LE MAGAZINE INTERNATIONAL DE LA VILLE

URBANISME

JUILLET-AOÛT 1995 - N°283

YVES LACOSTE
BOMBAY
LES LOTISSEMENTS
LE PARIS DE JEAN-PAUL DOLLÉ
DOSSIER : LE FONCIER

Tourisme !

20 F
910 301354

● Du pèlerinage à l'environnement

L'urbanisme touristique

Selon la définition de l'Organisation mondiale du tourisme, un touriste est une personne qui s'est absentée de son domicile au moins vingt-quatre heures, pour des motifs qui peuvent aller de l'agrément au voyage d'affaires en passant par les soins de santé ou les manifestations religieuses.

par Jean-Claude Croizé

« Qui ne sait pas tirer les leçons de trois mille ans vit seulement au jour le jour. » (Goethe)

Beaucoup font remonter l'origine du tourisme au XIX[e] siècle, une époque où naissent les transports de masse et où l'on trouve des mouvements qui s'apparentent aux pulsions actuelles vers les plages. Une perspective aussi limitée a l'inconvénient de troubler l'intelligibilité du phénomène en oblitérant les permanences de très longue période. Sitôt que les peuples se sont adonnés au commerce, c'est-à-dire bien avant l'« Antiquité européenne », les affaires ont constitué un puissant motif de voyage. La curiosité culturelle en a représenté un autre (Hérodote). La combinaison des deux a forgé des voyageurs du type Marco Polo. Cependant, tout cela restait de l'ordre du déplacement plutôt individualisé, même si la sécurité des marchands voulait qu'ils cheminent avec une petite troupe en vue de réunions qui servaient leurs intérêts communs (voir les caravansérails d'Orient ou les places de marché saisonnières qu'on prête aux anciens Celtes).

Au commencement était la foi

Ce qui, depuis des époques reculées, a suscité des mouvements de masse trouve sa source sur un autre registre : la métaphysique, sous la forme des grands événements et manifestations religieux.

Dans la tradition européenne, on pense immédiatement aux pèlerinages médiévaux, en évoquant de préférence ceux dont la forme pacifique est avérée : Saint-Jacques-de-Compostelle plutôt que Jérusalem. Mais la mémoire est élective. A côté de quelques cheminements symboles qui font encore image, c'est un véritable bouillonnement que l'historiographie locale restitue. Lorsqu'au XI[e] siècle on relance le chantier de la cathédrale du Mans après un premier effondrement du nouvel édifice, l'objet explicite est de magnifier les reliques de saint Julien. Il n'empêche qu'on imagine sans peine le bonheur de tout le menu peuple de la ville – boulangers, bouchers, gargotiers... – lorsque enfin, en 1093, on peut annoncer au monde la translation des saintes reliques dans une maison à leur mesure : reprise des liturgies et des pèlerinages, reprise des affaires. Ce qui vaut pour cette cathédrale vaut pour beaucoup d'autres monuments religieux, et il n'est pas hors de propos de souligner que les pratiques ont survécu à l'affaiblissement des finalités initiales. L'investissement qui s'est, à grand-peine, réalisé du XI[e] au XV[e] siècle (abbayes, cathédrales et vieux quartiers boutiquiers) représente aujourd'hui encore une des valeurs les plus sûres du tourisme culturel en France.

Si la vie des cathédrales s'est substantiellement laïcisée, il ne faudrait pas en conclure que l'impulsion religieuse se soit partout affadie. Une Vierge qui saigne peut susciter des mouvements considérables en Italie, le miraculeux succès de Lourdes se maintient, et une messe papale à Manille peut rassembler des millions de fidèles. Et puis il y a ces croyants qui convergent régulièrement vers La Mecque et Médine : 2 à 3 millions pour le seul pèlerinage « officiel », deux mois après la fin du ramadan. Si le flux était étalé dans le temps, cela suffirait à faire vivre une compagnie aérienne. Cela justifie aussi les grands travaux réalisés sous le roi Fahd : ▶

Au XIX[e] siècle, une nouvelle conception des soins du corps ranime la ferveur pour « les eaux ». A Evian, le Royal Hôtel.

« Un autre regard sur le tourisme »

▶ Charte publiée à l'initiative d'un groupe constitué de professionnels, d'experts et d'autorités religieuses durant la Foire internationale du tourisme de Berlin, en 1986 (ITB 86).

