

ARCHITECTURES DU TOURISME ET DES LOISIRS



Les sables d'or, une plage en
Bulgarie, ca 1960.
Carte postale.

Depuis l'accès aux congés payés, le tourisme a pris une importance croissante dans la vie et l'imaginaire d'un grand nombre d'habitants des pays développés et en développement. Ceux-ci, quand ils en ont les moyens, partagent leur temps libre entre leur résidence permanente et différents lieux occupés de manière temporaire et pour des durées variables dans leur pays ou à l'étranger. Depuis l'essor du tourisme de masse à partir de la première moitié du XIX^e siècle, les architectes ont imaginé différents types de projets qui ont parfois anticipé sur les évolutions des lieux de la vie quotidienne. Par ailleurs, des régions entières se sont transformées pour s'équiper en infrastructures nécessaires au déplacement en construisant des routes, des aéroports, mais aussi des bâtiments destinés à accueillir des commerces, des résidences, des musées... Les architectures du tourisme se confondent avec celles destinées aux loisirs, elles forment un système complexe qui est le plus souvent accessible aux habitants.

Avant de commencer l'analyse des architectures du tourisme et des loisirs, interrogeons-nous d'abord sur les critiques négatives que le tourisme suscite pour lequel on peut parler d'une véritable « touristophobie » dénonçant les dommages causés aux paysages tout autant que l'abêtissement des visiteurs. Des villes historiques comme Florence, Venise ou Rome seraient dénaturées par le tourisme et, pour qualifier cette transformation du cadre urbain, certains parlent de *disneyfication*, dans la mesure où les parcs Disney seraient à la fois la cause et le modèle de ces désastres. Dans le même registre, Rem Koolhaas pose

la question de savoir si les villes contemporaines deviennent toutes identiques comme le sont les aéroports contemporains et rend le tourisme responsable de leur perte d'identité. Selon lui : «Cet amaigrissement (de l'histoire) est aggravé par l'accroissement constant de la masse des touristes, une avalanche qui, dans sa quête permanente du "caractère", réduit de brillantes identités à l'insignifiance de la poussière¹». Il nous semble au contraire que le tourisme a encouragé la protection du patrimoine architectural des villes ainsi que celle des sites naturels comme par exemple les grands Parcs nationaux américains, les premiers à être classés à la fin du XIX^e siècle afin de les protéger de l'exploitation industrielle du bois.

Des projets ignorés

Les architectures du tourisme sont souvent l'apanage d'architectes spécialisés qui semblent ignorés par les critiques². Interrogé pour une fois au même titre que Louis Kahn et Paul Rudolph, l'architecte Morris Lapidus présente son travail pour les hôtels de Floride comme partant du désir des gens de se sentir importants. Selon lui, il faut «en donner plein la vue» et dessiner «un fabuleux décor de film». Critiqué par ses confrères, il rétorque «je n'ai créé aucun style particulier. Personne ne l'imitera. J'ai fait simplement ce que pourrait faire un artiste pop³». L'architecte Pierre Diener, dont l'activité est consacrée au tourisme et aux loisirs, explique quant à lui que ses projets sont rarement montrés dans les revues spécialisées alors que les programmes sur lesquels il travaille sont devenus de plus en plus complexes depuis le début de sa carrière en 1977, lorsqu'il était employé par Michel Bezançon à la conception de la station de ski de Valmorel. Il s'agit aujourd'hui de créer : «Un univers et une relation idéale avec le site naturel» où les équipements d'animation sont de plus en plus sophistiqués⁴. Par ailleurs, il remarque que les clients ont des désirs contradictoires car ils veulent être à la fois : «seuls sur leur terrasse et se retrouver peu après dans une rue animée». Il compare son travail à de la mise en scène pour créer des lieux qu'il qualifie d'hyper réels et pense

¹ Koolhaas, R., «La ville générique» in *Junkspace, repenser radicalement l'espace urbain*, Paris, Payot, 2010.

² Entretien avec Pierre Diener, 7 décembre 2009.

³ Cook, J. W., Klotz, H., *Questions aux architectes*, Liège, Mardaga, 1974, p. 269.

⁴ Entretien avec Pierre Diener, 7 décembre 2009.



Entrée de l'hôtel
Fontainebleau en Floride,
Morris Lapidus architecte.



La Grande-Motte,
« Les Pyramides,
études de silhouette
et d'implantation »,
Jean Balladur architecte,
1964.

La Grande-Motte, « La Ville
de l'an 2000 », la plage ; carte
postale, ca 1970.

maisons, lacs, forêts par rapport à des archétypes. Ainsi pour les arbres des « forêts » des Center Parcs, il choisit des espèces à feuillage persistant pour réaliser une nature toujours belle et accueillante, même en hiver. Dans les villages de vacances, il soigne particulièrement les accès car ils déterminent le passage du monde réel à celui des loisirs et il conçoit les services techniques et l'arrière du décor de sorte qu'ils ne viennent pas briser l'illusion. Selon Pierre Diener : « il existe un esprit "touristique et de loisirs" qui évolue dans un champ spécifique, qui connaît des règles et une philosophie propres [...], le loisir a conquis dans la période moderne une dimension sociologique, psychologique⁵ ». Mais il constate que l'architecture de loisirs [...] est moins bien comprise hélas par l'institution, à commencer par les architectes eux-mêmes⁶. De même, Antoine Picon déclare à propos de La Grande-Motte de l'architecte Jean Balladur : « En dépit de son indéniable talent pour la communication, ses intentions vont être mal reçues par une critique spécialisée partagée entre le respect de la tradition urbanistique et les canons de la modernité⁷ ». On parle peu dans les écoles d'architecture de Jean Balladur, de Pierre Diener, de François Sperry l'architecte de Port Grimaud, et moins encore des architectes des villages de vacances du Club Méditerranée. La question centrale du plaisir et du bonheur dans ces projets a-t-elle contribué à l'effacement de ces projets de la scène critique ? Comment expliquer la mauvaise réception de la station de ski de Flaine conçue dans les années soixante par Marcel Breuer ? A-t-elle mis un terme aux ambitions des architectes d'intervenir dans ce champ en considérant que cette architecture était trop subordonnée au jugement du public et aux seuls critères de rentabilité ? On ne peut nier que les promoteurs s'appuient sur une analyse de marché et considèrent les bâtiments comme des produits de consommation, néanmoins de nombreuses réalisations témoignent de qualités qu'on peine à trouver dans des œuvres plus consensuelles comme les équipements publics ou les logements qui raflent tous les honneurs. Aujourd'hui les architectes les plus célèbres ne sont pas consultés sur les sujets qui relèvent du tourisme comme les hôtels ou les résidences de vacances — mis à part Jean Nouvel et Christian de Portzamparc qui ont construit

⁵ Diener, P., « Créer l'univers du loisir », in *Immobilier de loisirs*, Cahier Espaces, 32, juin 1993, p. 86.

⁶ *Ibid.*, p. 91.

⁷ Prelorenzo, C., Picon, A., *L'aventure du balnéaire, La Grande-Motte de Jean Balladur*, Marseille, Parenthèses, 1999.

des résidences pour le groupe Pierre & Vacances. Peu de projets dans les écoles d'architecture portent sur un grand magasin ou un centre de loisirs. Dans un milieu qui hésite entre l'héritage plus ou moins assumé de la culture marxiste, l'entre-soi, et les impératifs technicistes du développement durable, la question du tourisme et des loisirs reste en suspens.

Ces réalisations jugées comme « commerciales » au sens péjoratif du terme n'ont pas toujours fait l'objet d'un tel ostracisme de la part de la critique et des enseignants des écoles d'architecture. Dans les années soixante et soixante-dix, *L'Architecture d'Aujourd'hui* consacre plusieurs numéros spéciaux au sujet, comme par exemple en 1966 quand le projet de Le Corbusier pour une station d'hiver et d'été dans la montagne et les projets des stations françaises sont publiés. En 1967, puis à nouveau en 1972, la même revue présente à deux reprises les projets dédiés au tourisme et aux loisirs⁸. Plus récemment, la revue *d'a* a publié un dossier sur les stratégies touristiques dans la région parisienne⁹. L'architecture, pour être reconnue comme telle, doit-elle se désintéresser des questions posées par les programmes liés au tourisme pour se vouer tout entière à l'expression formelle du matériau, de la structure, de la lumière ? L'architecture se doit-elle d'être inutile, comme l'affirmait Hans Hollein en manipulant les signes de la culture de la consommation de masse — jusqu'à ironiquement proposer de donner la forme d'un bâton de rouge à lèvres à un gratte-ciel ?

