonnalité et le motif d'attraction.

## 2.2. Chaleurs estivales et tropisme aquatique.

Avec 44 à 46% des séjours d'été dans les années récentes, la mer attire plus d'estivants français que la campagne et la montagne réunies. La part de la montagne paraît s'être accrue de 1974 à 1986 mais, en contrepartie, celle de la campagne s'est sensiblement érodée. Compte - tenu que nombre de séjours à la campagne ou à la montagne sont motivés par la présence de l'eau (lacs, étangs, «plans d'eau» des «stations vertes»), il ne fait pas de doute que

celle ci reste la grande attraction touristique, à consommer de préférence tiède et salée.

Corrélativement, la saisonnalité du tourisme reste très forte. Dans la France de 1986, les 2/3 des journées de vacances de l'année - et 85% de celles de l'été - ont été prises durant les mois de Juillet et Août. Il est manifeste que la rigidité conjuguée des pratiques touristiques (la plage, l'été) et du calendrier scolaire a eu raison des velléités d'étalement des vacances. Quant aux espoirs investis dans une catégorie comme le 3ème âge, ils se sont avérés largement infondés en raison du fait que les personnes âgées ne souhaitent pas forcément se retrouver entre elles. Aussi, lorsqu'on leur propose de visiter les stations et d'occuper les villages hors-saison, c'est-à-dire, selon une réaction souvent entendue, «quand il n'y a que les vieux», il ne faudra pas s'étonner de rencontrer un écho pour le moins mitigé...

Après tant de chimères, le problème de l'animation hors-saison - ou, du moins, en demi-saison - se pose aujourd'hui avec une acuité renouvelée. En effet, dans un contexte de concurrence accrue entre les déterminations touristiques, l'allongement de la saison, en permettant un meilleur usage des infrastructures et un meilleur emploi des hommes, représente un important gisement de compétitivité.

### 2.3. L'automobile comme moyen de transport.

Le voyage au long cours est historiquement attaché au bateau et au chemin de fer. Actualisée, la même perception accorderait certainement une place privilégiée à l'avion: d'une façon générale, l'image du tourisme longue distance est corrélée à des transports collectifs. En réalité, 9 Français sur 10 (et 3 Anglais sur 4) (4) n'ont jamais pris l'avion (5) et, lorsqu'on s'intéresse au tourisme intra-européen, une toute autre vision s'impose: celle de la domination de l'autoroute et de l'automobile.

---

(4) J.R. Blanchet, «Analyse de l'évolution du comportement du touriste dans ses aspects socio-culturels et économiques» in Publications de l'A.I.E.S.T., vol. 26, «Tendances évolutives de la demande touristiques», p. 23-44 (Editions de l'A.I.E.S.T.; Saint Gall; 1985).

(5) A. Routier, «Air France, U.T.A., Air Inter, faut-il faire l'union?» in L'Expansion n. 339, 9-22 septembre 1988, p.113-119.

Sans doute, il n'est guère surprenant de constater que les 4/5 des trajets effectués par les Français vers des destinations touristiques intérieures se font en voiture. Mais il est saisissant de prendre la mesure de la prééminence de l'automobile dans les déplacements touristiques vers l'étranger. Déjà utilisée par les Français pour plus de la moitié de leurs déplacements internationaux d'été (contre 25% en avion et 10% en train), la voiture particulière s'affirme en 1986 comme le moyen de transport préférentiel des déplacements internationaux d'hiver avec une part de près de 40% (contre 36% à l'avion et 16% au train).

Il s'agit là d'un phénomène fondamental qui confère au tourisme contemporain nombre de ses particularités. Il s'ensuit tout d'abord que les hébergements les plus adéquats sont ceux qui, par leur consistance physique et leur système de commercialisation, se prêtent le mieux à l'accueil de «familles» de 2 à 5 personnes et de ce véhicule qui, en rendant les clients extrêmement mobiles, leur apprend à détester les contraintes. Il en résulte aussi que les stations devraient être conçues pour rester agréables, avec un accès commode aux centres d'attraction (plages, remontées mécaniques, centres-villes...), même quand on affiche complet et que 80% des clients sont venus en voiture. Cela signifie enfin qu'il n'y a plus de grand tourisme sans de bonnes routes et que, dans la concurrence entre lieux de villégiature, le critère déterminant de l'accessibilité à partir des régions émettrices doit désormais être essentiellement (sinon exclusivement) référé au couple autoroute/automobile.

