



HAL
open science

Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne

Jean-François Joye

► **To cite this version:**

Jean-François Joye. Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne. Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit et politique, PUG, pp. 153-188, 2017, Droit & action publique, 978-2706126994. hal-01670386

HAL Id: hal-01670386

<https://univ-smb.hal.science/hal-01670386v1>

Submitted on 17 Sep 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

CHAPITRE 6

Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne

Jean-François Joye, professeur de droit public à l'Université Savoie Mont Blanc,
directeur du CDPPOC

« **L**es sports d'hiver, comme les autres sports, assureront aux jeunes français une activité saine qui, alliant l'idéal et l'action, saura les préparer aux lourdes tâches de l'avenir¹ ».

Entre 1940 et 1944, outre le fait d'avoir été l'objet d'un discours politique encenseur, la montagne a été un lieu non négligeable de déploiement de l'action publique. La guerre n'a pas stoppé les initiatives. De nombreux projets d'urbanisme ou d'aménagement ont pu être conçus, même si leur réalisation fut difficile, faute de moyens financiers importants. Ils s'inscrivaient toutefois dans la continuité de ceux initiés au cours des années 1930, dans des villages et des vallées qui tiraient déjà des revenus du tourisme (par exemple, Chamonix², Megève³, Saint-Gervais, Valloire, Val d'Isère⁴, l'Alpe

-
1. « Jeunesse de la neige », éditorial de la rédaction, *Éducation Générale et Sports*, Bulletin mensuel du Commissariat général à l'éducation générale et aux sports, mars 1943, p. 2 (revue accessible en ligne sur <http://gallica.bnf.fr>).
 2. Veyret-Verner Germaine, Petit Elisabeth, « De la grande station à la petite ville : l'exemple de Chamonix – Mont Blanc », *Revue de géographie alpine*, tome 60, n° 2, 1972, pp. 285-305 ; Debarbieux Bernard, *Chamonix-Mont-Blanc, Les coulisses de l'aménagement*, ed. Edimontagne, 2001, 207 p.
 3. Balseinte Raymond, « Megève ou la transformation d'une agglomération montagnarde par les sports d'hiver », *Revue de géographie alpine*, tome 47, n° 2, 1959, pp. 131-224.
 4. Borrel Antoine, « L'urbanisation du village », *L'Illustration*, 29 août 1942 ; Veyret-Verner Germaine, « Le Tourisme au secours de la montagne : l'exemple de Val d'Isère », *Revue de géographie alpine*, 1956, vol. 44, n° 1, pp. 37-56.

d'huez⁵, Briançon-Serre-Chevalier, Montgenèvre, Morzine, Villard-de-Lans, Les Avanchers, Bagnères, Le Mont-Dore, etc.)⁶. Si les sports d'hiver se sont d'abord confondus avec l'alpinisme (pour l'essentiel avant 1907), ils se sont ensuite imposés avec la création des premières stations en vue de la pratique de la raquette et du ski, puis à partir de 1925 de manière plus « industrielle ». Dans sa thèse sur les sports d'hiver dans les Alpes françaises soutenue en 1947, Alain Bouffé recensait, sans prétendre à l'exhaustivité, 107 stations de sport d'hiver en France (contre une seule à la fin du XIX^e siècle). 80 stations étaient situées dans les Alpes, regroupant 556 hôtels, 15 538 chambres (soit 23 250 lits environ), 11 téléphériques et 66 remonte-pentes. 27 autres stations se trouvaient dans les Vosges, le Jura, le Massif central et les Pyrénées, soit 4 500 chambres, 1 téléphérique, 2 funiculaires et 12 remonte-pentes⁷. Ces évaluations correspondaient sensiblement à celles de 1939. La capacité hôtelière aurait seulement diminué d'environ 10 % pendant la guerre⁸.

Si l'économie des sports d'hiver s'est maintenue pendant le conflit, c'est en grande partie parce que la montagne est devenue l'affaire de l'État et que l'administration de Vichy a soutenu activement les projets d'équipement sportif. C'était peut-être un moyen de quitter « les tréfonds d'un quotidien désenchanté⁹ », d'autant que l'occupant allemand se désintéressait

5. Barussaud Marie, « Le développement touristique de l'Alpe d'Huez », *Revue de géographie alpine*, 1961, n° 2, pp. 275-292.

6. *Éducation Générale et Sports*, op. cit., mars 1943 (ce numéro présente les stations de l'époque, s'attache à la glorification du ski et des équipements : Val d'Isère, Serre-Chevalier, Megève, le Mont-Dore, Le Revard, Les Avanchers...).

7. Bouffe Alain, *Les sports d'hiver dans les Alpes françaises, Étude économique*, Thèse, Faculté de droit de Grenoble, 1947, 225 p. (v. p. 4 et s., tableau p. 52). La fiabilité de l'estimation statistique est incertaine. Tout dépend ce que l'on entend par station de sports d'hiver. Un autre auteur signale 154 stations en 1936 (Balseinte Raymond, « Les stations de sports d'hiver en France », *Revue de géographie alpine*, tome 46, n° 1, 1958, pp. 129-180), mais un autre 142 stations à la veille de la seconde guerre mondiale (Larique Bernard, « Les sports d'hiver en France : un développement conflictuel ? », *Flux*, 2006/1, n° 63-64, pp 7-19). Quoi qu'il en soit, le nombre de stations à l'époque avoisinait déjà le tiers du nombre de stations actuelles (lesquelles sont au nombre de 357 selon le Rapport Laclais-Genève, *Un acte II de la loi Montagne. Pour un pacte renouvelé de la nation avec les territoires de montagne*, 27 juill. 2015, p. 51). Le nombre total d'installations en fonctionnement était de 3532 au 31 décembre 2012 (les seuls adhérents de Domaines skiables de France exploitent 3370 installations, dont 2 200 téléskis, 876 télésièges, 145 télécabines, 67 téléphériques, 6 funiculaires et 63 tapis roulants : <http://www.domaines-skiables.fr/fr/domaines-skiables-francais/les-remontees-mecaniques-en-france-1/> consulté le 18 avril 2016).

8. Bouffe Alain, *Les sports d'hiver dans les Alpes françaises*, op. cit., p. 51 et s. p. 29 et s.

9. Travers Alice, *Politique et représentations de la montagne sous Vichy. La Montagne éducatrice, 1940-1944*, L'Harmattan, 2001, p. 234.

de ce champ de l'action publique. Au-delà de la montagne, Vichy a du reste structuré méthodiquement l'urbanisme en France en faisant étonnamment abstraction du contexte de guerre et en démontrant de la sorte qu'une société en crise peut être une société active. Parce qu'elle s'intéresse à la montagne tant pour son potentiel économique que par idéologie, l'administration de Vichy va participer à l'aménagement des stations en adoptant des réglementations (urbanisme, tourisme), en versant des subventions ou en encourageant la réalisation d'études préalables à la réalisation de projets de toute sorte (domaines skiables, équipements de remontées mécaniques, programmes de construction de refuges, de centres sportifs et de structures d'accueil, tremplins, patinoires, etc.). Vichy a agi soit en relai d'initiatives locales, soit en insufflant la nouveauté, la compatibilité des projets s'étant établie presque naturellement avec les préceptes de la Révolution nationale. Dans l'histoire de l'aménagement du territoire, Vichy va représenter une période charnière par le lancement de réflexions et de projets stratégiques pour les territoires et le pays tout entier, même si leur mise en œuvre se fera surtout après la Libération. Ce dessein voulu par le régime de Vichy a permis de préparer les projets du lendemain, selon une conception rationnelle du développement urbain. Il contribuera à la structuration de l'industrie du ski – et de son tourisme de masse –, contribution qui va par la suite marquer d'une empreinte économique, sociale et écologique pérenne les territoires de montagne¹⁰.

Lors de l'avènement du régime de Vichy, le droit de l'urbanisme constitue déjà un *corpus* de règles émergentes, les textes fondateurs datant de 1919, de 1924, puis de 1935. Du point de vue des textes relatifs à la planification urbaine, on constate un véritable tissage normatif entre les productions des régimes politiques successifs, Vichy articulant ses premières décisions avec les décrets-lois de 1935. La Quatrième République fera ensuite de même, en s'appuyant sur les textes de Vichy. Ce n'est pas surprenant, car tous ces textes ont en commun de développer le contrôle par l'État des opérations

10. Au demeurant, le lien entre aménagement du territoire et tourisme avait été établi plus tôt. Chamonix, encore, vit son développement touristique « dopé » par l'arrivée du chemin de fer au début du xx^e siècle. L'aménagement de stations de sport de neige poursuivait déjà depuis les années 1930 autant un but de développement de loisirs sains que de création de sites touristiques. L'appel à l'intervention de l'État dans le domaine du tourisme a été aussi préconisé juste avant Vichy, dans un rapport parlementaire de janvier 1940 (rapport n° 17, Borrel Antoine, Sénat, 9 janv. 1940, p. 55 : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9629766s/f97.item.r=%22C3%A9quipement%20de%20la%20montagne%22.zoom>, consulté le 13 juillet 2016).

d'aménagement et ils révèlent une certaine défiance par rapport aux initiatives locales, supposées incapables de relever les défis urbains par manque de cohérence ou parce qu'agissant dans un cadre communal jugé inadapté. Que ce soit dans l'entre-deux-guerres, sous Vichy ou même après, l'urbanisme apparaît typiquement comme une manifestation du « pouvoir des bureaux¹¹ ». Avec la guerre de 1939-1945, ce phénomène va s'accroître. L'arrivée d'un pouvoir autoritaire enclin au dirigisme et souhaitant une modernisation rapide du pays dans tous les secteurs, l'absence de Parlement et la mise sous tutelle des collectivités locales, placent le régime en situation de développer la réglementation de droit public. S'agissant de l'urbanisme ou du tourisme, cette réglementation va permettre d'écarter les résistances au changement dénoncées depuis tant d'années par les promoteurs d'un certain ordre urbain, et en particulier de surmonter l'individualisme ou l'égoïsme des propriétaires¹². À ce titre, la « grande loi » du 15 juin 1943 fit indéniablement franchir un palier à l'urbanisme par la mise en place d'une puissante administration et la mise en œuvre d'un système unifié de contrôle de l'utilisation des sols, dont les caractéristiques n'évolueront pas sensiblement avant les années 2000¹³.