Qu'elles viennent de « la gauche mélancolique » ou encore de « la droite furieuse » pour reprendre les termes du philosophe Jacques Rancière, les critiques s'accordent en général pour décrire ces lieux comme immoraux ou banals, dénonçant l'abêtissement de la classe moyenne qui les fréquente. Ainsi Brice Bégout décrivant le public de Las Vegas, qu'à l'évidence il méprise : « À Las Vegas, la force formatrice du processus n'est plus la masse elle-même dans la virginité candide de sa puissance physique. L'engeance déclassée et abrutie qui poireaute dans les galeries marchandes et les parcs d'amusement l'a remplacée. La crème humaine, homogène et lisse, comme un baume protecteur, qui s'épand partout tient son origine de la classe moyenne universelle, d'où qu'elle vienne et quelle que soit sa langue natale¹⁰. »

⁸ « Tourisme, Munich, 1972 », *AA*, Tourisme et Loisirs, 1967.

⁹ Engrand, L., Nivet, S., « Dossier Tourisme, quelles stratégies pour la région parisienne », *D'A*, n° 226, mai 2014, p. 53-67.

¹⁰ Bégout, B., « Zéropolis, L'expérience de Las Vegas, dans la gueule du Léviathan », in *Passant*, n° 49, juin-septembre 2004.

L'architecture post-moderne

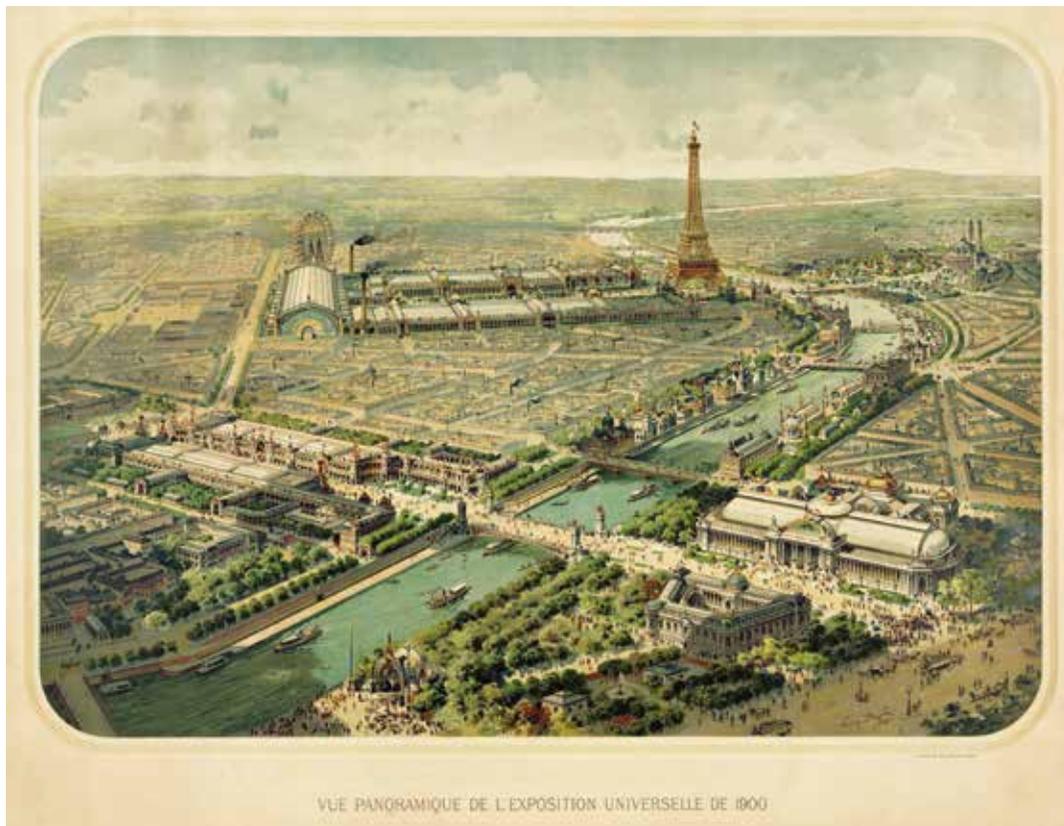
Robert Venturi et Denise Scott Brown font un peu figure d'exception lorsqu'ils lisent le Las Vegas des années soixante-dix comme une expression du goût populaire qui tendrait à privilégier des formes architecturales lisibles. Ils en déduisent la nécessité de concevoir une architecture plus ambiguë et plus complexe : « Les architectes n'ont aucune raison de se laisser plus longtemps intimider par la morale et le langage puritains de l'architecture moderne orthodoxe[...] à l'évidence de l'unité je préfère le désordre de la vie¹¹ ». Robert Venturi convoque les signes de l'architecture classique dans ses projets de manière plus savante cependant que les casino-hôtels de Las Vegas. Ces derniers frappent l'imagination par l'usage de références iconographiques très variées que ce soit celles du Far West, de la Rome et de l'Égypte antiques qui sont mises en œuvre sans ironie ou distance critique, mais de manière jubilatoire, exagérée pour plaire et être reconnue par tous immédiatement. De la même manière, les immeubles néo-haussmanniens de Val d'Europe, la ville construite par Disney, plaisent au public alors qu'ils sont mal proportionnés et sans beaucoup d'intérêt architectural. On peut remarquer en passant que le mouvement post-moderne en architecture s'adapte particulièrement bien aux programmes touristiques, ainsi la station balnéaire de Seaside. Avec des maisons dessinées par Léon Krier, Aldo Rossi, Robert Stern, entre autres architectes, elle est devenue une référence du New Urbanism ; mouvement qui veut rétablir les formes traditionnelles de l'aménagement urbain. Elle a, par ailleurs, servi de décor au film américain *The Truman Show*, réalisé en 1998, qui fait la critique de son caractère un peu trop parfait¹². La simplification des éléments décoratifs et l'usage des types traditionnels de l'architecture résidentielle semblent rencontrer partout un grand succès populaire. Les architectes du mouvement post-moderne ont d'ailleurs facilement adopté les contraintes de conception propres aux parcs à thème. Ainsi l'architecte américain Robert Stern, professeur d'architecture à l'université de Yale, a réalisé plusieurs hôtels pour Disney en Californie et à Paris.

¹¹ Venturi, R., *De l'ambiguïté en architecture*, Paris, Dunod, 1976, p. 22.

¹² Mohny, D., Easterling, K., *Seaside : Making a Town in America*, New York, Princeton Architectural Press, 1996.

CHAPITRE I

LA VILLE



VUE PANORAMIQUE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

Lucien Baylac, *Vue panoramique de l'exposition universelle de 1900, Paris.*

Les villes ont été historiquement les premières destinations du tourisme moderne. De 1800 à 1939, Paris se transforme pour accueillir un nombre grandissant de visiteurs qui atteint le chiffre record de 50 millions l'année de l'Exposition universelle de 1900. Joanne Vajda, dans un livre sur les conséquences architecturales et urbaines du succès des expositions universelles, souligne que «le shopping devient le passe-temps favori des femmes, surtout de celles qui ne disposent pas de la culture nécessaire pour apprécier les monuments et les œuvres d'art¹». En marge des grandes expositions, la construction des passages couverts puis des grands magasins annonce le changement d'échelle de la consommation et l'avènement de la «culture des apparences». Le shopping a toujours été associé à la visite des villes dont on ramène des articles de mode ou de plus modestes souvenirs. La construction des grands magasins se fait en relation avec celle des grands hôtels, à Paris comme à Tokyo, où l'Imperial Hotel est reconstruit par l'architecte américain Frank Lloyd Wright en 1920 pour accueillir les étrangers.

Si les expositions universelles transforment les villes, les Jeux olympiques vont également les métamorphoser. L'histoire des projets architecturaux et urbains des Jeux témoigne avec précision des changements de paradigmes de l'architecture et de l'urbanisme.

Grands magasins

Les grands magasins du boulevard Haussmann participent de la fabrication d'un Paris imaginaire en répondant au désir d'être à la mode et de se vêtir élégamment, comme les «Parisiennes». Ils incarnent en effet l'image de Paris comme la ville de la frivolité et du luxe. Cette «culture des apparences», selon l'expression de Daniel Roche, s'appuie sur l'architecture des immeubles et la décoration des intérieurs. Nous voudrions comprendre les formes qu'elle suscite dans un quartier qui s'achève dans la deuxième partie du XIX^e siècle. En effet, les grands magasins du boulevard Haussmann, avec les grands hôtels, constituent une sorte d'hyper Paris, une mégastucture touristique où les monuments s'égrènent le long du boulevard, dans la rue de la Paix et jusqu'à la rue de Rivoli. Cette concentration des lieux et des services procure des sensations, des expériences sur le mode du superlatif et de l'intensité et font exister pour les touristes le territoire à la fois réel et imaginaire du Paris de la mode et du luxe.