Point 1 : « Le tourisme doit compléter notre économie de façon pertinente. Nous savons qu'il représente en même temps un danger pour notre culture et notre environnement. Nous voulons contrôler le développement par nous-mêmes et l'orienter activement, afin que notre pays conserve ses qualités en tant qu'espace naturel, espace économique et espace de vie. »

Point 2 : « (...) Le développement touristique se fait à partir de, avec et pour la population locale. Nous encourageons la participation des citoyens sous les formes les plus variées possibles, et nous veillons à ce que les minorités s'expriment. »

Point 3 : « Nous aspirons à un développement du tourisme qui soit à la fois productif sur le plan économique, socialement responsable, et compatible avec notre environnement. C'est pourquoi nous sommes prêts à renoncer à toute construction nouvelle là où cela conduit à des servitudes insupportables pour notre population ou notre environnement. »

Point 4 : « Nous fixons de façon ferme les objectifs d'aménagement touristique de nos localités. Nous nous limitons à ce qui est souhaitable, sans nous laisser aller à tout ce qui serait faisable (...). »

Point 5 : « Nous voulons conserver le contrôle de notre sol et de notre territoire (...) Nous limitons notre domaine urbanisable par une désignation économe des zones constructibles. Nous renonçons à aliéner le sol à des intervenants extérieurs au pays. Nous nous prononçons pour une utilisation prioritaire du bâti existant. »

▶ 60 milliards de francs d'investissements pour la refonte des infrastructures et des lieux de culte, dont le principal, la Mosquée sacrée, peut désormais accueillir 600 000 fidèles simultanément. Par comparaison, les temples des grands événements sportifs – jeux Olympiques, Coupe du monde de football – font décidément piètre figure !

Des logements spécifiques

On discerne ainsi que, à part la dimension monumentale de quelques édifices, le programme et la nature de l'urbanisme induits par les soubassements les plus anciens du tourisme sont essentiellement ordinaires : des rues, des places de marché et des entrepôts, des auberges, des boutiques, des maisons.

Mais en est-il allé autrement pour les pratiques ultérieures ? Lorsqu'au XIX[e] siècle la commodité des chemins de fer et une conception renouvelée des soins du corps raniment la ferveur pour « les eaux », que développe-t-on si ce n'est des villes thermales, de Vichy ou Plombières à Karlovy Vary ou Marianske Lazne ? Et quand en 1856 on construit le nouveau Cabourg après avoir assaini les marais côtiers, le plan en étoile qu'adoptent les concepteurs ne représente-t-il pas un classique des extensions urbaines de l'époque ? Les seules particularités réelles résident en ceci qu'en fait de monument le centre de la composition est occupé par le Grand Hôtel qui sera plus tard cher à Proust, et que par la force des choses (le front de mer) on se contente d'une demi-étoile.

On pourrait imaginer que les développements récents ont bousculé une tradition bien établie. Et citer à l'appui les « villages » du Club Méditerranée ou des constructeurs sociaux. A cet égard, un coup d'œil sur les catalogues convainc immédiatement que nombre de ces « villages », notamment à la montagne mais aussi au bord de mer, sont en fait des hôtels monoblocs. Par ailleurs, et sans mettre en cause les qualités de ces entreprises qui sont devenues des institutions, il faut bien reconnaître que les éléments statistiques en font sinon une péripétie, du moins un élément secondaire de la construction touristique :

– Les 60 à 70 000 lits du Club Med ou de VVF ne manquent pas de paraître relativement modestes face aux 175 000 chambres des chaînes hôtelières d'Accor (données 1990).

– C'est dans des logements, le plus souvent spécifiques, que se passe le plus gros des vacances : 70 % des journées de vacances des Français à l'été 1992. Le second poste correspond aux hébergements de plein air (camping caravaning), avec 18 %. Il ne reste aux hôtels que 4 à 5 %, et autant aux villages de vacances.

L'hôtel pour la ville

On pourrait résumer la situation européenne en disant que le tourisme urbain, et d'affaires, fait essentiellement appel à l'hôtel, ce-

Un village de vacances à Ixtapa, au Mexique. Les « villages » représentent seulement 5 % du choix des vacanciers.

pendant que les vacances à la mer, à la montagne ou à la campagne mobilisent des logements selon trois statuts d'occupation : location, résidence secondaire personnelle, résidence principale ou secondaire de parents ou d'amis. Sans doute le tourisme de vacances des deux Amériques est-il resté plus hôtelier, du fameux « motel » à l'hôtel de luxe offrant des chambres familiales à quatre lits. On peut voir à Banff, dans les Rocheuses canadiennes, un hôtel quatre étoiles de 1 000 chambres dont le taux de remplissage à l'année dépasse les 80 %, une performance qui ne peut que laisser rêveurs la plupart des acteurs du Vieux Continent. En France, une enquête diligentée à Val-d'Isère, une des meilleures stations de montagne double saison, a montré que les temps d'occupation des hôtels ne dépassent pas l'équivalent de 80 à 100 jours pleins, soit un taux de remplissage à l'année de l'ordre de 25 %. La même enquête montrait que les logements locatifs, ou les résidences secondaires qu'on « prête », atteignent un résultat tout à fait comparable, voire plus favorable. On comprend alors que, compte tenu de la facilité de gestion des logements, les conversions immobilières se fassent de l'hôtel vers le logement, et non le contraire. On comprend aussi la vanité de la polémique sur les « volets clos » des résidences secondaires : les volets des hôtels sont tout aussi souvent fermés.