-
11. La salve des décrets-lois de 1935 (une dizaine en différents domaines de l'urbanisme : lotissements, aménagement de la région parisienne, etc.) résultait déjà de la technocratie aux commandes (Lebreton, Jean-Pierre, Demouveau, Jean-Pierre, *La naissance du droit de l'urbanisme*, La documentation française, 2007, p. 363), soucieuse de doter l'État de moyens d'action coercitifs (vu le « gaspillage » et le « retard » de la France. cf. rapport au président de la République sur le décret-loi du 25 juillet 1935 relatif aux projets régionaux d'urbanisme, *JO*, 27 juillet 1935, p. 8153). Rappelons que la filiation entre le contenu des textes existe aussi à propos des signataires : les décrets-lois d'urbanisme de 1935 étaient signés par Pierre Laval, comme le fut la loi du 15 juin 1943. Cette dernière était cosignée par Pierre Cathala, déjà ministre de l'Agriculture du gouvernement Laval de 1935 et qui était devenu en 1943 ministre secrétaire d'État à l'Équipement national. Raoul Dautry, ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme du 16 novembre 1944 au 20 janvier 1946 (après la Libération donc, dans le Gouvernement provisoire de la République française) avait été aussi « l'homme » des décrets-lois Laval. Il était directeur général de l'administration des chemins de fers de l'État lorsque Laval, chef du Gouvernement d'Union nationale depuis le 7 juin 1935, l'appela le 16 juin 1935 en tant qu'expert auprès du gouvernement. V. Baudouin, Rémy, *Raoul Dautry, le technocrate de la République*, 1880-1951, Balland, 1992, p. 148 et p. 300.
 12. Paxton Robert, *La France de Vichy 1940-1944*, le Seuil, rééd. 1997, p. 187, Sebillé, Georges.-F., « Servitudes? », *Urbanisme*, n° 76, 1942, p. 89 ou Lacroix Louis, « Considérations générales en matière d'introduction », *Urbanisme*, 1932, n° 1, p. 5.
 13. *JO*, 24 juin 1943, p. 1715; *D.* 1943, p. 73 comm. Chatenet Pierre; Thiebaut Pierre-Armand, « Commentaire de la loi d'urbanisme du 15 juin 1943 », *Urbanisme*, 1943 n°89/90, p. 94; Joye Jean-François, « Organiser le développement urbain : Vichy ou la politique nationale d'urbanisme », in *L'œuvre législative de Vichy*, dir. C. Benelbaz, B. Berthier, S. Platon, C. Froger, Dalloz, 2017.

Du point de vue institutionnel, l'aménagement de la montagne ayant d'abord été envisagé sous l'angle de son intérêt pour les loisirs, les sports ou l'éducation de la jeunesse, avec un fort substrat idéologique, la plupart des projets ont été stimulés par l'administration de l'éducation ou du tourisme avant même de l'être par celle en charge de l'urbanisme. L'aménagement de la montagne va être en réalité revendiqué par toutes ces administrations, ce qui entraînera régulièrement des querelles entre les services¹⁴. Ainsi, après avoir créé officiellement en novembre 1940 le Commissariat général à l'éducation générale et aux sports (CGEGS)¹⁵, le régime de Vichy va y placer (en 1941) le service de l'équipement sportif de la montagne¹⁶. Il ne le loge pas au sein de la Délégation générale à l'équipement national (DGEN), créée aussi quasiment au même moment (en février 1941)¹⁷. Mais l'administration de l'équipement va rapidement revendiquer un droit de regard et d'action sur des projets de travaux aptes à créer de l'emploi et à aménager le territoire, travaux destinés autant à crédibiliser Vichy à court terme aux yeux des Français par des réalisations effectives qu'à remédier au retard du pays en termes d'infrastructures. Les projets menés sous Vichy illustrent bien cette approche hybride du développement de la montagne. Ils pouvaient être soutenus, voire initiés, puis financés, par le CGEGS au titre du soutien général au développement des équipements sportifs¹⁸

14. Querelles relatées par Travers Alice, *Politique et représentations de la montagne sous Vichy*, op. cit. p. 65, pp. 77-87.

15. La création du CGEGS remonterait empiriquement au 7 août 1940, selon *Éducation Générale et Sports*, n° 1 – 1942, p. 5, « Rapport sur l'activité du Commissariat général depuis sa fondation ». Mais c'est une loi du 12 novembre 1940 portant organisation des services extérieurs du secrétariat d'État à l'instruction publique qui traitait spécifiquement de son organisation (*JO*, 27 nov. 1940, p. 5843). Il fut rattaché initialement au secrétariat d'État à l'Instruction publique, puis au secrétariat à l'Éducation nationale, et comportait en son sein une Direction de l'équipement sportif.

16. Créé en lien avec le Service du tourisme. D'abord service technique de la montagne (fin 1940, puis officiellement en mai 1941), il devient service de l'équipement sportif de la montagne en décembre 1942. V. dans cet ouvrage la contribution de J.-F. Lyon-Caen.

17. La loi du 23 fév. 1941 (*JO*, 25 fév. p. 894) créa un délégué général à l'équipement national (cf. nomination par décret du 23 fév. 1941, *JO*, 25 fév. 1941) qui eut rang de secrétaire d'État. La loi n° 1561 du 6 avril 1941 relative à l'équipement national (*JO*, 4 mai 1941, p. 1893) renforça son rôle et le décret n° 2039 du 12 mai 1941 porta organisation de la DGEN.

18. V. loi portant autorisation d'engagement de dépenses en vue de la réalisation de l'équipement sportif du pays (*JO*, 27 nov. 1940, p. 5843).

autant que par la DGEN¹⁹ en exécution du plan décennal d'équipement national²⁰. Dans les communes de montagne, il était également possible d'accompagner les projets de planification urbaine (c'est-à-dire le projet d'aménagement) d'un plan d'équipement sportif établi par les principaux acteurs de la station. C'est le service de l'équipement de la montagne qui agréait ce plan. L'administration des Ponts et Chaussées était alors chargée de le mettre en application et l'État subventionnait 60 % à 80 % des travaux (téléphériques, remonte-pentes, refuges, patinoires, pistes de bobsleigh ou de ski)²¹.

Étudier le droit de l'urbanisme dans les stations de ski entre 1940 et 1944, c'est s'appuyer autant sur des textes de la Troisième République que sur ceux de Vichy, qu'ils aient été adoptés pour les besoins de l'urbanisme ou pour ceux du tourisme. Toutefois, dans cet écheveau de textes, il y a peu de dispositions propres à la planification ou à l'aménagement de la montagne. À l'époque, s'il existait des dispositions anciennes relatives à l'aménagement ou au reboisement de cette dernière, la réglementation ne comportait pas

-
19. Avec la création de la DGEN, c'est le délégué général à l'équipement national qui va surveiller l'exécution du plan décennal et, au titre de sa compétence de coordination des questions qui intéressent l'urbanisme et la construction immobilière, à la fois déterminer les règles relatives à l'établissement des projets d'aménagement communaux ou régionaux, les examiner en vue de leur approbation et en contrôler l'exécution en accord avec les secrétariats d'État intéressés : art. 4 de la loi du 6 avril 1941, *op. cit.* et art. 1 du décret n° 2250 du 26 mai 1941 relatif à la coordination des services d'urbanisme, *JO*, 28 mai 1941.
20. Document de 600 pages visant un rattrapage industriel, technologique et agricole et une maîtrise de l'urbanisation. Le développement de grands équipements touristiques y apparaît aussi comme un moyen de relancer l'économie nationale (une part de financement était réservée au tourisme). Révélé en mai 1942, il ne fit pas l'objet d'une approbation explicite par le gouvernement de Vichy. Il fut ensuite « découpé » en tranches dont une tranche de démarrage (15 mai 1944 ; publ. en nov. 1944 par le Gouvernement provisoire). Cette tranche ne connut toutefois pas de réalisation directe sous Vichy. Ce régime a ainsi jeté les bases d'une planification qui prendra par la suite un essor remarquable. La DGEN préfigure le commissariat général du plan (décret du 3 janvier 1946), puis la DATAR (décret du 14 mars 1963) : V. Kuisel Richard F., « Vichy et les origines de la planification économique (1940-1946) », in Prost Antoine (dir.), *Guerres, paix ou sociétés. 1911-1946*, Ed. de l'Atelier, 2003, pp. 158-182 ; Mioche Philippe, *Le plan Monnet, Genèse et élaboration, 1941-1947*, Publication de la Sorbonne, 1987, p. 19 et s.
21. V. les circulaires du CGEGS du 20 janvier 1941 n° 2 CG et du 25 août 1942 n° 55 CG : *Tous Les Sports*, 5 sept. 1942, n° 62 p. 4 (revue consultable sur <http://gallica.bnf.fr>) ; également Bouffe Alain, *Les sports d'hiver dans les Alpes françaises*, *op. cit.* pp. 190-192 ; Travers Alice, *Politique et représentations de la montagne sous Vichy*, *op. cit.* p. 77 et 80 ; et, dans cet ouvrage, la contribution de Patricia Benezech-Sarron.

véritablement de dispositions dédiées aux loisirs en montagne²². Ce sont des outils généraux d'urbanisme qui ont été créés ou rénovés. Il n'en demeure pas moins que l'administration a voulu faire tout spécialement application d'un corps de règles générales dans les zones à enjeux, dont celles à potentiel touristique. Deux points nous semblent importants à mettre en exergue : l'encouragement du régime de Vichy au développement de la planification urbaine en zone touristique de montagne et le développement des servitudes administratives, avec l'exemple de la création en 1941 d'une servitude de survol au profit des téléphériques. L'un participe de la tentative de prise en main par l'État de l'aménagement des stations de sport d'hiver en imposant, outre ses hommes, ses méthodes de rationalisation du développement urbain. L'autre donne à voir une innovation juridique, avec la création d'un outil qui conserve une certaine actualité.