La clientèle constituée par les touristes n'est pas la seule à fréquenter les grands magasins, même si elle est de nos jours particulièrement visée. Les clients peuvent, sur un temps réduit, trouver rassemblés dans un lieu unique des produits répartis normalement dans différentes boutiques dispersées. Ce temps comprimé renvoie à celui des *tours operator* qui organisent des circuits type «l'Europe en 15 jours» et, pour Paris, les visites des grands magasins, du Louvre et de la tour Eiffel.

La construction des passages couverts annonce celle des Grands Magasins, leur architecture et la richesse de leurs décors qui encouragent et suscitent la pratique de la flânerie. En comparant le Printemps et les Galeries Lafayette, nous tenterons de comprendre la nature des changements d'images qui s'opèrent depuis 100 ans. Nous aurons ainsi des clés pour analyser le jeu de miroir qui s'est établi entre les deux vaisseaux amiraux du boulevard Haussmann.

Les passages parisiens, précurseurs des grands magasins

Daniel Roche introduit l'idée d'une ville qui se caractérise par la production de biens qui participent de la distinction sociale : «Dans ce secteur du monde du travail parisien voué à la protection, à la parure, voire à la pudeur des corps, la fabrique des vêtements est aussi confection de signes culturels. La première ville du royaume est au premier rang pour enregistrer le bilan des luttes d'apparences².» Au XVIII^e siècle, cette production se fait plus importante encore et des lieux nouveaux vont en favoriser la diffusion et la vente. Historiquement, les passages puis les grands magasins dans la seconde moitié du XIX^e siècle deviennent les nouveaux lieux du commerce du luxe.

L'architecture des passages est une figure hybride entre l'intérieur d'un palais et une rue idéale. De forme allongée, assez étroite, les passages se rapprochent de la galerie dont ils prennent parfois le nom, comme la galerie Vivienne, construite en 1820. Le terme désigne un type d'espace propre aux demeures aristocratiques et royales, comme la Galerie des Glaces à Versailles de Mansart qui servait d'écrin à la vie de cour. Le passage parisien incarne tout à la fois un lieu de séjour et un large corridor de circulation. Espaces de liaison comme la galerie du bord de l'eau du Louvre, le passage renvoie également à la promenade, à la commodité du raccourci. Il fabrique dans la ville un lieu nomade, instable, voué à la circulation.

La vocation première du passage relève de la fabrication d'un nouveau cadre urbain et de l'hygiène, car il protège les usagers des encombrements de la circulation, des intempéries et surtout de la saleté qui règne à Paris dans la première moitié du XIX^e siècle. Mais c'est parce qu'il permet des opérations immobilières rentables sur un îlot trop étroit pour permettre la construction d'une rue qu'il s'est développé. Orné de sols en mosaïques, couvert de verrières, il réalise en quelque sorte l'espace commun du phalanstère de Fourier qui se transformerait en lieu du commerce. La mise en place d'un système d'éclairage zénithal et de lanternes au gaz permet son utilisation de jour comme de nuit alors que la rue n'est encore éclairée que par des lanternes à faible rendement. Comme les Folies et les Tivoli à la même époque, les passages font vivre la ville la nuit avec

¹ Vajda, J., *Paris ville lumière, une transformation urbaine et sociale, 1855-1937*, Paris, Harmattan, 2015, p. 79.

² Roche, D., *La Culture des apparences*, Paris, Fayard, 1989, p. 70.

CHAPITRE 2

LA VILLE ÉPHÉMÈRE DES JEUX



Athènes, les restes des installations de beachvolley utilisées pour les Jeux olympiques d'été de 2004.

Tous les quatre ans, plus de 10 000 athlètes venant de plus de 200 pays différents se rencontrent dans des compétitions sportives. Ils sont entourés par près de 15 000 représentants de la presse, accompagnés par des entraîneurs et des officiels des pays engagés pour un show télévisé qui dure 15 jours. Celui-ci est diffusé à des centaines de millions de spectateurs ou d'auditeurs qui vont regarder ou écouter les résultats de leur équipe nationale. Les Jeux olympiques sont devenus en un siècle un phénomène incontournable de la société contemporaine et consomment des milliards d'euros pour leur organisation. Si la littérature sur ce sujet est importante, l'architecture et leur impact sur les villes et leur territoire restent des sujets assez peu étudiés.

Les anciens Jeux, mythe des modernes

Les Jeux olympiques organisés par les Grecs à partir de 776 av. J.-C étaient célébrés tous les quatre ans pendant cinq jours et ont duré jusqu'en 393 ap. J.-C quand l'empereur romain chrétien Theodosius les abolit pour interdire le culte des anciens dieux dont ils étaient une des manifestations. Ils vont être redécouverts à la suite des fouilles entreprises à Olympie par les archéologues allemands au cours des XVIII^e et XIX^e siècles¹.

Les Jeux antiques étaient ouverts exclusivement aux citoyens grecs qui devaient s'entraîner un mois sur les lieux avant la compétition. Leur impact sur le site était limité à quelques bâtiments, une piste pour les compétitions, et la foule des spectateurs, estimée à 40 000 personnes, devait camper sur place. Ces jeux vont toutefois servir de référence pour les Jeux olympiques modernes inventés à la fin du XIX^e siècle par Pierre de Coubertin. Les anciens jeux vont alors jouer le rôle que Roland Barthes attribue aux mythes qui sont pour lui la grammaire et la rhétorique de l'ordre social et permettent de réguler le flux des informations, tout en suscitant des sensations et des sentiments².

Roland Barthes interprète l'utilisation des mythes comme l'affirmation de la norme bourgeoise qui assume qu'elle est naturelle et non comme le résultat de son pouvoir et de sa position sociale. Le mythe des anciens jeux va être activé par l'intermédiaire des rites et des cérémonies inventés par Coubertin. Ces derniers constituent une originalité par rapport à d'autres compétitions et sont sans doute une des raisons de leur succès. Ainsi les anneaux olympiques, la flamme, les drapeaux, les hymnes, les cérémonies d'ouverture et de clôture ont pour fonction à chaque olympiade de faire renaître le souvenir des anciens jeux — comme l'exprime d'ailleurs explicitement l'allumage de la flamme à Olympie et son déplacement jusqu'au stade d'ouverture. Cérémonie d'inspiration religieuse qui ancre ce lien comme une évidence alors que la comparaison entre les anciens jeux et les modernes montre bien à quel point ils sont radicalement différents.

Pierre de Coubertin, né en 1863 à Paris et mort en 1937 à Genève, voulait donner le goût du sport aux Français qui venaient de perdre la guerre de 1870 pour leur permettre d'améliorer leur condition physique dans la perspective de la revanche contre les Allemands. Cela ne l'empêcha pas de déclarer, lorsqu'il fonde en 1894 le Comité olympique, qu'il veut favoriser l'entente entre les peuples. Les Jeux olympiques n'ont pas permis d'éviter les deux conflits mondiaux du XX^e siècle ; on peut estimer qu'ils ont au contraire renforcé les sentiments nationalistes et attisé les conflits. Par ailleurs, Pierre de Coubertin, défendant le principe de l'amateurisme pour empêcher la pratique à des fins



Le stade de glace pour les Jeux olympiques d'hiver à Grenoble en 1968, Robert Demartini et Pierre Junillon architectes.



Le gymnase olympique de Yoyogi pour les Jeux olympiques d'été à Tokyo en 1964, Kenzo Tange architecte.

Le palais des sports pour les Jeux olympiques d'été à Rome en 1960, Pier Luigi Nervi architecte.

¹ Hill, C., *Olympic Politics*, Manchester, Manchester United Press, 1996.

² Barthes, R., *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957.

CHAPITRE 3

LA ROUTE



Photogramme du film
Paris Texas, Wim Wenders,
1984.

Ce chapitre porte sur la construction de routes comme destinations et sur la notion de tourisme itinérant. Ce dernier se distingue du principe de l'excursion qui consiste, quant à elle, à revenir chaque jour à son point de départ. Le tourisme itinérant se caractérise par le désir de se déplacer sans intention de s'arrêter dans un lieu en particulier. Il a été illustré au cinéma par le genre du *road movie* qui d'*Easy Rider*, en 1969, à *Paris-Texas*, en 1984, suit des personnages qui ne sont pas des touristes mais qui vont inciter d'autres voyageurs à « prendre la route » pour les vacances. Dès le début du xx^e siècle, le tourisme itinérant va être adopté par toutes les classes de la société, aux États-Unis comme en Europe, et remettre en cause la prépondérance des villes balnéaires et les grands hôtels comme lieux de séjour de longue durée de la sociabilité des élites. Il va susciter la création des motels et pousser les hôtels en dehors des centres villes.