Pour les vacances en Europe, le couple du siècle est formé par l'automobile (75 % des trajets, été comme hiver) et le logement ou, en second choix, le camping-caravaning. En conséquence, le lieu d'accueil, la station, se présente comme un ensemble adapté à l'automobile dont les principaux éléments constitutifs sont des logements, des commerces, des restaurants, des services publics, bref une « ville contemporaine » construite à propos d'une attraction touristique majeure telle que la mer ou la neige.

On a beaucoup écrit sur les « villes nouvelles » dont on a doté quelques métropoles françaises à partir de 1967. On a assurément moins glosé sur les villes nouvelles générées par le tourisme, alors qu'elles se comptent par dizaines et qu'elles atteignent fréquemment 30 000 lits, un format que l'on rencontre à la montagne dans le cas de Val-d'Isère ou dans celui de la « cité linéaire » qui s'étire de Monêtier (Serre-Chevalier 1500) à Briançon. A la mer, le programme final de la mission Racine pour le Languedoc-Roussillon se montait à 400 000 lits, soit, hors zones d'activités, un ensemble comparable aux cinq villes nouvelles d'Ile-de-France.

Si la nature des programmes et l'étendue des réalisations ne laissent guère de place à l'interrogation, deux questions n'en restent pas moins ouvertes : la manière de l'aménagement et le style architectural. Perçoit-on dans les partis d'aménagement la saveur spécifique d'un monde des ▶

Avec ses 1 000 chambres, l'hôtel quatre étoiles de Banff, dans les Rocheuses canadiennes, affiche un taux de remplissage de plus de 80 % à l'année.

Point 6 : « Nous poursuivons une politique de mise en valeur marquée par la retenue. Créations nouvelles ou extensions, nous voulons être prudents et respecter strictement les objectifs fixés pour l'aménagement, aussi bien dans le domaine des infrastructures (notamment les routes, les stationnements, les aérodromes, l'approvisionnement en eau, le traitement des ordures) que dans celui des installations destinées au transport des touristes (télécabines, téléskis). »

Point 7 : « Nous voulons nous protéger du danger d'un développement unilatéral et d'une trop grande dépendance au tourisme. Nous nous prononçons pour un renforcement de l'agriculture et de l'artisanat, et pour une amélioration de partenariat avec le tourisme (...). »

Point 8 : « Nous voulons construire notre développement touristique sur les particularités naturelles et culturelles de notre région. Nous attendons des hôtes qui nous respectent. Nous voulons que la culture de notre pays reste originale et vivante. Nous cultivons et nous développons notre architecture, notre artisanat, notre art, notre langue, nos coutumes, notre gastronomie. »

Point 9 : « Nous voulons informer de façon continue tous ceux qui sont concernés, population autochtone, entreprises de tourisme, politiciens, touristes, et les amener à un comportement responsable sur le plan social et environnemental (...). » ●

► loisirs ? Découvre-t-on dans ces villes nouvelles une architecture particulière, comme ce fut le cas avec le néo-normand ou le néo-basque au XIX[e] siècle ? Ou bien y retrouve-t-on comme à Aix-les-Bains, à Uriage ou au Grand Hôtel de Cabourg le style des immeubles urbains de l'époque ?

Grandeur du « modèle français »

En France, le modèle dominant s'est inspiré de l'école qui a prétendu s'approprier l'« esprit moderne », en retenant tout d'abord ce qui avait trait aux surfaces d'habitation :

« *Les hygiénistes ont établi que, sous réserve des meilleures conditions d'aération et d'ensoleillement, l'homme ne nécessite qu'une faible quantité d'espace d'habitation, surtout si celui-ci est correctement organisé* (1). »

« *Le mobilier que nous ont imposé les ébénistes et les tapissiers a joué dans l'économie domestique un rôle néfaste. Il nous a encombrés, assommés, écrasés... il nous a obligés à construire un appartement deux à trois fois plus grand qu'il n'est besoin* (2). »

On a donc travaillé le mobilier pour l'intégrer, le convertir, l'escamoter. On gagnait une pièce en se dotant d'espaces qui changeaient de configuration à la tombée de la nuit. Ayant désigné le mobilier avec rigueur, on y ajustait les murs et cloisonnements. On faisait si bien que, par une mystérieuse fatalité, on frôlait l'anti-économique : les couloirs distribuaient des volumes utiles trop peu épais pour assurer aux immeubles un rendement de plan convenable.