I. La tentative de prise en main par l'État de l'aménagement des stations de sport d'hiver grâce à la planification

Dans le prolongement des années 1930, on observe sous Vichy le développement concomitant de l'idée de planification d'urbanisme et de la réglementation encadrant cette planification. Autrement dit, le régime va s'appuyer sur deux supports en plein essor : la pensée architecturale fonctionnaliste et les règles du droit public.

A. L'épanouissement d'une pensée planificatrice fonctionnaliste

À la fin des années 1930, puis sous Vichy, l'on assiste à l'épanouissement de la pensée planificatrice fonctionnaliste, largement influencée par les travaux de Le Corbusier et par ceux des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM)²³ en rupture avec la pensée culturaliste (celle de Camillo Sitte ou de William Morris, notamment). Appliquée à la montagne, cette pensée globale aboutit notamment en Italie dans la vallée

22. Par ex., lois du 28 juillet 1860 et du 8 juin 1864 relatives au reboisement et au gazonnement des montagnes, loi du 8 avril 1882 relative à la restauration et à la conservation des terrains en montagne.

23. Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, 1942, fruit du CIAM d'Athènes de 1933, rééd. Ed. de Minuit, 1957, 190 p.

d'Aoste à l'élaboration d'un « piano regolatore » sous l'impulsion de jeunes architectes²⁴. En France, l'architecte Jean-Paul Sabatou²⁵ élaborera le plan de la Haute Vallée de l'Arve et les architectes-urbanistes Duval et Meyer-Heine rédigeront les plans de certaines stations comme à Pralognan, à Val d'Isère ou sur le territoire de Bourg-Saint-Maurice²⁶. Ces études ou plans conceptualisèrent la notion de stations et furent de véritables modes d'emploi de leur aménagement.

Grâce au terreau d'une pensée architecturale en plein renouveau, la montagne va constituer un champ d'expérimentation, les architectes ou ingénieurs pouvant exprimer leur liberté de création à partir d'une page blanche (en l'espèce, une nature encore vierge) ou à partir de l'observation d'un espace désordonné (certaines vallées de montagne) dans l'optique d'y agencer l'urbanisme. Au moins quatre « missions » composées d'urbanistes, d'architectes et d'ingénieurs sont lancées en 1942-1944 par le secrétariat d'État à l'Éducation nationale, aux fins de préfigurer les futurs fleurons de l'économie française des sports d'hiver. L'objectif – voire l'obsession – était de développer aussi bien les sports de neige et de glace que les autres sports et d'équiper le pays en stations-type de « classe internationale » afin de le hisser au niveau des pays étrangers en pointe et concurrents (Suisse et Autriche, spécialement).

Les « feuilles de route » du CGEGS pour ces missions indiquaient les points à traiter : mesure des conditions climatiques, moyens d'accès, types d'équipements envisagés (sportifs ou non : refuges, tremplins, patinoires, remontées

24. À la demande de l'industriel Adriano Olivetti, ce plan aborde l'urbanisation stratégique de la vallée : il identifie cinq secteurs (Aoste, Ivrea, Breuil-Cervinia, Courmayeur, Pila), propose des projets architecturaux, détaille un programme de restructuration viaire, localise les pôles agricoles et les zones soumises à plan d'urbanisme, etc. Il sera soumis en 1937 au gouvernement de Rome, mais restera sans suites immédiates. Olivetti l'éditera en 1943 (A. Olivetti, G.-L. Banfi, L. Di Belgiojoso, P. Bottoni, L. Figini, I. Lauro, E. Peressutti, G. Pollini, E. N. Rogers, R. Zveteremich, *Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della valle d'Aosta*, ed. di Comunità, 2001 : présenté in Micheletto Maddalena, Novarina Gilles, « La montagne vue par les urbanistes (les années 1930-1940) », *Revue de Géographie Alpine*, tome 90, n° 4, 2002, pp. 33-47). On trouvera aussi une présentation de ce plan in Sabatou Jean-Paul, « L'urbanisme en montagne », *L'architecture Aujourd'hui*, 1939, n° 4, pp. 78-84.

25. Architecte, décorateur, urbaniste passionné de montagne, Sabatou avait été notamment l'élève d'Auguste Perret aux Beaux-Arts. Il a fait partie d'un mouvement de jeunes architectes décorateurs avec Charlotte Perriand (l'Union des Artistes Modernes), en collaboration avec la mouvance réformiste de Pierre Jeanneret et Charles-Edouard Jeanneret (Le Corbusier).

26. *Urbanisme*, n° 61, 1938 « Territoires et stations de sports de neige », dossier par MM. A.F. Duval et George Meyer-Heine, pp. 41-72.

mécaniques et téléphériques, routes, chemins de fer, hôtels, résidences secondaires en forme de chalets individuels ou d'immeubles collectifs, réseaux divers, etc.), objectif des règles d'urbanisme (*zoning*, circulations intérieures, délimitation de zones de protection des sites, etc.) ainsi qu'une estimation des dépenses nécessaires²⁷. Comme l'énonçait déjà en 1939 Jean-Paul Sabatou : « Il ne suffit plus aujourd'hui de caser –, tant bien que mal des touristes, dans des conditions dont le pittoresque et la rusticité étaient pour beaucoup un attrait [...], il y a un programme à tracer, une œuvre d'ensemble à réaliser²⁸ ». Et le tourisme, au sein du programme, n'est qu'un élément parmi d'autres d'une réflexion qui devait être régionale ou territoriale (la notion de « territoire de sport d'hiver » apparaît à cette époque). Cette réflexion sera fertile : « L'invention est au centre des démarches initiées par ces équipes. Et c'est ce qui ressort du regard porté aujourd'hui sur certains thèmes, parmi lesquels : le choix d'une clientèle, le rôle des pouvoirs publics, la maîtrise du foncier, le projet de station et le projet d'urbanisme, l'invention du domaine skiable et le choix des remontées mécaniques, la maîtrise du projet d'urbanisme et des réalisations architecturales, l'invention d'une architecture²⁹ ». La station était dès la fin des années 1930 considérée comme une agglomération dont l'aménagement ne pouvait résulter que d'une approche appréhendant le territoire dans son ensemble (et non partie par partie ou pour quelques fonctions comme la voirie). Les fonctionnalités de la station étaient pensées et ordonnées en son sein, mais aussi par rapport à la vallée ou aux différentes vallées environnantes, à la manière d'une ville-centre et de sa périphérie. Par exemple, la desserte cadencée en transports en commun de la vallée était prévue dans le projet de la vallée de l'Arve en 1942³⁰. Autant d'éléments pertinents, qui ont été mis de côté par la suite pour ne privilégier que la réussite isolée de la station « du haut », mais qui sont redécouverts aujourd'hui pour tenter de réparer les déséquilibres territoriaux en montagne³¹.

27. Archives dép. Savoie, cote 1210W123 (lettres de commande des 17 janvier et 28 décembre 1942).

28. Sabatou Jean-Paul, « L'urbanisme en montagne », *op. cit.* p. 69.

29. Lyon-Caen Jean-François, « Courchevel 1850 : la "super-station des Alpes françaises. L'invention d'une pensée nouvelle pour l'urbanisme et l'architecture en montagne », *Revue de géographie alpine*, tome 84, n° 3, 1996, p. 2.

30. Sabatou Jean-Paul, *Avant-projet d'équipement de la Vallée de l'Arve*, 1942, V. infra note 33 : « La dispersion de la clientèle hivernale sera assurée sur le réseau touristique par un service d'autocars ou d'électrobus fonctionnant à la manière d'un transfert urbain ».

31. V. Joye Jean-François (dir.), *L'urbanisation de la montagne. Observations depuis le versant juridique*, Univ. Savoie, LGDJ-Lextenso, 2013, 322 p.

Les missions lancées sous Vichy ont été les suivantes :

- la mission d'études des Hautes-Alpes, « Réalisation éventuelle d'une station internationale »³², a été le premier manifeste de « La station idéale », comme l'indiquait son titre 1. Elle préfigurait notamment le développement de Vars ;
- la mission « Station de Chamonix. Avant-projet d'équipement de la vallée de l'Arve », a rendu son étude en juillet-août 1942³³. Ses conclusions pour que Chamonix devienne une station « olympique-type » de classe internationale seront prolongées en décembre 1944 par le CGEGS dans une autre étude intitulée « Chamonix Mont-Blanc : plan d'équipement sportif hivernal de la vallée de l'Arve ». Ce plan ne sera pas réellement appliqué. Seuls certains travaux seront réalisés. Le projet d'aménagement urbain sera toutefois poursuivi et validé par le conseil municipal de Chamonix en 1949 (en corrélation avec ce plan d'équipement)³⁴ ;
- la mission d'études de la région de Belleville, des Allues et de Saint-Bon « Réalisation éventuelle d'une station internationale », s'est achevée au printemps 1943. Elle a préfiguré le développement de Courchevel et des « Trois Vallées »³⁵ ;

32. Diligentée par le CGEGS le 17 janvier 1942 : Édouard Crevel (architecte à la ville de Paris, conseiller technique chargé de mission du commissariat des Sports), Maxime Belmont et Georges Popesco (architectes DPLG, Gap), Gérard Blachère (Ingénieur PC chargé de l'arrondissement de Briançon), *Mission d'études des Hautes-Alpes*, 58 p. Archives dép. Savoie, cote 1210W123.