## 2.4 Une clientèle (très) urbaine.

La clientèle touristique est urbaine non seulement par la provenance mais aussi par les prédilections, comme le montrent des enquêtes effectuées, en été dans des destinations aussi réputées pour la qualité de leur offre que la Suisse et le Tyrol (6). Au-delà de déterminants classiques comme la beauté des sites ou la gentillesse de l'accueil, on y voit nombre de touristes s'inquiéter de la qua-

---

(6) J. Mazanec et H.P. Schmidhauser, «Monitoring behavioral changes through National Guest Surveys: Swiss and Austrian Experience» in: Publications de l'A.I.E.S.T. vol. 26 «Tendances évolutives de la demande touristique», p. 57-76 (Editions de l'A.I.E.S.T.; Saint Gall, 1985).

lité des restaurants, des possibilités de shopping, de la densité de vie culturelle et de la variété des équipements sportifs. Il n'est pas sans intérêt de noter que ce sont précisément les groupes ayant la plus forte dépense quotidienne qui accordent le plus d'intérêt ces attractions complémentaires dont la diversité considérable tend à reconstituer le paysage de la ville.

On voit aussi se profiler chez la clientèle une attitude qui veut que les lieux de villégiature soient *aussi* des entités urbaines. Mais est-ce bien surprenant? Faut-il rappeler que, pour la plupart des gens, les vacances sont avant tout un temps où l'on se retrouve en famille de façon détendue? Pour autant qu'une telle proposition soit exacte, elle implique que les touristes puissent s'adonner à des pratiques de la vie «ordinaire» et qu'ils bénéficient d'une offre de spectacles, de sports, ... etc susceptible de répondre à une pluralité de goûtes et d'aptitudes.

## 2.5. Le problème de l'hôtellerie.

L'hôtellerie traditionnelle ne représente qu'une forme quantitativement secondaire de l'hébergement touristique (5 à 6% des journées-vacances des Français durant l'été 1986). Ses perspectives peuvent être comprises de façon nettement contrastée selon l'angle d'observation que l'on retient.

D'un côté, l'hôtellerie tend à s'effacer des stations: elle ne correspond plus, par exemple, qu'à 15% de l'offre d'hébergement des stations de ski françaises en 1986, contre 25% dix ans auparavant (7). Ce genre de constat, dont la réalité est incontestable, alimente une vision pessimiste dont le leitmotiv est «le déclin de l'hôtellerie».

Mais, es sens inverse, il est frappant de constater la vitalité de l'investissement hôtelier durant les 15 dernières années, notamment de la part des chaînes. Cela se traduit, sur la période 1972-1985, par un accroissement de 25% de la capacité totale des hôtels homologués en France. La croissance est particulièrement spectaculaire pour les «2 étoiles» qui passent de 124.000 à 192.000 chambres, ce qui correspond à une augmentation de 55%.

---

(7) G. Cumin. L. Favier, J. Guieu et alii, Op. cit., t. I, p. 10.

La clé de cette apparente contradiction tient au fait que l'hôtel n'est resté un hébergement significatif que dans les cas de tourisme urbain. Du reste, les nouvelles constructions et les modernisations sont typiquement situées en ville et dans les milieux pré-urbains, ce qui permet d'espérer des taux de remplissage convenables par l'addition d'une clientèle touristique et d'une clientèle d'affaires.