Pour retrouver de la profondeur, on réinventa la chambre sans fenêtre sous forme de « cabine », sorte de placard à lits judicieusement disposé dans l'entrée. Quant aux portes, qui avaient l'inconvénient de consommer de l'espace pour leur débattement, on en mit le moins possible, conférant ainsi aux appartements une intimité de chambrée. Mais qu'a-t-on besoin d'intimité quand on est épuisé par une journée dévolue au grand air et au sport ?

Ayant investi une somme considérable d'intelligence dans une problématique héritée des compartiments de chemin de fer ou des cabines de paquebot, on livra massivement des logements de vacances qui, selon le graphisme consacré contenaient « 4-5 lits » sur une surface de 18 à 25 mètres carrés. Il aurait été malséant de faire remarquer que, sur 6 à 7 mètres de profondeur, cela donnait un boyau de 3 à 4 mètres de large, et qu'on avait seulement réussi à transformer en appartement la célèbre chambre Novotel, d'habitude réservée à de courts séjours d'affaires. Bien qu'on ne dispose d'aucune source statistique permettant de mesurer l'étendue de l'épidémie, des sondages ponctuels confirment qu'on a bien là une forme typique de cette production française qui, au plus fort des années 70 et 80, se tenait entre 30 et 50 000 logements par an.

Dans la station de Serre-Chevalier, « villes nouvelles » et locations chez l'habitant se cotoient.

Aménagement à la montagne...

En néerlandais, faire quelque chose « à la fran-

L'extension du Canet et de La Grande-Motte, deux « villes nouvelles » en bord de mer.

çaise » signifie à peu près « émettre de grandes idées, suivies de réalisations qui ne sont pas à la hauteur ». Lorsque l'histoire jugera la production touristique d'après guerre en France, il ne suffira pas d'inculper l'esprit de lucre des promoteurs ni la vanité des architectes qui les servent : l'appareil public et parapublic porte aussi sa part de responsabilité dans le résultat, en admettant même qu'il n'en soit pas le principal auteur. Il ne servira à rien non plus de pointer la faiblesse de « petites communes » hors d'état de maîtriser l'investissement touristique qui se déverse sur elles ; cela vient seulement souligner que la société française et ses dirigeants ont trop longtemps toléré une structuration territoriale devenue désuète.

A la montagne, les premiers développements induits par les sports d'hiver dans les années 30 se sont opérés de façon spontanée, en colonisant parcelle après parcelle l'espace libre autour de noyaux préexistants (Chamonix, Megève, La Clusaz...). A cette époque où les La Rochefoucauld lançaient sans même y penser, simplement en y venant avec leurs amis, un Val-d'Isère authentiquement pauvre et villageois – 200 habitants souvent coupés de tout l'hiver, et qui virent tardivement arriver l'électricité –, les premières extensions touristiques de villages montagnards s'apparentent à ce que l'on pourrait qualifier de « modèle autrichien ».

Le « front de neige »

Comme le précise un numéro d'*Urbanisme* paru en 1970 et consacré à l'aménagement de la montagne, l'entrée dans la modernité se fait avec la deuxième génération de stations (Courchevel, Chamrousse II...). Celle-ci se caractérise par le souci de réaliser les infrastructures, les hébergements et les remontées mécaniques selon un plan coordonné, une intention rendue praticable grâce à une modification du régime de l'expropriation d'intérêt public intervenue en 1958. Fondée sur le même support juridique, la troisième génération suit de peu : dès 1965, on voit poindre les « stations intégrées » (La Plagne, Flaine...), ces « *paquebots des neiges* (3) » implantés en altitude dans un milieu totalement vierge.

La conception de lieux voués à la monoculture du ski dans un site

entièrement neuf permet alors d'adopter un schéma fonctionnel « *tellement évident et rationnel qu'on se demande pourquoi il n'a pas été mis en œuvre plus tôt* (3) ». Par référence au front de mer des stations littorales, on invente le « front de neige ». Pour ordonner par la suite une composition où se succèdent trois types d'espaces, généralement du sud au nord : des pentes skiables, une urbanisation linéaire qui se déploie sur 500 à 800 mètres le long du front de neige, les parkings et les accès routiers. Entre le front de neige et les pistes prend place la « grenouillère ». Ce lieu de rassemblement des écoles de ski, dont l'importance s'est révélée par la suite des plus contestables, est censé faire fonction de « place de village ».

Comme « *la surface des replats favorables à l'implantation d'une station est souvent modeste en montagne* », il faudra « *monter en hauteur et se densifier* » de façon à « *consommer beaucoup moins d'espace que le parti traditionnel de toute agglomération* (3) ». Le parti d'urbanisme étant ainsi fixé, l'architecture passe à son tour ▶

Port-Grimaud, l'un des seuls projets d'urbanisme touristique français qui se soit exporté à l'étranger.