33. Sabatou Jean-Paul, Étude rendue en août 1942, Archives municipales de Chamonix, Aménagement : Fonds Sabatou. L'étude avait été suggérée par le secrétaire aux Sports et décidée par le conseil municipal de Chamonix le 23 juillet 1942 (Archives municipales de Chamonix, cote 1D41 : registre des délibérations, acte du 23 juillet 1942). Une subvention de 30 000 francs accompagnait cette décision. L'aménagement de la vallée est conçu autour d'un centre principal (Chamonix) et de ses satellites (Les Houches, Argentières, Montrroc, Col de Voza).

34. Archives municipales de Chamonix, Fonds Sabatou. Entre 1890 et 1940, si de nombreux projets d'aménagement ont été initiés à Chamonix, aucun d'entre eux ne s'inscrivait vraiment dans un plan d'aménagement décidé par la commune. L'aménagement de la ville s'effectuait par des opérations ponctuelles. Consciente d'avoir perdu de son rayonnement au fil des décennies face à la concurrence des stations françaises (Megève notamment) ou suisses et autrichiennes, Chamonix, juste après l'armistice du 22 juin 1940, réagit. Une première demande de subventions au CGEGS fut faite en juillet 1941 pour compléter rapidement les aménagements existants, sous la forme d'une énumération et d'une estimation succincte des divers travaux et ouvrages nécessaires pour compléter l'équipement hivernal de la vallée (pistes de ski et tremplins de saut), tout en prévoyant de lancer une étude plus approfondie concernant l'équipement sportif de la vallée de l'Arve, en parallèle de l'étude du plan d'urbanisme de la ville de Chamonix.

35. Diligentée par le CGEGS le 28 déc. 1942 : Thomas Collignon (ingénieur PC de l'arrondissement de Tarentaise), M. Rollet (ingénieur PC ayant remplacé le premier au cours de

– enfin, la mission de Val d'Isère – Tignes, « Réalisation éventuelle d'une station internationale »³⁶, semble avoir été lancée, mais nous n'avons pas trouvé trace de ses conclusions, ni confirmation du fait qu'elle ait bien été menée à son terme. On sait cependant que le développement de Val d'Isère fut moins suivi qu'ailleurs par le CGEGS, puisque des initiatives privées y étaient effectives³⁷. Val d'Isère avait du reste déjà fait l'objet d'un plan d'aménagement en 1936, conçu par les architectes-urbanistes Duval et Meyer Heine³⁸.

Les nouvelles stations de prestige prévues ne sont pourtant pas « sorties de terre » à l'époque. Le CGEGS avait toutefois donné la priorité au développement de Vars en juin 1943³⁹. Mais le chantier de Vars, malgré l'édiction d'un programme, la décision de l'État de devenir maître du foncier et le choix d'une société fermière pour l'aménagement, n'aboutit pas. En pratique, Vichy a finalement privilégié le soutien immédiat à de multiples projets moins ambitieux pour des stations préexistantes⁴⁰. Les conclusions des études précitées ont été cependant en grande partie reprises à la Libération par les collectivités locales renaissantes et leurs assemblées

l'étude), M. Granger-Veyron et Georges Popesco (architectes à Bourg-Saint-Maurice et Gap), Édouard Crevel (architecte à la ville de Paris, conseiller technique), Gustave Correard (ingénieur à l'équipement de la montagne), René Martin (ingénieur BTP à Moûtiers), *Station de sports d'hiver – mission d'études de la Région de Belleville, des Allues et de St-Bon – rapport monographique et justificatif*, Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale, Direction de l'Équipement Sportif, CGEGS, – 1943 – 75 p., Archives dép. Savoie cote 30J 78 (Fonds Laurent Chappis). V. égal. Berthier Bruno, « Courchevel, une station de sports d'hiver héritée de Vichy ? », in *L'œuvre législative de Vichy*, C. Benelbaz, B. Berthier, S. Platon, C. Froger (dir.), Dalloz, 2017 ; Wozniak Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver. 1945-2000*, éd. Société savoisienne d'histoire et d'archéologie, 2007, pp. 18-19, pp. 31-33.

36. Diligence par le CGES le 28 décembre 1942 par M. le Commissaire général à l'éducation générale et aux sports à M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Savoie (Archives dép. de Savoie côte 1210W123, lettre de commande du 28 décembre 1942 proposant la composition de la mission : M. Thomas Collignon, Ingénieur, M. Duval, architecte-urbaniste et un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées).
37. Travers Alice, *Politique et représentations de la montagne sous Vichy. La Montagne éducatrice, 1940-1944*, *op. cit.*, p. 92.
38. Plan reproduit par Sabatou Jean-Paul, « L'urbanisme en montagne », *op. cit.*, p. 72.
39. Communication du 28 juin 1943 citée par Travers Alice, *Politique et représentation de la montagne sous Vichy*, *op. cit.*, p. 88. Un comité supérieur chargé de la désignation de la station-type aurait dû, semble-t-il, se prononcer pour choisir le ou les sites retenus. Sa trace n'a été retrouvée que dans une délibération du conseil municipal de Chamonix (Archives municipales de Chamonix, cote 1D41, acte du 23 juillet 1942).
40. Travers Alice, *ibid.*, pp. 88-94 (un bilan des activités du CGEGS par le colonel Pascot fit état de l'étude du plan de quinze stations dans les Alpes et les Pyrénées : revue *Stades*, n° 2, fév. 1944).

agissant en ordre dispersé. Des conseils généraux ont été actifs (en Savoie par exemple, avec Courchevel ou dans les Hautes-Alpes, avec Vars ou Serre-Chevalier mais aussi en Haute-Savoie, Puy-de-Dôme, Alpes-Maritimes), ainsi que des communes, plus isolément. Les études ont été aussi reprises par l'État bailleur de fonds au profit des projets locaux. Les idées novatrices des années 1940 trouveront notamment une concrétisation avec les stations intégrées⁴¹, stations largement façonnées par des concepts hérités des études antérieures (notions de front de neige, de capacité d'accueil, de chaîne de liaison des domaines skiables par téléphériques, entre autres). Ces concepts ont été dupliqués par la suite dans le « Plan neige » conçu par l'État sous l'impulsion de l'ingénieur Maurice Michaux, chef du Service d'étude et d'aménagement touristique de la montagne⁴². Les résultats ne sont pas à l'abri des critiques, tant le souhait de créer des stations populaires a été en partie renié⁴³. D'une manière générale, les projets n'ont pas été gênés par les exigences procédurales d'un droit de l'urbanisme encore peu effectif. Très peu de plans existaient à l'époque. En conséquence, peu de servitudes créées par le règlement des plans étaient opposables aux porteurs de projets⁴⁴.

41. Sur les aspects historiques : Lyon-Caen Jean-François, Chalabi Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme et Architecture*, ed. Lieux Dits, 2012, 272 p. ; Knafou Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Masson, 1978, 319 p.

42. Le SEATM, service de l'État sous tutelle du ministère du Tourisme et de l'Urbanisme, disparut en 2004. Sa création remontait à 1964 (sa lointaine descendance est aujourd'hui Atout France : cf. loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009). Delorme Franck, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », *In Situ*, n° 24, 2014, consulté le 18 janvier 2016. URL : <http://insitu.revues.org/11243> ; Moisset Philippe, « Le plan neige de l'ingénieur Michaux », *Cent ans d'administration du tourisme, Pour Mémoire*, Revue d'histoire du MEDDE, hors-série, 2012, pp. 67-70.

43. Lire, par exemple, les critiques de l'architecte Laurent Chappis (lequel, nommé urbaniste en chef du projet de Courchevel le 9 février 1946 par le MRU, quitta la direction de l'aménagement de Courchevel en 1959 en désaccord avec les donneurs d'ordre ; il œuvra aussi à Flaine, aux Sept Laux, à l'Alpe d'Huez, Chamrousse, Allos, Sestrières, Pila, etc.) : Chappis Laurent, *Ma Montagne... du rêve à la réalité*, Tome 1, FACIM, 2003 p. 27. Tome 2 p. 29 ; Revil Philippe, *L'anarchitecte, Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc*, Guérin, 2002, 228 p. ; également Archives dép. Savoie, Fonds Chappis, 30J 325.

44. Un droit de l'urbanisme spécifique à la montagne n'a véritablement émergé que dans les années 1970, chronologiquement après le développement massif de l'économie de « l'or blanc ». Les stations ont pu naître sans grandes contraintes en termes de droit du sol, en dehors du règlement national d'urbanisme et de quelques plans d'occupation des sols. Les projets pluriannuels de développement touristique et les unités touristiques nouvelles apparaissent seulement à la fin des années 1970 (décret n° 77-1281 du 22 novembre 1977).

B. De la pensée à la règle : l'essor du droit de la planification urbaine

En continuité d'une dynamique de planification enclenchée par l'État depuis les années 1935-1936, le régime de Vichy façonnera à sa manière la politique d'aménagement touristique en réutilisant tout d'abord la réglementation préexistante, puis en adoptant de nouveaux textes, de sorte que l'étau de l'État s'est resserré pour tenter d'imposer la planification dans les zones de montagne à enjeux touristiques. Telle sera pour l'essentiel la stratégie de Vichy en vue de « verrouiller » l'urbanisme des stations de sport d'hiver.