Dans les années vingt, les riches touristes vont choisir l'itinérance ou s'installer dans de grandes villas isolées, comme la Villa Noailles à Hyères, alors que les stations balnéaires se transforment pour accueillir les classes moyennes. Celles-ci, de leur côté, envisagent désormais la route comme une destination, c'est le cas par exemple de la fameuse route 66 aux États-Unis, et choisissent la pratique du camping ou la construction de petites villas dans la nature loin des villes¹. La bicyclette comme la voiture vont en effet faire émerger un nouveau mode d'occupation du territoire qui s'émancipe des anciens itinéraires ouverts

par les gares de chemin de fer. Le vélo et la voiture incarnent alors une nouvelle vision du tourisme qui valorise la liberté de circuler « hors des sentiers battus ».

Des plans d'aménagement, comme celui d'Henri Prost pour la côte du Var, vont être imaginés pour lutter contre la construction des villas isolées qui apparaissent dès les années vingt comme un risque pour la beauté des paysages. Par ailleurs, le tourisme itinérant se pratique à grande échelle en Afrique du Nord et au sud du Maroc dans le désert où la voiture repousse les limites des territoires accessibles sur des routes à peine ouvertes par la colonisation. Cette forme de découverte va forger un imaginaire des paysages qui pèse encore sur le développement économique et social de ces régions.

La route du bord de mer

Avec l'invention de la bicyclette vers 1880 et celle de l'automobile vers 1895, une nouvelle sensibilité émerge au début du xx^e siècle. Si jusque-là le paysage s'appréciait le plus souvent d'un point de vue fixe, d'une fenêtre, ou encore d'un point haut et dégagé, il va désormais être vu d'un point mobile en suivant la topographie de la route et des grands ouvrages d'art construits au-dessus du relief. Cette nouvelle perception change le programme de la construction de la route et entraîne une nouvelle conception du paysage².

Le train avait déjà introduit l'idée d'un paysage en mouvement défilant de manière latérale. La sensation d'avancer en automobile dans un paysage de manière frontale renoue — sans se confondre avec elle — avec cette perception de la course à la vitesse permise par le moteur. Par ailleurs, le déplacement en train était contraint par des horaires fixes, les voies de chemin de fer et les gares ; la bicyclette comme l'automobile ouvrent la possibilité d'une nouvelle liberté du déplacement, liberté de partir, de s'arrêter, de ralentir, d'accélérer selon son bon plaisir avant que les embouteillages des grands départs rendent cette liberté un peu illusoire.

Le plan d'aménagement de la côte varoise d'Henri Prost articule de manière forte le développement touristique et la construction d'une nouvelle infrastructure routière, même s'il ne

¹ Bertho-Lavenir, C., *La Roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

² Desportes, M., *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005.



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte varoise (Var) : plan en perspective de la côte varoise jusqu'aux Alpes-Maritimes, 1922-1939.

CHAPITRE 4

LE VILLAGE



Caspar David Friedrich,
*Falaises de craie sur l'île
de Rügen*, 1818.

Après la Seconde Guerre mondiale, les architectes et les urbanistes vont chercher à réinventer la forme idéalisée du village comme une communauté temporaire rassemblée pour les vacances. Selon l'analyse d'Henri Lefebvre, l'idéologie des «hommes de bonne volonté (architectes et écrivains)» vient souvent des modèles agraires. Il est d'ailleurs assez critique sur cette attitude car, selon lui, on aboutit au mieux à un *formalisme* qu'il définit comme «l'adoption de modèles qui n'ont ni contenu ni sens», ou «à un *esthétisme* (adoption de modèles anciens pour leur beauté)¹». Cette critique nous semble très réductrice par rapport à la variété des projets conçus et construits pour les touristes et les vacanciers.

L'architecture du tourisme anticipe sur les évolutions du goût et des pratiques de la clientèle qui achète ou qui loue des maisons et des logements répondant à ses envies dans un contexte de compétition commerciale intensifiée par la mondialisation. Après la Seconde Guerre mondiale, le village apparaît comme une forme désirable, au moment où la vie urbaine semble avoir perdu tout esprit de communauté à cause de l'anonymat qui y règne lié à la grande taille des agglomérations. Cela dit, il ne s'agit pas non plus de retourner dans les anciens villages ruraux, mais dans des ensembles conçus pour les vacances avec des équipements *ad hoc*, à proximité de la montagne ou de la mer.

La montagne magique

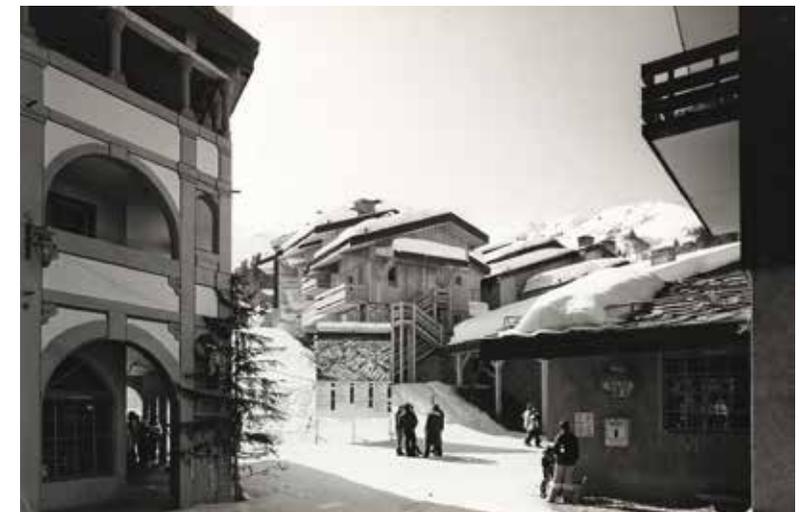
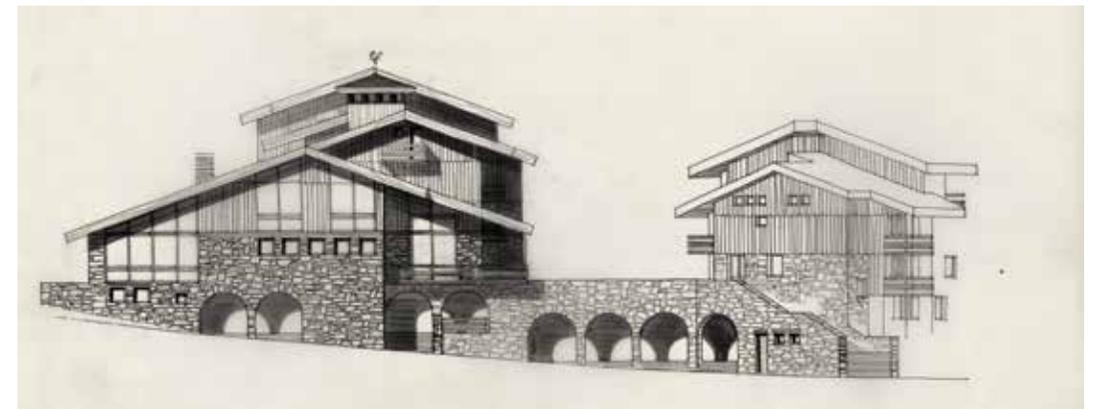
Au moment où se développe le goût pour les sports d'hiver dans les années vingt en Europe, la montagne est encore un territoire pauvre, sauvage et difficile d'accès. En effet, les sommets ne s'approchent pas facilement ; il faut se hisser sur les rochers, affronter les gouffres pour les admirer, comme dans le fameux tableau peint en 1817 par le peintre allemand Caspar David Friedrich où un homme se tient seul face au spectacle de la montagne, étranger aux espaces sauvages qu'il transforme en paysages. Au début du XIX^e siècle, ce *Voyageur au-dessus de la mer de nuages* incarne-t-il la figure du touriste ? Il a gravi les pentes escarpées pour arriver au sommet sans d'autres raisons que la fatigue de la marche, l'éblouissement du spectacle de la nature et pour « voir ce qu'il voit en lui-même ² ». Mais sa solitude n'en fait sans doute pas la représentation du touriste typique. Il vaudrait mieux choisir, du même peintre, le tableau intitulé *Falaises de craie sur l'île de Rügen*, où trois personnages semblent surpris dans une situation délicate. Deux d'entre eux cherchent à rattraper quelque chose qui est tombé en bas des falaises et cette scène prosaïque se déroule au sein d'une nature admirable.