► sous les fourches Caudines de la « raison » et de « l'évidence » : « *les bâtiments-tours qui caractérisent la station de Sestrières restent toujours d'actualité* (4) » et « *l'école de Courchevel* » peut « *faire date avec ses toits presque plats* (3) ». Sous l'angle de la construction, on souligne que ce genre de projet se prête admirablement à la préfabrication lourde et à l'usage de panneaux préfabriqués, le comble de la virtuosité consistant à ce que le même panneau de façade, « *simplement bouchardé ou brut de décoffrage, serve à la construction des cheminées qu'on trouve dans les hôtels* (5) ». En présence d'intentions aussi exaltantes, les responsables publics se persuadent facilement que « *la station intégrée permet, par son unité même, de donner à un architecte de talent l'occasion de traiter un vaste ensemble et d'en faire une œuvre de qualité. La succession équilibrée des volumes des bâtiments se jouxtant les uns les autres, le jeu des ombres alternant avec la pleine lumière, le rythme des façades et de leurs balcons, tout cela peut faire chanter l'architecture et conduire à une réalisation de grande classe* (3) ».

A la décharge des promoteurs du système, il faut cependant noter qu'un doute vient parfois tarauder le béton de leurs certitudes. L'un constate qu'il est « *également possible de traiter le parti architectural brutalement, avec de simples barres, comme un vulgaire grand ensemble de banlieue* (3) ». Un autre s'inquiète de la sensibilité des clients huppés : « *La clientèle internationale de haut standing acceptera-t-elle un habitat, certes confortable, mais banalisé à des milliers d'exemplaires, sans âme, sans sensibilité émotive ?* (4) »

Et à la mer ?

Les rivages français sont interminables. La façon dont, après le départ précipité de l'organisation Todt, on a poursuivi la fortification des côtes de Basse-Normandie ou du golfe du Morbihan n'en est que plus remarquable. Certes, une nature rétive a préservé la plus grande partie des côtes de la Haute-Normandie, du nord-bretagne ou de l'Aquitaine, cependant que le caractère explosif des autochtones défendait l'essentiel du littoral corse. Mais, en dehors de ces secteurs limités, « *la fureur de bâtir* (6) » s'est étendue partout : l'œuvre de colonisation a été à la mesure du succès de la mer, qui draine près de la moitié des séjours d'été.

Une des aventures les plus significatives du point de vue du système de conception est celle qui s'est déroulée en Languedoc-Roussillon. On a là une œuvre typique de l'urbanisme d'économie mixte. La mission Racine, installée en 1963, a d'abord programmé 250 000 lits, puis 400 000, essentiellement sur des sites vierges. Pour les schémas d'aménagement, on s'en est remis à un unique organisme constitué tout exprès : l'AUTLR (Atelier d'urbanisme pour le développement touristique du Languedoc-Roussillon). Et, pour la réalisation, on fit appel aux SEM du réseau SCET :

– SADH (La Grande-Motte, Carnon, Le Grau-du-Roi) et SEBLI (cap d'Agde) dans le département de l'Hérault ;

– SEMEAA (Gruissan, Port-Leucate) dans l'Aude ;

A Port-Grimaud, le concepteur avait demandé l'édification d'une église dans le souci de réaliser une « vraie » ville.

– SEMETA (Port-Barcarès) dans les Pyrénées-Orientales.

Or, au seuil des années 70, quelles étaient les références de ces aménageurs ? Essentiellement les extensions urbaines de la décennie 60 : les « grands ensembles » dorénavant décriés. Ils accordèrent à leur nouvel objet tout l'intérêt qu'il méritait, et ils y transférèrent de bonne foi leur savoir-faire. Tel est le laboratoire, telle est l'alchimie qui ont présidé à la gestation de nos nouvelles stations balnéaires.

Il serait hypocrite de dire que le résultat constitue une surprise. Bien loin du charme des Saintes-Maries-de-la-Mer, La Grande-Motte arbore un profil qui n'est pas sans évoquer les plus belles réalisations de la côte roumaine. Le cap d'Agde est réservé à une clientèle dénudée, connue dans le monde du tourisme pour occuper des sites qui autrement ne se vendraient pas. Le pire est sans doute à Port-Barcarès : une figure de nouveau quartier en difficulté. Le seul élément qui sauve l'ensemble est l'étonnant groupement de « cabanons » qui bordent la plage de Gruissan, et qui ont été sauvés de justesse par une âpre lutte de leurs propriétaires.

Une visite en avant – ou en arrière-saison (mai ou septembre) laisse le souvenir d'énormes déserts qui contrastent cruellement avec le début ou le reste d'animation qu'on peut constater sous des climats pourtant plus rigoureux, de la Bretagne aux plages d'Oléron. Dans ces conditions, on ne s'étonnera pas que les prix de seconde main soient restés modestes : dans les années 80, on revend difficilement un « 4-5 lits » à 150 ou 180 000 francs, et l'état du marché de l'occasion tend en permanence à étouffer la construction neuve.