Vichy s'appuie sur les textes de la Troisième République

Pressé d'agir, le régime de Vichy applique au départ les textes en vigueur, qui tendent à donner une dimension intercommunale ou régionale à l'urbanisme. Il reprendra ainsi à son compte la notion de groupements d'urbanisme, dont l'origine remontait en pratique aux années 1930⁴⁵ et en droit aux dispositions du décret-loi du 25 juillet 1935 relatif à la création des projets régionaux d'urbanisme⁴⁶. Ce décret-loi avait complété la loi « Cornudet » du 14 mars 1919⁴⁷, elle-même déjà modifiée par celle du 19 juillet 1924⁴⁸. Pour mémoire, la loi du 14 mars 1919 a initié pour la première fois en France la réalisation de plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes (PAEE). Ces plans étaient réservés aux communes de plus de 10 000 habitants pour le cas général, mais aussi à des cas particuliers : villes du département de la Seine ; certaines agglomérations à caractère pittoresque, artistique ou historique ; stations balnéaires maritimes, hydrominérales, climatiques ou sportives dont la population, quelle qu'en fut l'importance, augmentait de 50 % ou plus à certaines périodes de l'année (L. 1919, art. 1). En pratique toutefois, la mise en place des PAEE demeura embryonnaire, malgré un délai de trois ans fixé par l'État pour leur réalisation (délai prorogé de trois ans, à nouveau,

45. En 1932, il fut décidé d'établir un projet d'aménagement de la région parisienne dans son ensemble. À Lyon, en 1934, le préfet encouragea la création d'un comité régional d'études des grandes questions d'urbanisme de la région lyonnaise.

46. *JO*, 27 juillet 1935.

47. *JO*, 15 mars 1919.

48. *JO*, 22 juillet 1924.

en 1923)⁴⁹. Peu de PAEE ont été approuvés par l'État s'agissant des communes de montagne⁵⁰ (à l'exception de Chamonix en 1934, semble-t-il, dont le plan était préparé depuis 1925).

Bien qu'affleurant déjà dans la loi du 14 mars 1919 (art. 9), la dimension régionale de l'urbanisme a été surtout renforcée par le décret-loi du 25 juillet 1935 relatif à la création des projets régionaux d'urbanisme. Les régions d'urbanisme ainsi considérées n'étaient pas des collectivités décentralisées ou des circonscriptions administratives déconcentrées, mais un assemblage de communes que réunissaient des intérêts communs : des centres urbains d'une même région industrielle ou minière, des stations balnéaires, hydrominérales, climatiques, uvales ou encore touristiques formant un même ensemble géographique (DL 1935, art. 1). L'initiative de création d'une région d'urbanisme procédait du préfet ou des communes intéressées, puis son approbation s'opérait par décret pris sur proposition du ministre de l'Intérieur, après qu'une majorité qualifiée des communes se soit exprimée en faveur de sa création⁵¹. Sa création imposait aux communes d'adhérer à un projet d'ensemble. En effet, d'une part les communes concernées devaient collectivement s'engager dans l'élaboration d'un projet régional d'urbanisme à déclarer d'utilité publique (*nota bene* : « projet » est ici synonyme de « plan ») dans les deux ans de la constitution de la région d'urbanisme⁵². Il s'agissait d'une planification contraignante. Les communes concernées pouvaient être de surcroît sommées de s'engager individuellement dans l'élaboration d'un PAEE si elles n'en étaient pas pourvues (par arrêté préfectoral pris après avis d'un comité régional), ou de modifier le leur. Dans tous les cas, ce plan devait être établi en concordance

49. Un tableau fait état de seulement 214 plans approuvés, dont 19 pour les stations balnéaires, maritimes, hydrominérales, sportives : Rapport Viviane Claude, *Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes, 1919-1940 : sources et question*, Ministère de l'Équipement, 1990, 53 p., reproduit in Lebreton Jean-Pierre, Demouveau Jean-Pierre, *La naissance du droit de l'urbanisme, op. cit.*, p. 158.

50. Même si la réalisation d'un PAEE avait souvent débuté ou avait été envisagée, par exemple dans certaines communes de Savoie (Val d'Isère, Bourg-Saint-Maurice, etc.) : Archives dép. Savoie, cote 105S 22, et aussi Fonds Chappis 30 J.

51. Mais aussi après avis favorable du conseil général et avis simple de la commission d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes.

52. Le projet régional d'urbanisme devait être composé d'un plan directeur et d'un programme. Il devait être adopté et déclaré d'utilité publique après enquête et divers avis, par décret en Conseil d'État (ce décret pouvait aussi imposer d'office la création de syndicats intercommunaux). V. DL 1935, art. 3 à 6.

avec le projet régional. C'était innovant d'un point de vue théorique, même si 80 ans plus tard, on constate encore la faiblesse de l'engagement intercommunal des stations de sport d'hiver. D'autre part, dans les communes du projet régional, s'appliquait de plein droit le régime du permis de construire, dans sa version issue de la loi Siegfried du 15 février 1902. Cela étant, le décret-loi de 1935 accentuait déjà la relégation du maire à un rôle d'exécutant de l'urbanisme, puisque le visa ou l'avis conforme du préfet était dès lors très souvent requis⁵³.

Mais, tout comme les PAEE issus de la loi Cornudet, le décret-loi du 25 juillet 1935 sera assez peu appliqué, les maires n'éprouvant guère d'intérêt pour la nouveauté que représentait la planification : il n'y eut aucune approbation d'un projet régional⁵⁴. Toutefois, les régions d'urbanisme (dénommées aussi « groupements régionaux d'urbanisme » - GRU) ont connu un début de constitution. Juste avant l'avènement du régime de Vichy, 19 groupements régionaux d'urbanisme (GRU) étaient recensés⁵⁵. Assez peu concernaient la montagne. Et lorsque tel était le cas, il s'agissait surtout de secteurs de thermalisme (stations thermales et climatiques). Par exemple, le décret du 29 décembre 1938 créa un GRU dans les Pyrénées-Orientales (Amélie-les-Bains-Palalda, Arles-sur-Tech, etc.)⁵⁶ et le décret du 4 avril 1940 porta création d'un groupement dit « Uriage-Chamrousse » (Isère)⁵⁷. Lorsque le régime de Vichy s'impose en juillet 1940, ce corps de textes préexistants a été conservé pour organiser l'urbanisme des villes, y compris dans les territoires de montagne. Par exemple, un GRU fut créé en Haute-Loire, région certes de montagne, mais avec peu d'enjeux pour

53. L'avis conforme du préfet était requis pour la délivrance des permis de construire pendant la phase d'élaboration du projet régional d'urbanisme. Le visa du préfet était aussi requis pour les grandes opérations d'urbanisme (lotissements, défrichements, travaux publics) afin de constater leur conformité au projet régional. Le préfet avait enfin la possibilité de surseoir à statuer pour repousser des projets de construction non conformes au projet d'aménagement (DL 1935, art. 9 à 12).

54. Lebreton Jean-Pierre, Demouveau Jean-Pierre, *Les grands textes du droit de l'urbanisme*, *op. cit.*, p. 369.

55. *Ibid.*, p. 268.

56. *JO*, 8 janv. 1939, p. 466.

57. *JO*, 11 avril 1940 p. 2654 : le comité du syndicat intercommunal de Chamrousse avait délibéré en ce sens en octobre 1938. De même, des conseils municipaux de Saint-Martin d'Uriage, Herbeys, Séchillienne, Vaulnaveys-le-Haut, Vaulnaveys-le-Bas et Brié-et-Angonnes, ainsi que du conseil général de l'Isère. Il s'agit d'un secteur de montagne, mais aussi de thermalisme. Cependant, l'idée d'y créer une station de sports d'hiver n'était pas absente et remontait aux années 1930.

les stations de ski⁵⁸. L'on sait aussi qu'un projet de création d'un GRU au col des Saisies (Savoie) datait de 1942-1943⁵⁹ (sur la base du décret-loi du 25 juillet 1935). Le but était de créer une station de sports d'hiver⁶⁰. Mais ce projet n'aboutit pas. Un projet concurrent de l'État envisageait d'inscrire neuf communes du même secteur du Beaufortain afin d'inscrire le projet d'aménagement dans une dynamique de parc national⁶¹. À La Toussuire, un projet d'aménagement des territoires de Saint-Jean-de-Maurienne, Fontcouverte et de Villarembert était aussi en gestation (un syndicat intercommunal existait déjà dans les années 1930)⁶².

Les lois de 1942 sur les stations classées et de 1943 sur l'urbanisme

Dès 1940, Vichy va adopter de très nombreux textes pour structurer l'urbanisme et reconstruire les villes⁶³. S'agissant des liens qu'il est possible d'établir avec le développement des stations de sports d'hiver, on doit mentionner la loi n° 498 du 3 avril 1942 relative au régime des stations classées et le décret d'application n° 1199 du 3 avril 1942 portant règlement d'administration publique sur le régime des stations de sports

58. Il s'agissait de « coups partis » avant Vichy. Ex. : décret n° 276 du 2 février 1943 portant constitution d'un groupement d'urbanisme de la région du Puy en Haute-Loire (JO, 3 février 1943 p. 317), en application du décret-loi du 25 juillet 1935 : Le Puy, Aiguilhe, Brives-Charensac, Chadrac, Espaly-Saint-Marcel, Ours-Mons, Polignac, Taulhac-près-le-Puy et Vals.

59. C'était une initiative locale émanant des communes de Hauteluce (qui avait dès 1938 l'intention de rédiger un PAEE sur la base de la loi « Cornudet »), Notre-Dame-de-Bellecombe, Crest-Voland, Villard-sur-Doron et Cohennoz.

60. « En outre, il n'est pas question dans le présent projet de constituer une grosse station avec une grande concentration hôtelière, mais bien au contraire de faire une dissémination de petites stations, de chalets refuges et de petits hôtels [...]. L'organisation du Col des Saisies doit donc être intercommunale, et profiter à chacun des communes environnantes » (Note sur la constitution d'une région d'urbanisme autour du col des Saisies, archives dép. Savoie, cote 205E dépôt 172).