Si les routes à lacets permettent de pénibles ascensions, elles ne suppriment pas l'obstacle que constituent les massifs montagneux. Il faudra pour cela attendre la construction des grands tunnels sous les Alpes entre 1861 et 1882 comme le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis ou encore celui du Saint-Gothard qui écrivent une nouvelle géographie.

L'architecte Daniel Duché estime que les architectes ont toujours pensé les villages pour les vacances en contraste avec la résidence permanente que ce soit par l'utilisation des formes de la modernité architecturale ou celles de l'architecture vernaculaire³. Ainsi Michel Bezançon, à la fois architecte et promoteur qui avait connu le succès avec La Plagne, abandonne la référence à la modernité pour les formes traditionnelles de la station de Valmorel inaugurée en 1976. Au moment où l'architecture moderne est critiquée comme froide et sans âme, les



Plagne Centre (Savoie) en 1967, Michel Bezançon architecte.
Photographie de Jean Biaugeaud.



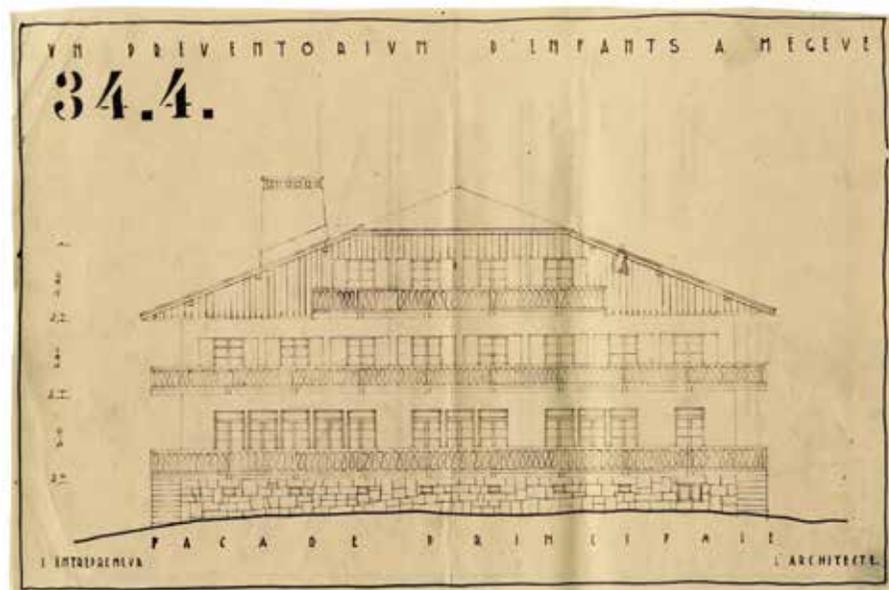
Façade nord de l'hôtel La Fontaine à Valmorel (Savoie), permis de construire 3 mai 1976, Michel Bezançon architecte.

Bourgmorél à Valmorel (Savoie), 1979, Michel Bezançon architecte.
Photographie de Jean Biaugeaud.

¹ Lefebvre, H., *Le Droit à la ville*, Paris, Anthropos, 1968, p. 21.

² Centre Culturel du Marais, *Caspar David Friedrich, Le tracé et la transparence*, Paris, catalogue exposition, 1984, p. 4.

³ Journée d'étude AUE, *l'architecture des stations de sport d'hiver*, 5 mai 2008, Cité de l'architecture et du patrimoine.



Maison d'été Khuner
à Kreuzberg, Adolf Loos
architecte, 1930.

Préventorium « Saint-André »
pour enfants à Megève,
Henry Jacques Le Même
architecte, 1928-1931.

139

LE VILLAGE

architectes Laurent Chappis et Denys Pradelle imaginent la première station dont les chalets sont construits directement au contact des pistes de ski. Leur projet dispose les chalets modernistes autour d'une large pente centrale dénommée le « jardin alpin », qui donne accès aux pistes et permet aux skieurs de ne pas avoir à marcher en portant les skis. Ils créent ce faisant un nouveau modèle d'aménagement pour une station de ski en haute montagne¹⁷.

On peut comparer ces réalisations avec le projet radical de Le Corbusier qui propose en 1939 l'aménagement d'une station de sports d'hiver et d'été à Vars qui comprend un bâtiment du type cité radieuse, non loin d'un lotissement de maisons individuelles. Ce programme mixte n'est pas relié aux pistes de ski mais à la route d'accès qui conduit au téléphérique.

Après guerre, face à l'augmentation de la demande, les chantiers de nombreuses stations vont s'ouvrir dans les Alpes et les Pyrénées¹⁸. Si on peut comparer les stations de ski en France et dans le reste de l'Europe, on doit considérer qu'il existe un modèle français décrit par l'urbaniste Marie Wozniak qui repose sur un investissement important de l'État dans la construction des infrastructures¹⁹.

En 1946, Maurice Michaud, ingénieur des Ponts et Chaussées, parvint à convaincre le Conseil général de la Savoie de participer à l'aménagement de la montagne. Délégué à la Reconstruction, il prend la direction de la Commission interministérielle pour l'aménagement de la montagne²⁰ et joue un rôle important dans la définition des standards comme dans la forme et la densité des aménagements. L'investissement de l'État repose sur la prise en compte des potentialités touristiques de la montagne et le constat qu'il faut aider au développement des régions montagneuses. En effet celles-ci sombrent avec la fermeture des usines et des sites industriels situés dans les vallées qui ne résistent pas aux mouvements de concentration et de rationalisation de l'industrie française que l'on observe à l'époque.

¹⁷ Delorme, F., « Du village-station à la station-village, un siècle d'urbanisme en montagne », *In Situ, revue des patrimoines*, n° 24, 2014, en ligne.

¹⁸ Voir *Architecture d'aujourd'hui*, n° 126, juin-juillet 1966.

¹⁹ Wozniak, M., *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise 1945-2000*, Chambéry, Société savoissienne d'histoire et d'archéologie, Fondation pour l'action culturelle internationale en montagne, 2006.

²⁰ Boissonnas, E., *Flaine, la création*, Paris, Éditions du Linteau, 1994.



Le Corbusier, Projet d'aménagement d'une station de sport d'hiver et d'été, Vars, esquisse, 1939.



Courchevel 1850, détail de la maquette du plan d'aménagement, Laurent Chappis urbaniste, 1947.

Chalet Lang, Courchevel 1850, Denys Pradelle architecte, 1951.

Hôtel Le Lana, Courchevel 1850, Laurent Chappis architecte, 1963.

Hôtel La Vanoise, Le Plantret, Courchevel 1850, Laurent Chappis et Pierre Jomain architectes, 1951.

Les stations dites « intégrées ²¹ », réalisées dans les Alpes françaises au tournant des années soixante, composées principalement d'immeubles collectifs, d'équipements et dotées d'infrastructures pour monter en haut des pistes, vont prendre des formes différentes en témoignent les exemples d'Avoriaz et de Flaine qui suivent des partis architecturaux opposés ²².

L'architecture collective pour la montagne

Pour faire face à la concurrence des stations alpines de haute altitude où l'on peut skier jusqu'en avril, la commune de Morzine décide en 1960 d'investir un haut plateau à vaches distant de quatre heures de marche. Elle mise sur la renommée sportive de l'enfant du pays, le skieur Jean Vuarnet, médaille d'or à Squaw Valley aux États-Unis. Elle investit tout d'abord dans la construction d'un téléphérique pour relier Morzine au haut plateau qui deviendra Avoriaz ²³. La Ville appelle en renfort le promoteur de la Colline de Saint-Cloud, qui confie le projet à son fils Gérard Brémont, le fondateur de Pierre & Vacances. Ce dernier fait appel à Jacques Labro, Jean-Jacques Orzoni et Jean-Marc Roques, trois jeunes architectes de moins de trente ans, afin de réaliser une station sans voiture suivant le modèle de la station suisse de Zermatt dont l'accès se fait uniquement par un train à crémaillère.

Dans les mêmes années, le site de la future station de Flaine a été découvert par un homme d'affaires et grand skieur, Rémi Boissonnas, qui fait appel à son frère, Éric Boissonnas, musicien et scientifique installé aux États-Unis, pour diriger la construction d'une nouvelle station de ski. Ce dernier décide de réaliser une station à la façon d'une œuvre d'art et demande à un architecte américain réputé, d'origine hongroise, de la

²¹ Knafou, R., *Les Stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises, l'aménagement de la montagne à la française*, Paris, Masson, 1978.

²² Lefebvre, V., « Les stations de ski françaises des années soixante et leur évolution. Les exemples de Flaine et d'Avoriaz », in *Costruire a cervinia e altrove*, Courmayeur, Fondazione Courmayeur, 2004, p. 125-134.

²³ Sur l'histoire d'Avoriaz : Dufresne, G., Blin, P., *Avoriaz ou la transformation d'un paysage*, Paris, L'Épure, 1993.