Le divorce entre l'hôtellerie traditionnelle et le tourisme de station tient i) au niveau des prix ii) à des prestations inappropriées (accueil des familles dans des chambres à 2 lits) iii) à la volonté persistante d'imposer au client les contraintes de la demi-pension ou, pire encore, de la pension complète. Même dans une très bonne station de montagne comme Val d'Isère, il en résulte une désaffection de la clientèle et des taux d'occupation qui ne dépassent guère, en moyenne, l'équivalent de 90 jours complets par an, un score tout à fait insuffisant pour encourager des constructions nouvelles. Dans ces conditions, un nouvel avenir de l'hôtellerie de station ne pourra se constituer qu'autour de produits nouveaux qui, à l'image du motel américain, dissocient la chambre de la restauration et offrent, pour un prix modéré, une cellule de 4/5 lits dotée du confort «2 étoiles». Souvent réalisées par des chaînes (Orion, Résidotel...), les résidences hôtelières qui sont apparues ces dernières dans les stations de bord de mer pourraient, à condition de tenir les prix, constituer l'amorce d'une évolution en ce sens.

### 3. ARCHITECTURE ET URBANISME: À LA RECHERCHE DE SOLUTIONS ADAPTEES.

La prégnance du souci écologique et la reconnaissance du fait qu'une partie importante de la demande réclame un milieu d'accueil qui ait au moins l'échelle d'une petite ville devrait conduire à privilégier deux options dans le projet d'un espace pour le tourisme:

1 - économiser la nature et conserver les paysages en installant autant que possible les capacités d'hébergement (et les divers services) dans les bâtiments existants.

2 - développer les constructions neuves de préférence autour des noyaux anciens et adopter une morphologie de ville petite ou moyenne qui fasse une part au pittoresque.

### 3.1. Installer des fonctions nouvelles dans l'existant.

Les espaces déshérents et les communautés affaiblies recèlent un grand nombre de bâtiments pour l'accueil touristique a le double avantage de représenter la voie la plus douce du développement touristique et de faciliter l'association des autochtones au processus. C'est en mobilisant de telles «réserves» que se sont réalisées une grande part des résidences secondaires ou qu'ont pu être établis les gîtes ruraux qui, à la suite d'une croissance régulière, atteignent en France le nombre de 35.000 en 1986.

Ce genre d'approche débouche le plus souvent sur des hébergements diffus, mais peut également donner lieu à des opérations groupées qu'on essaiera de conduire dans des bourgades qui ont conservé un minimum de services et de vie sociale. C'est ainsi que dans l'île de Cythère, où l'on n'est jamais à plus de 20 minutes de la mer, et où l'on avait, comme c'est général dans l'aire méditerranéenne, la tradition d'un habitat groupé, le villages abandonnés en entier ou par quartiers pourraient fournir les volumes nécessaires à des milliers de lits. De même, dans les Alpes françaises, la haute vallée de la commune de Cervières comporte, à 2000 m d'altitude, 114 chalets d'estive, dont une vingtaine seulement ont conservé jusqu'à ce jour un réel usage agricole. En admettant qu'on puisse effectivement disposer des autres chalets et identifier un produit touristique qui convienne au site, il y aurait là, répartie sur 6 hameaux, une enveloppe correspondant à environ 2000 lits.

Si l'on pouvait réellement envisager de reconvertir tous les immeubles vacants en vue de l'accueil touristique, il est vraisemblable que l'on pourrait se passer de construction neuve. Cependant, une telle issue ne saurait se concrétiser, en raison d'une multitude de motifs dont trois au moins doivent être rappelés:

1 - L'implantation des immeubles laissés à l'abandon par le reflux de l'agriculture ou d'autres activités ne correspond pas nécessairement a une localisation désirable du point de vue du tourisme.

2 - Ce n'est pas seulement le bâtiment qui se dégrade, mais aussi les rapports de droit. Souvent, on néglige de régler les successions, initiant des indivisions qui embellissent de génération

en génération. Une modeste bâtisse peut alors compter jusqu'à 10 ou 15 parties prenantes, ce qui a pour effet de paralyser la propriété, et de lester de coûts de négociation absolument disproportionnés un éventuel rachat par un opérateur spécialisé.

3 - De manière générale, les détenteurs des titres de propriété sont portés à imaginer que l'on peut tirer un prix élevé d'un bâtiment qui va être reconverti pour le tourisme. Or, ramenés au lit, les frais de transformation et de réhabilitation sont fréquemment du même ordre que ceux d'une construction neuve; même si l'on garde un silence pudique sur les conditions d'exploitation et d'entretien, il en résulte que, dans beaucoup de cas, le prix des bâtiments avant travaux ne devrait pas excéder la valeur des parcelles de terrains qui les supportent. Cette distorsion entre les anticipations des détenteurs-héritiers et l'appréciation d'un repreneur réaliste bloque nombre de transactions, notamment avec les professionnels du tourisme. Avant que l'écart ne se résorbe, la maison qui forme l'enjeu du débat peut allègrement atteindre le point de non-retour: le degré de délabrement à partir duquel sa valeur comme volume bâti devient négative.