61. L'État souhaitait créer un autre groupement d'urbanisme dans le Beaufortain, en s'appuyant sur la loi du 15 juin 1943, en ajoutant les communes de Venthon, Queige, Césarches et Beaufort. Il voulait tendre vers la rédaction d'un plan de parc national (DGEN, Étude générale du groupement, Lyon, 26 oct. 1943. Archives dép. Savoie, cote 205E dépôt 172). Aucun de ces projets n'a abouti.

62. *Urbanisme*, n° 61, 1938, p. 65.

63. Joye Jean-François, « Organiser le développement urbain : Vichy ou la politique nationale d'urbanisme », op. cit.

d'hiver et d'alpinisme⁶⁴. Ces textes, qui complètent d'autres initiatives prises par Vichy pour structurer le secteur professionnel du tourisme⁶⁵, donnent un statut juridique aux stations de sports d'hiver et d'alpinisme. La loi du 3 avril 1942 va notamment permettre aux stations de sports d'hiver d'être érigées en stations classées⁶⁶. Cette possibilité était toutefois laissée à la discrétion de l'État (classement soit d'office, soit sur demande des collectivités concernées ou des comités d'organisation professionnels de l'industrie considérée)⁶⁷.

64. Loi du 3 avril 1942 (*JO*, 24 mai 1942, p. 1862) et décret n° 1199 du 3 avril 1942 (*JO*, 27 mai 1942, p. 1890 ; ce texte avait repris un projet de charte des stations de neige et d'alpinisme remis en avril 1941 à la direction de l'équipement sportif du CGEGS : Travers Alice, *Politique et représentation de la montagne sous Vichy*, op. cit., p. 86).

65. On peut simplement rappeler que des comités régionaux du tourisme ont été créés par la loi du 12 janvier 1942 (*JO*, 12 mars 242 p. 994 – ex. à Chamonix en 1942) modifiée et complétée par celle du 5 juin 1943 portant réglementation des associations de tourisme (*JO*, 16 juin 1943, p. 1633). Les syndicats d'initiative remontaient cependant à la fin du XIX^e siècle et sont, à la différence des offices du tourisme, des associations privées à but non lucratif qui collaborent avec les communes. Le syndicat d'initiative de Grenoble, l'un des plus anciens de France, avait pris les devants en 1943 pour stimuler les projets d'aménagement des stations de ski dauphinoises, en retard par rapport aux concurrentes savoyardes. Sallebert Jacques, À propos de l'équipement sportif de la montagne, « L'effort du Dauphiné », *Éducation Générale et Sports*, déc. 1943.

66. Ce texte s'inscrivait dans la continuité de textes plus anciens. Les communes qui présentaient des curiosités naturelles, pittoresques, historiques, artistiques, ou encore des avantages par leur emplacement géographique, leur climat, ou par des ressources thermales ou bien sportives, pouvaient déjà être classées. La création de stations hydrominérales, climatiques ou de tourisme remontait à la loi du 24 septembre 1919 et au décret du 4 mai 1920 (voire, à un texte antérieur pour les stations climatiques). Beaucoup de communes de montagne avaient ainsi été classées stations climatiques ou de tourisme avant 1942. Par ex. : Chamonix (station climatique, décret du 10 juin 1912), Briançon (station climatique, décret du 8 juillet 1914), Megève (station de tourisme, décret du 19 août 1928), Samoëns (station de tourisme, décret du 1er mars 1924), Combloux (station de tourisme, décret du 21 mai 1932), Morzine (station de tourisme, décret du 17 nov. 1947), Vallorcine (station de tourisme, décret du 13 juin 1936), Montgenèvre (station de tourisme, décret du 13 déc. 1938), Saint-Pierre de Chartreuse (station climatique, décret du 4 juillet 1938). Pour information, la loi n° 2006-437 du 14 avril 2006 a introduit une réforme du classement des communes touristiques (voir la liste des communes classées avant et après 2009 sur le site officiel : www.economie.gouv.fr/nouvelles-communes-et-stations-touristiques).

67. S'agissant des stations de sports d'hiver et d'alpinisme, le classement était toutefois prononcé sur l'initiative du secrétaire d'État à l'Éducation nationale et à la Jeunesse (CGEGS), par arrêté concerté du ministre secrétaire d'État à l'Économie nationale et aux Finances, du secrétaire d'État à l'Éducation nationale, du ministre secrétaire d'État à l'Intérieur, du secrétaire d'État aux Communications et du secrétaire d'État à la Famille et à la Santé (art. 2 du décret n° 1199 du 3 avril 1942).

Ce statut était important, car il visait à développer la fréquentation et à favoriser la réalisation de travaux d'équipement et d'entretien. Au plan fiscal, il permettait à la station de percevoir la taxe de séjour⁶⁸. Mais c'est surtout le volet décisionnel relatif à l'urbanisme qui retient l'attention : dès lors qu'une station de sports d'hiver était classée, l'État s'immisçait dans le tourisme montagnard. Si un groupe de communes était classé, le classement avait pour effet de constituer les communes en un groupement régional auquel s'appliquaient les dispositions du décret du 25 juillet 1935 sur les projets régionaux d'urbanisme (L. 1942, article. 4). Autrement dit, les communes concernées devaient élaborer un plan et un programme d'équipement, leur approbation valant déclaration d'utilité publique pour les opérations qui y étaient prévues. L'article 6 de la loi du 3 avril 1942 disposait de surcroît, en son 1^o, que des règlements d'administration publique devaient notamment déterminer : « Les obligations particulières à chaque catégorie de stations classées spécialement au point de vue de l'urbanisme et de l'hygiène, des servitudes qui pourront y être imposées à la propriété privée, et les cas dans lesquels une indemnité pourra être due ». Une orientation claire fut ainsi dessinée, la propriété privée pouvant être largement soumise aux fins du développement touristique de la station dont l'État souhaitait alors accaparer le pilotage, voire le foncier. Le besoin pour le régime de Vichy de maîtriser le développement urbain en montagne était si pressant que le 3 avril 1942 fut également signé un décret n° 1199. Ce texte précisa, outre l'obligation d'organiser un service médical, l'obligation pour chaque commune classée d'établir un PAEE accompagné d'un programme d'équipement générateur de servitudes (précisant par exemple le tracé des pistes de ski). Dès lors, aucun travail ne pouvait être entrepris s'il ne figurait préalablement dans le programme approuvé⁶⁹. Les servitudes

68. L'art. 5 de la loi du 3 avril 1942 imposait la perception de la taxe de séjour dans les conditions prévues par la loi du 24 septembre 1919 dans toutes les stations classées. La création de la taxe de séjour remonte toutefois à la loi du 13 avril 1910 et c'était alors un impôt facultatif, perçu au bénéfice exclusif des stations climatiques et hydrominérales (puis étendu en 1919 à l'ensemble des stations de tourisme). V., pour le régime actuel : CGCT, art. L. 2333-27.

69. JO, 27 mai 1942, n° 126, art. 2 : « Le programme d'équipement prévu à l'article précédent comprendra : 1° Un plan déterminant notamment le tracé des pistes de ski et les itinéraires d'excursions qui doivent être balisés, les chalets-refuges et postes de secours à édifier, les installations mécaniques utilisées pour les montées, ainsi que les ouvrages divers tels que patinoires et pistes dont la réalisation est envisagée ; 2° Un programme déterminant les servitudes et les conditions relatives à l'exécution du plan. Ces servitudes pourront comporter notamment le droit de passage des skieurs sur les terrains enneigés non clos

prévues ne pouvaient ouvrir droit à indemnité que si elles apportaient un trouble grave à la jouissance des riverains ou un dommage appréciable à la propriété⁷⁰. Ce dispositif sera conservé à la Libération⁷¹.

Il faut ensuite mentionner la loi d'urbanisme du 15 juin 1943, puisqu'elle abroge le décret-loi du 25 juillet 1935 relatif aux projets régionaux d'urbanisme. D'une part, son article 14 va rappeler que peuvent être constituées en groupements d'urbanisme, outre les communes voisines – limitrophes ou non – situées ou non dans un même département, que réunissent des intérêts communs, « les communes soumises au régime des stations classées, par application de la loi du 3 avril 1942 lorsqu'elles forment un même ensemble géographique ». La loi d'urbanisme de 1943 diffère cependant du décret-loi du 25 juillet 1935 en ce qui concerne l'initiative de la constitution des groupements d'urbanisme. Outre la demande de constitution pouvant émaner des autorités locales, mais dont on n'espérait guère, l'inspecteur général de l'urbanisme, nouvel homme fort de l'urbanisme au plan local et représentant du délégué général à l'équipement national⁷², possédait un droit d'initiative pour la création de ces groupements⁷³. Les communes appartenant à un groupement d'urbanisme étaient alors aménagées

de murs ainsi que le droit, en observant les précautions imposées par les règlements, d'installer au-dessus de toute propriété privée des câbles pour l'exploitation des engins de montées mécaniques et de faire circuler sur ces câbles des appareils de transport appropriés. Le projet est approuvé et les travaux à exécuter par l'application du plan sont déclarés d'utilité publique par arrêté concerté du secrétaire d'État aux communications, du secrétaire d'État à l'éducation nationale et à la jeunesse et du ministre secrétaire d'État, après avis conforme du ministre secrétaire d'État à l'agriculture (eaux et forêts) et du délégué général à l'équipement national. Aucun travail de la nature de ceux prévus au présent article ne peut être entrepris s'il ne figure préalablement dans le programme approuvé.»