BIBLIOGRAPHIE



**Les Petites Dalles
(Seine-Maritime), la plage
et les falaises.**
Carte postale, ca 1960.

Histoire du tourisme

- Adam, R., *The Globalisation of Modern Architecture : the Impact of Politics, Economics and Social Change on Architecture and Urban Design Since 1990*, Newcastle, Cambridge Scholars, 2012.
- Barthes, R., *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957.
- Boussel, P., *Histoire des vacances*, Paris, Berger-Levrault, 1961.
- Boyer, M., *L'Invention du tourisme*, Paris, Gallimard, 1996.
- Boyer, M., *Histoire générale du tourisme, du XVI^e au XXI^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2005.
- Corbin, A. (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1996.
- Debord, G., *La Société du spectacle*, Paris, Gérard Lebovici, 1989.
- Fourastié, J., *Des loisirs : pour quoi faire ?* Paris, Casterman, 1970.
- Gravari-Barbas, M. (dir.), *Habiter le patrimoine, enjeux, approches, vécu*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005.
- Guerrand, R. H., *La Conquête des vacances*, Paris, Les Éditions ouvrières, 1963.
- Knafou, R., *Tourismes, 1. Lieux communs*, Paris, Belin, 2002.
- Lasansky, M., McLaren, B., *Architecture and Tourism : Perception, Performance and Place*, Oxford, New York, Berg, 2004.
- Lefebvre, H., *Critique de la vie quotidienne*, Paris, L'Arche éditeur, 1958.
- Löfgren, O., *On Holiday, A History of Vacationing*, Berkeley, University of California Press, 1999.
- MacCannell, D., *The Tourist, A New Theory of the Leisure Class* [1976], Berkeley, University of California Press, 2013.
- Ocklan, J., Frausto, S., *Architourism, Authentic, Escapist, Exotic, Spectacular*, Munich, Prestel, 2005.
- Peter, B., *Form Follows Fun : Modernism and Modernity in British Pleasure Architecture, 1925-1940*, Londres, Routledge, 2008.
- Réau, B., *Les Français et les vacances, Sociologie des pratiques et offres de loisirs*, Paris, CNRS Éditions, 2011.
- Richter, J., *The Tourist City Berlin : Tourism and Architecture*, Salenstein, Braun, 2010.
- Stern, R., Gastil, R., *Modern classicism*, New York, Rizzoli, 1988.

- Towner, J., *An Historical Geography of Recreation and Tourism in the Western World, 1540-1940*, Chichester, John Wiley, 1996.
- Urry, J., *The Tourist Gaze : Leisure and Travel in Contemporary Societies*, Londres, Sage, 1990.
- Urry, J., *Consuming Places*, Londres, Routledge, 1995.
- Veblen, T., *Théorie de la classe de loisir* [1899], Paris, Gallimard, 1970.

Villes et architectures thermales et balnéaires

- Adamson, S., *Seaside piers*, Londres, Anchor, 1977.
- Bainbridge, C., *Pavilions on the sea, a History of the Seaside Pleasure Pier*, Londres, Robert Hale, 1986.
- Banham, R., *Los Angeles* [1971], Marseille, Parenthèses, 2008.
- Borsay, P., *The Image of Georgian Bath 1700-2000, Towns, Heritage, and History*, Oxford, Oxford University Press, 2000.
- Brendon, P., *Thomas Cook, 150 years of popular tourism*, Londres, Secker and Warburg, 1991.
- Charles, A., *La Baule et ses villas, le concept balnéaire*, Paris, Massin, 2002.
- Colegio de Arquitectos de Catalunya, *La Arquitectura del sol, Sunland architecture*, Valence, COA Catalunya, 2003.
- Culot, M., Mignot, C., *La Côte normande des années trente : Trouville, Deauville, société et architectures balnéaires, 1910-1940*, Paris, Norma, 1992.
- Culot, M., Mignot, C., *Trouville, Deauville : société et architectures balnéaires, 1910-1940*, Paris, Ifa, Norma, 1992.
- Culot, M., Toulhier, B. (dir.), *Le Pays Basque : architecture des années 20 et 30*, Paris, Ifa, Norma, 1993.
- Deligon, G., *Saint-Malo-Paramé : urbanisme et architecture balnéaires, 1840-1940*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1999.
- Fikret, Y., *Baths and Bathing in Classical Antiquity*, New York, The Architectural History Foundation, Cambridge, The MIT Press, 1992.
- Graff, P. et al., *Tourism and Development*, Berkeley, University of California, 1992.
- Gray, E., Badovici, J., *E 1027, Maison en bord de mer* [1929], Marseille, Éditions Imbernon, 2015.
- Gray, F., *Designing the Seaside : Architecture, Society and Nature*, Londres, Reaktion Books, 2009.
- Grenier, L. (dir.), *Villes d'eaux en France*, Paris, Ifa, 1985.
- Jamot, C., *Thermalisme et villes thermales en France*, Clermont-Ferrand, Université de Clermont-Ferrand, 1988.
- Klein, R. (dir.), *La Côte d'Opale : architecture des années 20 et 30 : Wissant, Ambleteuse, Wimereux, Hardelot, Le Touquet, Stella-Plage, Merlimont, Berck*, Paris, Norma, 1998.
- Koolhaas, R., « Coney Island, la technologie du fantasme » in *New York Délire* [1978], Marseille, Parenthèses, 2002, p. 29-80.
- Laroche, C., *1920-1940, La côte landaise des années trente : Hossegor 1920-1940, la station des sports élégants*, Paris, Ifa, Norma, 1991.
- Lindley, K., *Seaside Architecture*, Londres, Hugh Evelyn, 1973.
- Mohney, D., Easterling, K., *Seaside : Making a Town in America*, New York, Princeton architectural Press, 1996.
- MVRDV, *Costa Iberica, Upbeat to the Leisure City*, Barcelone, Actar, 2000.
- Plum, G., *Villas balnéaires du Second Empire : Trouville, Deauville et Côte Fleurie*, Cabourg, Cahiers du Temps, 2001.
- Rouillard, D., *Le Site balnéaire*, Liège, Mardaga, 1984.
- Silver, K., *Making Paradise, Art, Modernity and the Myth of the French Riviera*, Cambridge, The MIT Press, 2001.

- Tolles, B. F., *Summer by the Seaside : the Architecture of New England Coastal Resort Hotels, 1820-1950*, Hanovre, University Press of New England, 2008.

Stations de sport d'hiver

- Allen, B., John, E., *From Skisport to Skiing, one Hundred Years of an American Sport, 1840-1940*, Amherst, University of Massachusetts Press, 1996.
- Blin, P., Dufresne, G., *Avoriaz ou la transformation d'un paysage*, Paris, L'Épure, 1993.
- Boissonnas, E., *Flaine, la création*, Paris, Linteau, 1994.
- Bolzoni, L., *Architettura moderna nelle Alpi italiane dal 1900 alla fine degli anni Cinquanta*, Turin, Priuli et Verlucca, 2001.
- De Rossi, A., *Modern Alpine Architecture in Piedmont and Valle d'Aosta*, Turin, Allemandi, 2006.
- Gatje, R. F., *Marcel Breuer, a Memoir*, New York, The Monacelli Press, 2000.
- Lefebvre, V., « Les stations de ski françaises des années soixante et leur évolution. Les exemples de Flaine et d'Avoriaz », in *Costruire a cervinia e altrove*, Courmayeur, Fondazione Courmayeur, 2004, p. 125-134.
- Tallos, B. F., Jr, *The Grand Resort Hotels of the White Mountains, A Vanishing Architectural Legacy*, Boston, D. R. Godine, 2005.
- Véry, F., Saddy, P., *Henry Jacques Le Même, architecte à Megève*, Liège, Mardaga, 1988.
- Wozniak, M., *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise 1945-2000*, Chambéry, Société savoisiennne d'histoire et d'archéologie, Fondation pour l'action culturelle internationale en montagne, 2006.
- La Montagne, éléments pour une politique*, Paris, La Documentation française, 1974.
- Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver*, Actes de la conférence, 9 et 10 décembre 2002, Courchevel, Savoie, Chambéry, Comp'act, 2003.