Si l'on ajoute que, dans certaines situations, des constructions neuves s'imposent pour des raisons fonctionnelles, on comprendra qu'une grande partie des hébergements devra être créée de toutes pièces. Certes, on pourra s'efforcer de «banaliser» un maximum de lits afin de réduire les besoins deplanchers, mais on devra le faire sans illusions. En effet, aussi longtemps qu'on restera enfermé dans de saisons étroites, la «banalisation» restera peu efficace, comme le soulignent des données récentes laissant entendre qu'en montagne un lit d'hôtel ou d'appartement locatif n'est utilisé que 2 fois plus qu'un lit de résidence secondaire non luée (13 à 14 semaines par an contre 6,5). Quel que soit le statut des hébergements, un développement touristique un peu significatif exigera donc une masse de constructions neuves pour lesquelles se pose le problème de la composition et du style architectural.

### 3.2. Changement de perspective dans la construction neuve.

Lorsque l'on construit et met en service en 10 ou 20 ans une marina de 500 à 1000 annaux, ou une station de montagne de 10

à 20 000 lits, ce que l'on réalise est de l'échelle de la ville petite ou moyenne. Cet aspect «urbain», dont les promoteurs de l'opération ne sont pas nécessairement conscients dès le début, est encore renforcé par le contenu des programmes. Ainsi que le fait apparaître l'étude de la demande, on aura essentiellement de l'habitat (logements et maisons de vacances) combiné avec une série de fonctions ordinaires dans une communauté contemporaine: supermarché et autres commerces, services publics et privés, lieux culturels, équipements sportifs... Dans sa configuration générale, le problème proposé aux concepteurs des stations pourrait être formulé de la manière suivante: à l'occasion d'un projet dont la substance est urbaine mais dont l'échelle est intermédiaire entre le rural et la grande ville, donner, outre les qualités fonctionnelles et de service, l'évidence des qualités d'agrément (la ville comme spectacle et comme lieu de flânerie).

Le résultat dépend d'un ensemble de choix qui ne sont pas indépendants entre eux: choix techniques (les «infrastructures»), choix de composition (l'arrangement des différents genres d'espaces entre eux) et choix de style (l'architecture proprement dite). La discussion des infrastructures, notamment des systèmes de circulation, justifierait à elle seule des développements considérables, à la mesure des hésitations dont souffrent les opérations réelles. Laissera-t-on l'automobile pénétrer jusqu'au cœur du dispositif? Recourra-t-on à des superpositions de fonctions en couvrant les parkings par des dalles? Ou bien cherchera-t-on à préserver un espace piétonnier qui soit de pleine pie sur pleine terre? ... etc.

Afin de rester bref, et de concentrer l'attention sur les mouvements les plus significatifs du temps, on se cantonnera ici à une évocation rapide des novations intervenues ces vingt dernières années en matière de style et de composition.

Un des traits les plus caractéristiques de l'histoire moderne de l'architecture est la facilité croissante avec laquelle des produits à la mode peuvent submerger les particularismes hérités de l'histoire qui, seuls, donnent un sens à un lieu. Dès ses origines, la construction touristique a été sujette aux modes; les catalogues qui se sont répandus dans la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle nous permettent d'admirer les mêmes villas «normandes» de Biarritz à Dunkerque et même, parfois, dans les stations thermales. Plus près de nous, les années 1960 ont vu se réaliser un autre genre de standardisation de l'esthétique avec la vague de l'architecture «moderne» ou «internationale».