Dans ces mêmes années 80, lorsque la ville d'Argelès se met en devoir, hors programme, de meubler ce qui lui reste de littoral, ce n'est pas sans tenir compte de l'expérience. On fait dans le « standing », en prévoyant des appartements dont une partie devrait fonctionner comme résidence principale et dont la surface moyenne sera de 40 mètres carrés pour un deux pièces (4 lits). L'affichage publicitaire est renouvelé, mais les tendances lourdes subsistent. La conception urbaine repart d'un schéma initialement établi par l'AUTLR. Pour l'exécution, on écarte les SEM qui ont géré l'extension de Canet ou la création de Port-Barcarès en raison de leurs mécomptes financiers. L'aménageur qu'on leur préfère n'en appartient pas moins au réseau SCET : la SEME (SEM d'équipement du Roussillon), surtout connue jusqu'alors pour sa maîtrise de l'hydraulique. On construit un port de plaisance dont la capacité correspond pour une moitié à du stockage à terre. Cela permet une économie sur les bassins, mais est-ce convaincant quand on prétend attirer pour de courts week-ends une clientèle d'amateurs aisés (et pressés) qui sont censés venir par avion via Perpignan ? Lorsqu'ils démarcheront des promoteurs anglo-saxons en vue de leur confier une part des programmes immobiliers, les aménageurs s'entendront réclamer « une vraie marina », avec des maisons et le poste d'amarrage à la porte. Ils découvriront ainsi, bien après le creusement du bassin principal, ce qu'est la substance d'une demande « de standing ».

Les premiers doutes

Longtemps, le temps de « mettre en marché » 1 à 1,5 million de logements de vacances et les équipements commerciaux qui les accompagnent, le boum de l'immobilier a fourni une réponse toute faite aux doutes et aux critiques qui s'exprimaient ici et là : rien n'était intrinsèquement mauvais, puisque tout finissait par se vendre. Et tant pis s'il se trouvait des observateurs étrangers pour déplorer, dès le milieu des années 60, le sort que connaissaient les joyaux de la Côte d'Azur eux-mêmes : « *Quand vous voyez cet enchaînement de villes triviales qu'est devenue la Riviera…* (7) »

Lorsque est survenu un incontestable essoufflement, on s'en est remis – comme pour le commerce de la résidence principale – à de petits cadeaux fiscaux : la « nouvelle propriété » chère à Pierre et Vacances. La formule est de bon sens, notamment parce qu'elle favorise les dynamiques locatives et l'allongement des durées d'occupation. Mais, face à l'aggravation des difficultés de vente, la séduction de la clientèle ne peut plus reposer uniquement sur des arguments monétaires. On retrouve peu ou prou une situation ancienne : pour se décider à acheter de l'immobilier, il faudrait que le client tombe sous le charme au point, par exemple, d'envisager d'y passer sa retraite. Cela repose le problème de la qualité du produit dans sa vraie grandeur ; pas seulement une question de fonctionnalité, de tuyauterie ou de voirie, mais aussi la mise en valeur de l'environnement naturel, l'agrément urbain… et la taille du logement.

L'exception française

La « crise » est ici plus un révélateur qu'une cause. Quand les tenants du système français pouvaient encore prétendre que tout allait bien, le leader européen des locations de vacances, le groupe suisse Interhome, faisait une bien curieuse observation. Dans son terroir d'origine, Interhome était habitué à une clientèle composée de 80 % d'étrangers contre 20 % d'autochtones. Le constat était le même dans l'ensemble de ses extensions européennes, sauf en France, où les proportions étaient pratiquement inversées. Une approche fouillée de cette exception française conduisit les dirigeants à la certitude que la cause principale résidait dans une difficulté spécifique à louer les produits français aux clientèles nordiques, ce qui modéra considérablement leur enthousiasme à l'égard du patrimoine hexagonal.