Tourisme itinérant

- Alonzo, É., *L'Architecture de la voie, Histoire et théories*, Marseille, Parenthèses, 2018.
- Belasco, W. J., *Americans on the Road, From Autocamp to Motel, 1910-1945*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1997.
- Bertho-Lavenir, C., *La Roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.
- Gjesvik, T., *The Road in Art : Three Cases from Nineteenth-Century Norway*, Oslo, University of Oslo, 2015.
- « Highways and roadsides », Harlean, J. F. (dir.), *American Planning and Civic Annual*, Washington, 1935, p. 195-198.
- Ressouches, R., *Les Hébergements de plein air : camping, caravaning, parcs résidentiels, habitat de loisirs*, Paris, Le Moniteur, 1987.
- Rowe, P., *Making a Middle Landscape*, Cambridge Ma, The MIT press, 1992.
- Shortridge, J. R., *Kaw Valley Landscapes, a Traveler's Guide to Northeastern Kansas*, Lawrence, University of Kansas, 1988.
- Teaford, J. C., *The Twentieth-century American City, Problem, Promise and Reality*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2016.
- L'œuvre de Henri Prost, architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960.

Villes olympiques, villes et événements

- Appelbaum, S., *The New York World's Fair, 1939-1940 in 155 photographs by Richard Wurtz and others*, New York, Dover, 1977.
- Barthes, R., *L'empire des signes*, Paris, Seuil, 2015.
- Giedion, S., *Espace, temps, architecture, la naissance d'une nouvelle tradition*, Bruxelles, La Connaissance, 1968.
- Hill, C., *Olympic Politics*, Manchester, Manchester United Press, 1996.
- Lefebvre, V., « Los Angeles und Atlanta, Die temporäre Infrastruktur der Olympischen Spiele : Event Architektur », in *Derives, Zeitschrift für Stadtforschung*, 2005, p. 7-11.
- Lortie, A. (dir.), *The 60s Montreal Thinks Big*, Montréal, Centre Canadien d'architecture, Douglas et Mac Intyre, 2005.
- Martorell Codina J. M. et al., *The Olympic Village, Barcelona 92, Architecture, Parks, Leisure port*, Barcelone, Gili, 1992.
- Mattié, E., *World's fairs*, New York, Princeton Architectural Press, 1998.
- Picon-Lefebvre, V., Prelorenzo, C., *La Ville olympique de Grenoble*, Rapport final, BRA, Ministère de l'Équipement, 1997, multig.
- Toohey, K., Veal, A. J., *The Olympic Games, a Social Science Perspective*, Oxford, Oxford University Press, 2008.

Parcs à thèmes

- Adams, J., *The American Amusement Park Industry, a History of Technology and Thrills*, Boston, Twayne, 1991.
- Dunlop, B., *Building a Dream, The Art of Disney Architecture*, New York, Disney Éditions, 2011.
- Finch, C., *The Art of Walt Disney, from Mickey Mouse to the Magic Kingdoms*, New York, Londres, Abrams, 2011.
- Higgs, E. et al., *Tourism Development : the Theming of Vernacular Settings*, Berkeley, International Association for the Study of Traditional Environments, University of California, 1998.
- Kanna, A. (dir.), *The Superlative City, Dubai and the Urban Condition in the Early Twenty-First Century*, Cambridge, Harvard University Press, 2013.
- Kruty, P., *Frank Lloyd Wright and Midway Gardens*, Urbana, University of Illinois Press, 1998.
- Kuenz, J., Klugman, K., et al. (The Project on Disney), *Inside the Mouse, Work and Play at Disney World*, Durham, Duke University Press, 1999.
- Langlois, G.-A., *Folies, tivolis et attractions, les premiers parcs de loisirs parisiens*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1991.
- Lasansky, M. D., *The Renaissance Perfected, Architecture, Spectacle, and Tourism in Fascist Italy*, Philadelphie, Penn State University Press, 2004.
- Marin, L., *Utopiques : Jeux d'espaces*, Paris, Minuit, 1993.
- Meryn Jones, T. S., « Theme Parks in Japan », in Cooper, C. P., Lockwoods, A., *Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management*, Chichester, Wiley & Sons, n° 6, p. 111, 1994.
- Sorkin, M. (dir.), *Variations on a Theme Park : the New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, 1992.
- Venturi, R., Scott Brown, D., Izenour, S., *L'Enseignement de Las Vegas ou le Symbolisme oublié de la forme architecturale*, Liège, Mardaga, 1978.
- Zukin, S., *Landscapes of Power, from Detroit to Disney World*, Berkeley, University of California Press, 1991.

Shopping

- Aragon, L., *Le Paysan de Paris* [1926], Paris, Gallimard, 1945.
- Benjamin, W., *Paris, capitale du XIX^e siècle, Le livre des passages*, Paris, Éditions du Cerf, 1997.
- Béret, C., « Shed, Cathedral or Museum ? », in Grunenberg, C., Hollein, M., *Shopping : A Century of Art and Consumer Culture*, Ostfildern, Hatje Cantz, 2002, p. 69-79.
- Bianchini, F., Parkinson, M., *Cultural policies and urban regeneration : the West European experience*, Manchester, Manchester University press, 1993.
- Britton, S., « Tourism, Capital, and Place Towards a Critical Geography of Tourism, Environment and Planning D », in *Society and Space*, n° 9, 1991, p. 451-478.
- Cabestan, J.-F., Lempereur, H. (dir.), *La Samaritaine, Paris*, Paris, Picard, 2015.
- Cazes, G., Potier, F., *Le Tourisme et la ville : expériences européennes*, Paris, L'Harmattan, 1998.
- Dennis, J. R., Fainstein, S. S., *The Tourist City*, Londres, Yale University Press, 1999.
- Dumazedier, J., Ripert, A., *Le Loisir et la ville, loisir et culture*, Paris, Seuil, 1966.
- Geist, J.-F., *Passagen*, Munich, Prestel, 1982.
- Giedion, S., *Espace, Temps et Architecture*, Paris, Denoël, 1990.
- Gras, P., Payen, C., *Villes, Voyages, Voyageurs*, Actes de la rencontre de Villeurbanne, Paris, L'Harmattan, 2005.
- Hochart, D. (dir.), *Architecture et urbanisme commercial*, Lille, École d'architecture de Lille, 2000.
- Jody Chug, C. et al., *Harvard Design School Guide to Shopping*, Köln, Taschen, 2001.
- Longstreth, R., *City Center to Regional Mall, Architecture, the Automobile and Retailing in Los Angeles in 1920-1950*, Cambridge, The MIT Press, 1997.
- Lefebvre, V., « Shopping, du passage parisien au fun mall » in *Faces*, n° 61, hiver 2005-2006, p. 32-35.
- Lemoine, B., *L'architecture du fer, France XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1986.
- Loyer, F. (dir.), *Autour de l'Opéra, Naissance de la ville moderne*, Paris, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1995.
- Marrey, B., *Les Grands Magasins, des origines à 1939*, Paris, Picard 1979.
- Page, S., *Urban Tourism*, Londres, Routledge, 1995.
- Roche, D., *La culture des apparences, Une histoire du vêtement (XVII^e-XVIII^e siècle) [1990]*, Paris, Points Seuil, 2007.
- Roche, D., *Humeurs vagabondes : de la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003.
- Vadja, J., *Paris Ville Lumière, Une transformation urbaine et sociale, 1855-1937*, Paris, L'Harmattan, 2015.

INDEX

- AGACHE Alfred : 97.
ANDRAULT Michel : 167-168.
ANDRÉ Guy : 170.
ANDRÉ Jules : 45.
ASFOUR Khaled : 223.
ATGET Eugène : 38.
BADOVICI Jean : 122-123.
BAEDEKER Karl : 112.
BAKEMA Jacob : 163-164.
BALL John : 113.
BALLADUR Jean : 10, 11, 107, 156, 168.
BANHAM Reyner : 55, 76.
BARTHES Roland : 68.
BAYLAC Lucien : 34.
BÉGOUT Brice : 12.
BEHNISCH Günter : 78-79.
BEL GEDDES Norman : 105, 107, 109.
BENJAMIN Walter : 40.
BERNIN Le : 199.
BERTHO-LAVENIR Catherine : 92.
BEZANÇON Michel : 8, 128-129.
BIAUGEAUD Jean : 129.
BINET René : 45.
BOCCIONI Umberto : 90.
BOISSONNAS Éric : 141.
BOISSONNAS Rémi : 141.
BOREZÉE Francis : 187, 196.
BRANDO Marlon : 214.
BRÉMOND Gérard : 141, 150.
BRENDON Piers : 19.
BRETON Guy : 170.
BREUER Marcel : 11, 142, 144-147.
BRZECZKOWSKI Boguslaw : 170.
CALIGNY Anatole-Victor : 212.
CANALETTO : 16.
CANDILIS Georges : 107, 157, 159-162, 168, 171.
CÉLÉRIER Jean : 117.
CHABERT Jean : 152.
CHANUT Ferdinand : 46.
CHAO Wing : 185-186, 193.
CHAPPIS Laurent : 139-140.
CHEDANNE Georges : 46, 50, 58.
CHIRAC Jacques : 191.
CLIVAZ Michel : 147.
COHEN Elizabeth : 63.
COOK Thomas : 20-21, 28, 95.
CORAJOUR Michel : 163-164.
CORBIN Alain : 211.
COUBERTIN Pierre de : 68, 70
CULOT Maurice : 27, 195.
DALMAS Charles : 212.
DALTON Joseph : 113.
DE MEURON Pierre : 71.
DEBORD Guy : 24.
DELANNOY François-Jacques : 39.
DELLEPIANE David : 116.
DEMARTINI Robert : 69.
DERKSEN Piet : 152.
DEROCHE Jean : 163.
DIENER Pierre : 8, 11, 151-153.
DISNEY Roy : 188.
DISNEY Walt : 177, 179-182, 185, 187, 202.
DOURY Paul : 120.
DUCHÉ Daniel : 128.
ECO Umberto : 206, 214.