On «découvre» alors un schéma fonctionnel - et bientôt formel - «tellement rationnel et évident qu'on se demande pourquoi il n'a pas été mis en oeuvre plus tôt» (8), comme le note un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé de la Savoie. Les propos de ce haut fonctionnaire, la réelle jubilation avec laquelle il envisage par ailleurs des «toits presque plats» et des façades préfabriquées, montrent qu'en France le choix de l'uniformisation n'a pas été seulement le fait d'un quarteron d'architectes, de maçons ou de «spéculateurs», mais qu'il a été, pour le moins, consacré par l'Etat. Très précisément, l'organe qui a pris l'initiative de la consécration a été cette Administration de l'Équipement et de la Construction qui avait déjà, à grands coups de concours techniques et de financements privilégiés, fait du «Mouvement Moderne» une Religion d'Etat pour la construction des nouveaux quartiers de banlieue à partir des années 1955-1960 («grands ensembles», «Z.U.P.»...).

C'est là que le bât a blessé. Des esprits critiques ont immédiatement mis en doute la convenance de pareils choix architecturaux pour les centres touristiques où l'on souhaitait attirer une «clientèle de haut standing». Avec le temps, la contestation s'est amplifiée, et on en est venu à des condamnations globales du modèle, comme celle prononcée en Suisse dès 1982 par J. Krippendorf à l'occasion d'un discours pour le cinquantenaire de la Fédération Suisse du Tourisme. Après avoir évoqué «les lieux de villégiature menacés de ressembler de plus en plus à des quartiers de banlieue», cet orateur tout à fait autorisé devait conclure en s'exclamant: «qu'on ne vienne pas me dire que c'est à cela qu'aspirent les touristes!» (9).

Lorsque les «modern» ont proclamé la nécessité d'un habitat solide et hygiénique pour tous, ils ont contribué non seulement au progrès des Arts, mais aussi au bien-être social. Il est d'autant plus regrettable qu'ils aient, dans le même mouvement, prétendu que leurs principes formels étaient les seuls adaptés aux techniques de l'avenir, s'adonnant ainsi à une attitude réductrice que rien ne justifie (... sauf, peut-être, l'acharnement de leurs adver-

---

(8) G. Cumin, «Les stations intégrées» in *Urbanisme*, n. 116, Février, 1970, p. 50-53.

(9) J. Krippendorf, «Evolutions erronées du tourisme suisse», p. 17, Exposé pour le Jubilé de la Fédération Suisse de Tourisme Interlaken, 9 Septembre 1982.

saires, les «pontifes lithotomistes» (10) à vouloir une architecture de pierre). En effet, comme les rapports qui articulent la culture à l'infrastructure matérielle, ceux de l'esthétique à la technique sont éminemment complexes et, en dehors de situations où la simplification autoritaire constitue un mode social, il n'y a aucune raison de penser une relation biunivoque entre *une* esthétique et *une* technique. Il faut au contraire imaginer qu'un système de production puisse se prêter à divers modèles formels, et, inversement, qu'un modèle formel puisse être réalisé de diverses façons.

Aussi, bien que des pans entiers de l'Administration, de la Banque, ... etc aient fini par se convaincre du caractère inéluctable de la douloureuse ascèse vers la «pureté» (11) des formes modernes, on a pu voir s'ériger des ensembles contemporains qui n'étaient pas conformes aux canons du «moderne». Naturellement, ces opérations qui échappaient aux principes (et aux acteurs) dominants ont rencontré quelques difficultés de parcours. C'est ce dont témoigne l'histoire de la marina de Port-Grimaud, sur la côte méditerranéenne française: lancé dans la première moitié des années 1960, le projet prit des retards considérables, par ce que ce produit pour lequel il n'existait pas de référence comparable fit l'objet de refus de permis de construire et ne trouva pas de financiers. Vingt ans après le début des travaux, on approche de la terminaison. Il est maintenant facile d'ironiser sur l'absence de clairvoyance des «responsables» et de souligner qu'elle a fait la fortune du concepteur de cette opération à succès, l'architecte F. Spoerry, en le consacrant comme unique auteur du projet et en l'amenant à s'intéresser à la conduite de l'immobilier au lieu de se limiter à de modestes honoraires...