70. Art. 3 du décret n° 1199.

71. Si la loi de 1942 est encore en vigueur, le décret n° 1199 a été en revanche abrogé et remplacé par le décret n° 53-530 du 28 mai 1953 portant règlement d'administration publique sur le régime des stations de sport d'hiver et d'alpinisme (JO, 30 mai 1953, p. 4885). Mais sur le fond, le régime antérieur a été maintenu. L'art. 6 du décret n° 53-530 exigeait un projet d'aménagement dans les communes classées selon l'article 36, 4° de la loi d'urbanisme du 15 juin 1943 (ensuite viendra l'obligation de créer un plan d'occupation des sols – POS : décret n° 68-1031 du 14 novembre 1968).

72. À l'échelon régional, des services extérieurs d'urbanisme furent créés et placés sous l'autorité d'un inspecteur général de l'urbanisme (IGU). Un arrêté du 25 juin 1943 créa 18 circonscriptions d'urbanisme, chacune confiée à un IGU.

73. Art. 15 de la loi du 15 juin 1943 (il remplaçait l'article 2 du décret-loi du 25 juillet 1935 relatif à la création des projets régionaux d'urbanisme).

conformément à un projet d'ensemble qui s'appliquait à tout le groupement (L. 15 juin 1943, art. 16). Les projets d'aménagement des groupements d'urbanisme répondaient toutefois à un contenu identique (tout projet comprenait un plan et un programme) susceptible de s'appliquer sur n'importe quel territoire français, les territoires de montagne ne bénéficiant à cette époque d'aucune exception au droit commun de la planification⁷⁴. Le projet du groupement était établi par un homme de l'art (urbaniste ou architecte) désigné par arrêté du DGEN, l'inspecteur général de l'urbanisme supervisant les opérations. Soumis à l'avis du secrétaire d'État à l'intérieur et au comité national de l'urbanisme, le projet était ensuite approuvé par le DGEN par décret en Conseil d'État. Cette approbation valait déclaration d'utilité publique pour toutes les opérations de travaux prévues au projet d'aménagement (L. 15 juin 1943, art. 18 à 20).

D'autre part, la loi du 15 juin 1943 va reconduire l'obligation pour les communes placées dans certaines situations d'élaborer individuellement un « projet d'aménagement » (qui remplaça les PAEE). Rédiger un tel projet était une obligation pour les communes de plus de 10 000 habitants, les communes comprises dans un groupement d'urbanisme, mais aussi pour celles soumises au régime des stations classées par application de la loi du 3 avril 1942 (L. 15 juin 1943, art. 36, 2° et 4^o⁷⁵). Approuvé, comme le projet du groupement d'urbanisme, par le DGEN par décret en conseil d'État et au terme d'une procédure assez similaire (L. 15 juin 1943, art. 38 à 40⁷⁶), le projet d'aménagement aurait dû devenir la référence juridique pour l'aménagement des stations de sports d'hiver. Il était placé dans une situation de dépendance par rapport au projet du groupement car il devait être rédigé en conformité avec ce dernier. Le préfet était de surcroît habilité à faire respecter la primauté de la norme supérieure et à procéder à la mise en conformité par arrêté pris après avis de l'inspecteur général de l'urbanisme (L. 1943, art. 44, 45 et 46). Pour finir, l'article 95 de la loi du 15 juin 1943 a aussi

74. Pour le contenu, se référer à l'art. 17 de la loi du 15 juin 1943 (anc. art. 4 du décret-loi du 25 juillet 1935).

75. En remplacement des articles 1er et 2 des lois de 1919-1924 et de l'article 3 du décret-loi du 25 juillet 1935. Un 5° de l'article 36 autorisait aussi le préfet à établir par arrêté une liste de communes ayant l'obligation d'élaborer un projet d'aménagement (communes en accroissement, communes à caractère pittoresque, artistique ou historique, communes à leur demande).

76. On note aussi que le DGEN pouvait remédier à l'inertie des maires et désigner d'office l'homme de l'art chargé d'élaborer le projet (L. 1943, art. 39).

généralisé le permis de construire permettant de contrôler le respect des projets de construction au projet d'aménagement. Dans ce cas, la délivrance des autorisations d'urbanisme était l'affaire du préfet de département et plus du tout celle du maire. Dans ce système, l'État maîtrisait totalement la procédure, de la rédaction des projets à leur approbation.

La volonté de prise en main par l'État des opérations d'urbanisme que l'on observe à la lecture des textes adoptés avait l'aval des urbanistes, ingénieurs ou architectes eux-mêmes. Tous réclamaient une réglementation plus efficace qui devait passer par la planification urbaine, avec notamment l'utilisation du zonage, de nature à éviter la dispersion des constructions, le désordre urbain et du paysage. « La montagne est conquise par la foule. C'est un fait matériel, mais aussi organique⁷⁷ ». Avec sa nouvelle exploitation, « la montagne n'est tout à coup plus si grande, il faut la ménager et chacun s'y pliera⁷⁸ ». Il s'agissait alors d'« amoindrir l'effet des erreurs déjà commises », de retoucher les « défauts nés d'une improvisation hâtive⁷⁹ ». En particulier, dans son manifeste pour l'urbanisme des stations en 1939, Jean-Paul Sabatou fustigeait l'individualisme des communes de montagne, aux conséquences « déjà désastreuses dans certaines régions » : « trop de particularisme communal, trop de jalousies, de haines même, trop de barrières au sens figuré comme au sens propre [...] et pas assez d'échanges entre communes voisines pour réussir à les grouper dans un but d'intérêt collectif à longue échéance⁸⁰ ». Il se félicitait déjà de l'approbation des décrets-lois de 1935, qui comblaient certaines lacunes et innovaient pour permettre de grouper en « régions » les communes voisines dont les intérêts étaient similaires en termes d'aménagement, de préciser les servitudes des zones affectées à des catégories déterminées de constructions, d'étendre les possibilités d'expropriation ou encore de réglementer l'affichage. Lors de son travail pour l'aménagement de Chamonix, il estimera aussi que des erreurs auraient pu être évitées si l'initiative privée avait été dirigée⁸¹. Dans le rapport de la mission de la région de Belleville, des Allues et de Saint-Bon (Savoie), les auteurs firent également part de leur souhait que l'État s'emparât de l'aménagement des stations pour « éviter le mauvais

77. Sabatou Jean-Paul, « L'urbanisme en montagne », *op. cit.*, p. 67.

78. A.F. Duval et G. Meyer-Heine, in *Urbanisme*, n° 61, 1938, *op. cit.* p. 46 et p. 67.

79. Sabatou Jean-Paul, « L'urbanisme en montagne », *op. cit.*, p. 69.

80. *Ibid.*, p. 69.

81. Plans de 1942 et 1944, Archives communales de Chamonix, Fonds Sabatou.

goût», rechercher «l'unité», «l'harmonie» ou encore «viser une réussite durable de la station». Pour ce faire, il fallait «une directive urbaine» pour chaque agglomération, à savoir un plan et des moyens pour l'urbaniste en charge du projet. Il fallait armer légalement et administrativement cet urbaniste «de toute l'autorité nécessaire», afin qu'il pût surveiller effectivement la mise en œuvre des aménagements prévus au plan⁸². En somme, ils en appelaient à un État fort, capable de maîtriser les opérations du début à la fin.

Mais ce système de contrôle de l'urbanisme est resté théorique sous Vichy. Aucune commune de montagne n'a été classée commune de sports d'hiver et d'alpinisme par ce régime à l'existence trop courte (en revanche, de nombreux classements «station de sports d'hiver» interviendront peu après)⁸³. Il y a eu également très peu de groupements d'urbanisme constitués en secteur de montagne sous Vichy (surtout, peu en lien avec l'émergence de nouvelles stations de ski⁸⁴) et encore moins de projets d'aménagement approuvés en application de la loi du 15 juin 1943, même si la rédaction d'un certain nombre de plans avait été engagée. C'est ainsi qu'en dépit des velléités du régime de Vichy de rationaliser le développement des stations, celles-ci – en grande majorité – ont été développées après-guerre sans le contrôle espéré par l'État sur les investisseurs.

S'agissant de l'urbanisme opérationnel, c'est en réalité l'outil du lotissement – dont l'existence était plus ancienne – qui sera souvent utilisé pour aménager les stations (Les Saisies, Courchevel, Chamrousse, Saint-François-Longchamp, La Rosière, etc.). Les aménagements ont été fréquemment réalisés après division du foncier acquis par les collectivités publiques

82. Mission de 1942, Archives départementales de Savoie, cote 30J 78, *op. cit.* p. 46, et pp. 53-55.

83. Par ex., décret du 9 avril 1960 portant classement de la commune de Saint-Gervais-les-Bains en station mixte de sports d'hiver et d'alpinisme, hydrominérale et climatique (*JO*, 15 avril 1960 p. 3490); et surtout, décret n° 69-685 du 18 juin 1969 portant classement de communes, groupes de communes et fractions de communes en stations de sports d'hiver et d'alpinisme (ce texte classait une quarantaine de communes ou groupements de communes de montagne: *JO*, 22 juin 1969, p. 6335).

84. Un décret n° 3326 du 9 déc. 1943 a toutefois créé le groupement d'urbanisme du lac d'Annecy (*JO*, 13-14 déc. 1943, p. 3191, rectific. *JO*, 13 janv. 1944), en application de la loi d'urbanisme du 15 juin 1913. Une trentaine de communes étaient concernées, autour dudit lac (Montmin, Talloire, Veyrier-du-Lac), mais aussi à proximité (Faverges, La Clusaz, Thônes, etc.).