Même si les faiblesses de la production française apparaissent plus vivement par référence à telle ou telle clientèle, on se tromperait en limitant la critique à ces éléments circonstanciels. Dans un discours prononcé en 1982 à l'occasion du cinquantième anniversaire de la Fédération suisse ▶

► du tourisme, Jost Krippendorf, alors directeur du Centre de recherche sur le tourisme et les loisirs de l'université de Berne, dressait un tableau alarmiste de l'urbanisation touristique. Après avoir évoqué « *les lieux de villégiature menacés de ressembler de plus en plus à des quartiers de banlieue* », il concluait en s'exclamant : « *Qu'on ne vienne pas me dire que c'est à cela qu'aspirent les touristes* (8) ! »

Priorité à l'indigène

Trop souvent, en France plus encore qu'en Suisse, la production du bâti pour le tourisme a péché par inconvenance, une des fautes les plus lourdes qu'on puisse commettre en architecture. Au contraire des formes froides et surgies de nulle part que propose le modèle réputé moderne, le touriste est porté aux spécificités indigènes et, disons-le, au pittoresque. Certes, le dépaysement du touriste est assuré par le changement de climat, par la soudaine présence de la mer ou de la montagne, ainsi que par les pratiques particulières des vacances. Mais le cadre bâti a aussi son rôle à jouer dans la délivrance d'une atmosphère qui se différencie de celle du lieu de résidence habituel. Si vous aviez à vendre Gruissan, quelle image retiendriez-vous pour les placards publicitaires : l'extension issue des travaux de la mission Racine, ou le vieux village qui s'enroule en escargot sur sa colline ?

Avec l'abaissement des coûts de transport, des attractions majeures comme la mer ou la neige sont devenues accessibles un peu partout dans le monde. Pour attirer le chaland, il ne suffit plus de tenir les prix, et d'ailleurs ceux-ci ne sont pas toujours tenables compte tenu de la concurrence des pays à bas salaires. Dès lors, des différences essentielles qui peuvent attacher le client tiennent au traitement du site et au caractère qu'on a bien voulu donner à l'environnement. Depuis plus de vingt ans, « *la priorité à ce qui est indigène* » est affirmée comme principe conceptuel par un des maîtres de l'aménagement touristique aux Etats-Unis, Clare F. Gunn : « *Du point de vue de l'entreprise commerciale, un grand avantage de ce qui est indigène 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.* (9) »

Proposer un milieu d'accueil chargé de sens est certainement plus aisé quand on procède par extension à partir de noyaux existants. Rien toutefois, si ce n'est une somme de préjugés et d'inculture, n'interdisait de se référer à ces centaines de bourgades et petites villes typiques de la montagne quand on s'acharnait à créer des lieux de rencontre du « troisième type » sur le toit des Alpes. On a fini par s'en souvenir en concevant Valmorel.

Mais c'est à Port-Grimaud qu'on trouve le prototype le plus saisissant d'une réalisation techniquement moderne, adaptée à une demande spécifique, et substantiellement inspirée par la référence à des architectures traditionnelles qui lui confèrent un caractère à part. Retraitant une étendue marécageuse et inhabitée qui s'étalait entre la voie littorale et la mer, l'équipe conduite par l'architecte François Spoerry a inventé de toutes pièces un système de composition urbaine pour une cité lagunaire : pénétration des voies d'eau et des bassins dans le tissu construit, circulation intérieure essentiellement piétonne ou marine, maisons individuelles ou semi-individuelles, mitoyennes mais bien différenciées, donnant sur des quais ou des jardinets. La reprise d'une allure méditerranéenne traditionnelle est soulignée par le traitement des façades (percements, loggias, matériaux, enduits) et par le design urbain (portes monumentales, ponceaux à la vénitienne…)

A Taxco, au Mexique, un ancien village minier est devenu l'hôtel de la Borda.

Port-Grimaud

Le concepteur tenait tellement à livrer une « vraie » petite ville (10 000 lits en phase finale) qu'il a fait assumer par le programme l'édification d'une église.

La réussite est attestée par l'usage. A l'été, Port-Grimaud est un lieu qu'on vient visiter appareil photographique ou Caméscope en main, en spéculant à l'occasion sur l'ancienneté du « monument ». Et un tour hors saison convainc immédiatement qu'une vie permanente y a germé. Même s'il y a quelque exagération dans le dithyrambe, l'appréciation qu'a portée naguère le critique Maurice Culot reste significative : « *Port-Grimaud est le seul projet architectural contemporain qui soit devenu populaire en France* (10). »

Le succès est également économique. La faiblesse des moyens financiers dont disposaient les promoteurs de l'affaire exigeait d'ailleurs qu'il en fût ainsi. En effet, le projet ayant rencontré beaucoup de défiance et d'obs-

truction – précisément parce qu'il n'était pas habituel –, les concepteurs se virent contraints d'en assurer eux-mêmes le montage et, avec leurs proches, la responsabilité financière. Ils réalisèrent ainsi, à gros risques, une des très rares opérations complètement intégrées du point de vue du rapport conception/promotion. Pour leur bonheur, les premières tranches se sont rapidement vendues à la fin des années 60. Les prix de la seconde main ont constamment tiré ceux du neuf vers le haut et finalement, le programme initial de 900 logements sur 35 hectares a pu être porté à 2 200 sur 71 hectares tout en conservant un format moyen de 40 à 60 mètres carrés. Couronnement suprême : le modèle conceptuel de Port-Grimaud est effectivement le seul projet d'urbanisme touristique français qui se soit exporté, notamment en Amérique du Nord où on retrouve, avec d'autres formes architecturales, des œuvres de François Spoerry à Port Liberty (Etats-Unis) ou à Ixtapa-Zihuatanejo (Mexique).