De quoi s'agit-il? D'un ensemble neuf établi dans un site vierge (des terres basses et marécageuses, comme on l'a rappelé plus haut), qui comprend 2000 logements ainsi que divers services autour de 16 ha de bassin, et dont la conception:

- 1) repose sur une technique moderne pour les structures (le béton banché)
- 2) illustre le fait que l'on peut obtenir des densités satisfaisantes avec des volumétries proches de l'habitat traditionnel individuel ou semi-individuel)

---

(10) L'expression est de Le Corbusier.

(11) Ibidem.

- 3) rappelle qu'il existe, particulièrement en Europe, des codes constitutifs de l'espace urbain (centralité dévolue aux fonctions publiques, continuité du bâti...)
- 4) établit que la réalisation d'une marina contemporaine peut parfaitement s'inspirer des traits pittoresques qui font le charme de l'architecture méditerranéenne en ce qui concerne la composition, les formes et la «peau».

Faisant preuve de culture, l'architecte a retenu pour les «mur extérieurs» de la «ville», pour les ponts, pour les percements et les escaliers ouverts des maisons, ... etc. des éléments repris des traditions méditerranéennes et susceptibles de s'accorder entre eux. Cela n'est pas spécifiquement provençal (en tout état de cause, on ne dispose pas de référence provençal pour une ville sur l'eau), mais cela n'en constitue pas moins un ensemble expressif pour le visiteur.

Le résultat ne s'est pas fait attendre. Il suffit pour s'en convaincre de comparer l'animation de Port-Grimaud et celle des toutes proches Marines de Cogolin, qui passaient au début des années 1970 pour un modèle d'architecture adaptée, mais où l'on discerne dès l'abord, sous «l'enduit rustique», les principes fondateurs de l'architecture de banlieue (immeubles collectif en barres). Hors saison, on peut constater qu'une vie permanente a germé à Port-Grimaud alors que ce n'est pas le cas à Cogolin. Et, en plein mois d'Août, le calme extrême de Cogolin contraste avec l'animation des parties publiques de Port-Grimaud qui sont devenues, en soi, un but d'excursion pour touristes photographes.

Dans la foule de toutes conditions qui envahit alors la ville, combien savent que l'église est un «faux» contemporaine et que l'ensemble est un pur produit de la technique du béton armé? Un questionnement de ce genre ouvre des perspectives diverses, mais l'essentiel reste que Port-Grimaud «est le seul projet d'architecture contemporaine devenu populaire en France» (12). Il y a sans doute un peu d'exagération dans ce commentaire enthousiaste, mais il est indiscutable que Port-Grimaud commence à faire école en France où, des Hauts de Deauville à la Savoie (Valmorel), on a

---

(12) M. Culot «Portrait de F. Spoerry» in *Archi Crée* N. 206, Juin Juillet 1985, pag. 46.

vu se construire depuis 1980 des opérations dont l'intuition formelle fait largement appel aux réminiscences régionales. Au surplus, F. Spoerry est aujourd'hui l'architecte français qui s'exporte le mieux, puisqu'il a en charge une demi douzaine de projets de grande envergure, notamment au Mexique et aux U.S.A..

Cette nouvelle approche de la construction, qui convient encore plus à des opérations diffuses, ou greffées sur des noyaux anciens, s'accorde remarquablement avec des stratégies d'aménagement axées sur la volonté de «maintenir la diversité» et de «valoriser, mais sans banaliser, sans réduire les espaces qui ont des spécificités» (13). Echappant à des associations dangereuses (villégiature/banlieue; hôtel, hôpital). L'architecture redevient alors ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être: une des valeurs de l'accueil touristique. Une valeur culturelle, mais également commerciale: «Du point de vue de l'entreprise commerciale, un grand avantage de ce qui est indigène (par opposition à ce qui est synthétique) réside dans sa rareté, qui représente toujours un plus dans la concurrence. Quand les caractéristiques d'un lieu sont particulières, le développement lui-même peut se faire particulier, et devenir moins aisément imitable» (14).

---

(13) J. Guieu, «La protection-valorisation de la montagne» in «L'enjeu touristique», ouvrage collectif coordonné par J. Dominati, p. 54-55 (Economica: Paris, 1988).

(14) C.A. Gunn, «Vacationscape», p. 142 (The University of Texas: Austin, 1972).