EISNER Michael : 185.
 EYSSARTEL Anne-Marie : 176.
 FABRE Valentin : 163-164.
 FANGA Barbara : 83.
 FAURE-DUJARRIC Louis : 52-53.
 FERBACH Richard : 148, 150.
 FERRIER Jacques : 202.
 FITZPATRICK Robert : 76, 188, 192, 198-199.
 FORESTIER Jean Claude Nicolas : 97.
 FOSTER Norman : 222.
 FOUCAULT Michel : 27, 233.
 FOURIER Charles : 37.
 FREDERICK Charles : 200.
 FRIEDRICH Caspar David : 126, 128, 238.
 FULLER Richard Buckminster : 185.
 FURIET Paul : 102.
 GASTINES Jean de : 165.
 GEHRY Frank : 76.
 GIEDION Siegfried : 41.
 GRANT Cary : 104.
 GRAVARI-BARBAS Maria : 123.
 GRAVES Michael : 185, 199.
 GRAY Eileen : 122-123, 157.
 GRENIER Lise : 27.
 GROPIUS Walter : 142.
 GRUEN Victor : 56.
 GRUMBACH Antoine : 199-201.
 GUBLER Jacques : 27-28, 30.
 GUERRAND Roger-Henri : 30.
 HANNES Nick : 220.
 HARDOUIN-MANSART Jules : 37.
 HÉNARD Eugène : 97.
 HERZOG Jacques : 71.
 HIGHSMITH Carol M. : 131.
 HINDE John : 155.
 HITCHCOCK Alfred : 104.
 HOLLEIN Hans : 12.
 HOLT Steven : 76.
 HOOKER Joseph Dalton : 112-114.
 HUGO D'ALESI F. : 33, 96.
 HUNT Richard Morris : 21.
 INDE John : 156.
 IZENOUR Steven : 204.
 JAMES Henry : 50.
 JAUSSELY Léon : 97.
 JERDE Jon : 76.
 JOMAIN Pierre : 140.
 JUNILLON Pierre : 69.
 KAHN Louis : 8.
 KELLY Grace : 104.
 KLEIN Richard : 27.
 KOETTER Fred : 185.
 KOOLHAAS Rem : 7, 58, 195.
 KRIER Léon : 13.
 KUBRICK Stanley : 133.
 KUROKAWA Kisho : 215.
 KWINTER Sanford : 22.
 LABRO Jacques : 141, 143, 152.
 LACOSTE Yves : 115.
 LAINÉ Janine : 161.
 LAPIDUS Morris : 8-9, 20, 23.
 LE CORBUSIER : 12, 14, 52, 139-140, 147, 157-159, 161, 235.
 LE MÊME Henry Jacques : 137, 138.
 LEFEBVRE Henri : 27, 84, 127, 233.
 LÉONARD DE VINCI : 199.
 LOOS Adolf : 136-138, 144, 223.
 LOUIS XIV : 199.
 LOVAG Antti : 170.
 LUDWIG Elmar : 155.
 LYAUTEY Hubert : 117.
 MAAMOUN Maha : 226.
 MACHADO Rodolfo : 205.
 MAJORELLE Louis : 43, 46.
 MANGIN Charles : 114-115, 117.
 MANN Thomas : 233.
 MARIN Louis : 234.
 MARREY Bernard : 42, 45.
 MATISSE Henri : 28.
 MAUPASSANT Guy de : 211.
 MAZOIS François : 39.
 MECKEL David : 76.
 MÉNARD Samuel : 61.
 MENDELSON Erich : 52.
 MICHAUD Maurice : 139.
 MICHEL Vincent : 167-168.
 MINANGOY André : 219.
 MOORE Charles : 171.
 MORRIS Richard : 21.
 MOUETTE Henri : 168-170.
 NÄGELE Edmund : 155.
 NASH John : 17.
 NERVI Pier Luigi : 69.
 NICHOLSON Frank S. : 91.
 NIEMEYER Oscar : 22.
 NIERMANS Édouard-Jean : 44-45.
 NIVET Soline : 28.
 NOBLE David : 155.
 NOUVEL Jean : 11, 153-154, 199.
 OLMSTED Frederick Law : 105, 187.
 ORZONI Jean-Jacques : 141.
 OTTO Frei : 78-79.
 OUSSET Bertrand : 190.
 PARAT Pierre : 167-168.
 PARR Martin : 155-156.
 PATOUT Pierre : 50-52.

PAXTON Joseph : 18.
 PERRIAND Charlotte : 163.
 PERROTET Jean : 163-164.
 PICON Antoine : 11, 27, 56.
 PIERREFEU François de : 14.
 PINAULT François : 59.
 PINGUSSON Georges-Henri : 102, 124-125.
 PIRANÈSE : 16, 20.
 PLINE L'ANCIEN : 112.
 PORTZAMPARC Christian de : 11, 154, 199.
 POTTER Joe : 177.
 POUILLON Fernand : 235.
 POULIT Jean : 191, 193.
 PRADEL Benjamin : 72.
 PRADELLE Denys : 139-140.
 PRELORENZO Claude : 27, 216.
 PROST Henri : 88-89, 97-103, 105-107, 110, 223.
 PROUST Marcel : 5, 238.
 PROUVÉ Jean : 78.
 PUSCHELBERG Glenn : 61.
 RANCIÈRE Jacques : 12, 24, 234.
 RAUCH André : 154.
 RAYMOND Henri : 156.
 REBUTATO Robert : 159.
 RENAUDIE Jean : 157.
 REY-MILLET Guy : 163.
 RIBOULET Pierre : 157.
 ROBERTSON Jaquelin T. : 196-197.
 ROCHE Daniel : 36-37.
 ROCHETTE Bernard : 176.
 ROCKWELL Norman : 177.
 ROQUES Jean-Marc : 141, 170.
 ROSSI Aldo : 13, 199.
 ROUILLARD Dominique : 27, 30, 213.
 ROWE Colin : 185.
 RUDOLPH Paul : 8.
 RYMAN Herb : 184.
 SARKIS Hashim : 222.
 SCOTT BROWN Denise : 13, 201, 204-205.
 SÉDILLE Paul : 44-45.
 SÉRAMY Paul : 191.
 SIGNAC Paul : 28.
 SILVA Fernando : 31.
 SIMENON Georges : 92.
 SOANE John : 17.
 SPOERRY François : 11, 165-166, 171, 216.
 STENDHAL : 16.
 STERN Richard : 187.
 STERN Robert : 13, 185-186, 199, 201.
 STRABON : 112.
 SZÉKELY Pierre : 168, 170.
 TAILLIBERT Roger : 72, 79.
 TANGE Kenzo : 69.
 TATI Jacques : 30.
 TEYSSOT Georges : 40.
 THÉODOSE LE GRAND : 67.
 THURNAUER Gérard : 157.
 TIFFANY Louis : 50.
 TOLLEMER Christophe : 150.
 TOULLIER Bernard : 27.
 TRIANTAFYLIDIS Ioannis : 229.
 TSCHOLL Werner : 150.
 VAJDA Joanne : 35.
 VEBLEN Thorstein : 20.
 VENTURI Robert : 13, 201, 204-205.
 VÉRET Jean-Louis : 157.
 VERNE Jules : 199.
 VÉRY Françoise : 133.
 VEYRE Gabriel : 121.
 VIGATO Jean-Claude : 165.
 VIOLLET-LE-DUC Eugène : 234.
 VUARNET Jean : 141.
 WELLS Herbert George : 199.
 WENDERS Wim : 86.
 WHITTLESEY Charles Frederick : 200.
 WOODS Bretton : 131.
 WOZNIAK Marie : 139, 147.
 WRIGHT Frank Lloyd : 35.
 WYMAN Lance : 73.
 WYNNE Angus G. : 179.
 YABU George : 61.