Un tourisme écologique

La reviviscence de l'idée patrimoniale, sous forme du maintien de l'existant ou de la mobilisation de références, pourrait cependant ne constituer qu'un premier pas dans une évolution générale des mentalités. Une perspective beaucoup plus globale est ouverte par la prégnance des idéologies écologistes, qui ne se mesure pas seulement au scores électoraux. Pour saisir le niveau d'exigence qui pourrait à l'avenir s'imposer comme une norme, on peut se référer à la charte « Le tourisme avec un autre regard » (voir encadré), qui a été publiée à la Foire internationale du tourisme de Berlin de 1986, avec l'appui de l'Automobile-Club allemand et de la Commission du tourisme des églises évangéliques.

La nouvelle tendance est de préserver tout ce qui est indigène pour offrir un « plus » vis-à-vis de la concurrence. Ici, l'hôtel de la Borda, au Mexique.

L'ambition proposée est celle d'un tourisme respectueux de l'environnement d'accueil au sens large : environnement naturel, environnement bâti et… population. La doctrine : faire non pas tout ce qui est techniquement possible, mais seulement ce qui est souhaitable « *afin que chacun y gagne* ». Voilà qui est de nature à donner du sens à des études d'impact qu'on conçoit trop souvent comme des corvées rituelles !

A l'intention de ceux qui mettent en doute la portée de ces prises de position en les qualifiant sommairement d'idéalistes, on doit rappeler que la très sérieuse Association internationale des experts scientifiques du tourisme, qui regroupe chercheurs et praticiens de plus de quarante pays, a consacré à plusieurs reprises ses thèmes de congrès à la question de l'écologie. Dans cette perspective, il est clair qu'on devra renoncer à faire passer les opérations en force. Il faudra au contraire entendre l'avis de tous ceux qui, de près ou de loin, sont concernés par le projet, et opérer dans le respect des espaces de vie indigènes, c'est-à-dire des populations du cru et de l'équilibre qu'elles ont entretenu avec la nature. On entend déjà les lamentations des tenants de la production de masse : « *Il n'y a plus rien à faire, si ce n'est des gîtes ruraux* » (qui représentent effectivement aujourd'hui une affaire en expansion). Néanmoins, cette ardente obligation de convaincre, que l'on semble découvrir avec stupeur, n'est pas aussi nouvelle qu'on feint de le croire. Elle correspond à un axiome essentiel de ce que les Anglo-Saxons désignent comme la « culture des services » : on ne peut rien espérer de bien sans la conviction de tous ceux qui, directement ou indirectement, participent à la prestation.

Il faut donc se faire à l'idée qu'on vit probablement les derniers temps d'une procédure néo-coloniale par laquelle, sur une directive venue d'ailleurs, on pouvait engager l'aménagement, le réaménagement et le déménagement d'un pays et de ses habitants. Beaucoup d'initiatives importées ne se remettront pas des coups qu'elles recevront lors de leur rencontre avec la vie civile locale. On fera sans doute moins qu'avant – il est clair en tout cas que, site par site, les développements seront plus mesurés. Mais il reste un espoir chevillé au corps de beaucoup : on fera mieux. ●

(1) *Walter Gropius*, Die soziologischen Grundlagen der Minimalwohnung, *CIAM, 1930, cité par Thilo Hilpert in* Die funktionnelle Stadt, *p. 104, Vieweg, Braunschweig, 1978.*
(2) *Le Corbusier*, Introduction aux œuvres complètes, *vol. 2, Girsberger, Zurich, 1934.*
(3) *Revue* Urbanisme, *n° 116, février 1970. Georges Cumin, « Les stations intégrées », p. 50-53.*
(4) **Ibid.** *Laurent Chappis, «1860-1945-1985 », p. 66-67.*
(5) **Ibid.** *Eric Boissonnas, « Flaine », p. 59-61.*
(6) *Expression empruntée à Erasme dans son* Eloge de la folie.
(7) *Venture, vol.1, n° 2, Août 1964, Naomi Barry, Port-Cros, p. 16.*
(8) *Jost Krippendorf,* Evolutions erronées du tourisme suisse, *p. 16 (Discours prononcé pour le jubilé de la Fédération suisse du tourisme, Interlaken, 9 septembre 1982.*
(9) *Clare A. Gunn,* Vacationscape, *p. 142, University of Texas, Austin, 1972.*
(10) *Archi-Crée, n° 206, juin-juillet 1985, Maurice Culot, « Portrait de François Spoerry », p. 46.*