(à l'amiable ou par expropriation pour cause d'utilité publique)⁸⁵ ou possédé depuis des temps immémoriaux par les communes⁸⁶. Les prés divisés en lots ont été vendus ou concédés par les communes, les départements ou l'État à des constructeurs, les autorisations de construire étant délivrées par le préfet. C'était le moyen le plus rapide pour permettre la réalisation des projets. Les cahiers des charges des lotissements étaient du coup très fournis et contenaient de nombreuses dispositions d'urbanisme, contractuelles ou de nature réglementaire (servitudes de passage, règles architecturales, de distances, saillies, destination des lots et des constructions : catégories d'hôtels, pensions de famille, résidences secondaires, centres commerciaux, etc.). Ce système a souvent conduit à dénaturer les desseins de l'État pour les territoires de sports d'hiver. Le cas du site de Courchevel est à ce titre révélateur. Il n'y eut pas immédiatement de projet d'aménagement au sens de la loi d'urbanisme du 15 juin 1943, mais un schéma d'aménagement de la station (d'ensemble et par vallée). Ce schéma, en dépit de l'autorité de l'urbaniste en charge du projet, avait une portée programmatique aux fins de demander des subventions ou des autorisations de construire sans être au sens juridique un véritable document de planification contraignant pour encadrer l'utilisation des sols⁸⁷. La vente de lots à bâtir au coup par coup sera privilégiée, engendrant une forte spéculation et l'appropriation privée ; le résultat fut aux antipodes de la vocation humaniste initiale d'une station imaginée comme « populaire ». En réalité, l'État bâtisseur de stations dans les années 1960 (Plan neige) ne fera pas mieux que les initiatives privées pourtant décriées dans les années 1940 (notamment à l'Alpe d'Huez, Megève ou Lanslevillard)⁸⁸.

85. Vichy ayant par ailleurs facilité le recours à l'expropriation (par ex., loi du 11 oct. 1940 tendant à simplifier les procédures d'expropriation pour l'exécution d'urgence de travaux destinés à lutter contre le chômage, *JO*, 25 oct. 1940, p. 5418).

86. L'importance des biens communaux ou sectionnaux dans certains secteurs d'alpages a facilité l'aménagement des stations (comme en Tarentaise), puisque les promoteurs ou aménageurs n'avaient en face d'eux qu'un nombre limité de propriétaires fonciers, les collectivités publiques étant de surcroît intéressées au développement des aménagements quitte à s'affranchir des droits d'usage du sol pourtant détenus par certaines familles : Reffay Annie, « Alpagnes et stations de sports d'hiver en Haute Tarentaise », *Revue de géographie alpine*, tome 62, n° 1, 1974, pp. 41-73.

87. Schéma d'aménagement puis plan d'aménagement de la station des Tovets (Courchevel 1850) en avril et mai 1946 : archives dép. Savoie, cote 30J 82, Fonds Chappis.

88. Bouffe Alain, *Les sports d'hiver dans les Alpes françaises*, op. cit., p. 190 ou Sabatou Jean-Paul, « L'urbanisme en montagne », op. cit., p. 68.

II. L'invention d'un outil juridique spécifique destiné à faciliter le déploiement des téléphériques

Le transport par câble est utilisé depuis le XIX^e siècle pour les besoins de l'agriculture de montagne en secteurs difficiles d'accès (transport de bêtes, de foin, de matériel, etc.), pour l'armée (accès aux postes, transport de matériels, etc.) ou encore pour l'activité minière. Il le sera ensuite pour le déplacement urbain : Rio, Grenoble, etc. L'utilisation du câble à des fins de transport des touristes (skieurs, randonneurs, alpinistes, cyclistes ou visiteurs occasionnels de la montagne, etc.) a donc été instituée après l'utilisation du câble à ces fins industrielles, agricoles ou fonctionnelles⁸⁹. Mais ces dernières ont permis d'inventer et de roder une technologie qui va ensuite servir l'économie des loisirs (voire, aujourd'hui, les besoins d'éco-mobilité en milieu urbain). La saga des téléphériques a gagné la France des sports d'hiver comme elle avait gagné la Suisse, l'Italie, l'Allemagne ou l'Autriche au début du XX^e siècle. Ce fut autant un enjeu de développement local qu'une vitrine nationale dans un contexte de concurrence économique et technologique international. Emblème de nombreuses stations, le téléphérique est un moyen audacieux de transport en montagne. À la différence des remonte-pentes, il n'est arrêté par aucun terrain accidenté ce qui permet des dénivellations importantes sur de faibles distances. Son coût de construction est certes élevé, mais il est réputé inférieur à celui du funiculaire ou du chemin de fer⁹⁰. Ainsi, malgré l'inconvénient de n'avoir qu'une assez faible capacité de transport, les téléphériques constituent depuis longtemps « les meilleurs éléments de mise en valeur d'une station de sport d'hiver⁹¹ ». Sous Vichy, l'implantation de téléphériques s'est poursuivie, bien qu'à rythme lent : le téléphérique de Serre-Chevallier fut inauguré le 21 décembre 1941 et mis en service en

89. Roy Pierre-Louis, « De fils en aiguilles », *L'Alpe*, Dossier « Au bout du fil. Le câble à l'assaut de la pente », 2015, n° 67, pp. 8-22.

90. Il existait en effet aussi des funiculaires et des chemins de fers de montagne. Ils furent utilisés l'hiver pour le tourisme (par ex., Saint-Gervais en 1921 au col de Voza).

91. Bouffe Alain, *Les sports d'hiver dans les Alpes françaises*, op. cit., p. 88. En 1947, la France aurait déjà compté 22 téléphériques, dont 15 dans les Alpes, et près de 90 projets d'équipements étaient à l'étude : Aiguille du midi (2 tronçons 1923/1927 : Roy Pierre-Louis, *L'Aiguille du Midi. L'invention du téléphérique*, Glénat, 2004, 207 p.), Chamonix-Planpraz 1928, Planpraz-Brévent 1930, Megève-Rochebrune 1933, Morzine-Pleyney 1934, Megève-Mont d'Arbois 1934, Mont-Revard 1935, Houches-Bellevue 1936, Saint-Gervais-Le Bettex 1936, Le Bettex-Mont D'Arbois 1937, Auron 1937, Serre-Chevallier 1941. Par ailleurs, il existait depuis 1936 le téléphérique du Mont-Dore-Sancy dans le Massif central.

1942⁹²; celui de Solaise, à Val d'Isère – commencé en 1939 – fut inauguré le 16 décembre 1942. Val d'Isère avait aussi préparé sous Vichy le projet de téléphérique de Bellevarde (ouvert seulement en 1952). Certains projets étaient en gestation par ailleurs : Villard-de-Lans depuis 1935 ; Pralognan depuis 1938 ; l'Alpe d'Huez depuis 1937 ; Saint-Bon, Les Allues et Saint-Martin-de-Belleville depuis 1942⁹³.

Sur le terrain juridique, il y eut aussi à cet égard quelques innovations. Le droit joue d'ailleurs un rôle fondamental en amont de la réalisation des téléphériques puisque c'est après obtention d'une autorisation administrative que l'on peut procéder à la construction des équipements et par la servitude d'utilité publique que l'on « éloigne » le propriétaire privé des risques de gêne ou d'accident liés au fonctionnement de l'équipement. Méconnue, la servitude n'en est pas moins essentielle au transport par câble. Rappelons que sous Vichy, la possibilité d'imposer aux biens des sujétions sous forme de servitudes administratives s'est fortement développée, qu'il s'agisse des servitudes d'urbanisme (l'article 80 de la loi du 15 juin 1943 ayant conforté le principe de non-indemnisation de ce type de servitudes) ou des servitudes d'utilité publique⁹⁴. Le droit de propriété en a été nécessairement affecté. Dans ce contexte, la loi du 8 juillet 1941 a institué une servitude de survol au profit des téléphériques. L'origine politique de cette servitude reste méconnue. Elle résulte probablement de la reprise à l'échelon central de demandes locales adressées à l'État en vue de faciliter la réalisation de projets de téléphériques (comme à Serre-Chevalier ou à Val d'Isère)⁹⁵. À l'instar des textes d'urbanisme édictés sous Vichy, cette loi n'a pas été déclarée nulle par les ordonnances républicaines qui ont été édictées à la Libération. Elle a été considérée comme utile et techniquement satisfaisante par l'administration. Cette servitude de survol fait l'objet d'un régime juridique spécifique, dont

92. <http://www.ina.fr/video/AFE85000639> (film du 9 janvier 1942, consulté le 13 juillet 2016).

93. Bouffe Alain, Les sports d'hiver dans les Alpes françaises, *op. cit.*, p. 96, p. 200, p. 211.

94. Ex. : loi du 25 oct. 1941 relative à l'occupation temporaire des propriétés privées par les travaux publics, *JO*, 8 nov. 1941 ; loi du 26 janv. 1941 créant une servitude à la charge des terrains nécessaires à l'amélioration des routes nationales, *JO*, 14 fév. 1941. L'article 77 de la loi du 15 juin 1943 restreignait par ailleurs l'accès des riverains aux autoroutes.

95. Dans le cadre de nos recherches, nous n'avons pas trouvé d'archives expliquant l'origine de cette loi ou de commentaires doctrinaux. Il n'existe pas non plus de rapport parlementaire (par la force des choses). On sait toutefois qu'à Val d'Isère, la municipalité se plaignait de difficultés à s'entendre avec les propriétaires pour le passage des installations de remontées mécaniques (Archives dép. Savoie, cote 1350W623).

l'avenir apparaît cependant compromis, à la différence du mode de transport qu'elle facilite et qui semble appelé à un certain renouveau.

A. Le régime de la « servitude T2 »

Il faut rappeler que le téléphérique (ou « téléférique », selon l'orthographe utilisée par le passé) est un mode de transport de la famille des remontées mécaniques⁹⁶. Son régime juridique résulte de plusieurs législations, aujourd'hui imbriquées de manière très complexe. Il dépend du code des transports pour le transport par câble en milieu urbain et pour certaines modalités d'organisation des services compétents, des règles de police ou de sécurité⁹⁷. Il dépend du code du tourisme pour le transport au titre des remontées mécaniques situées dans les zones de montagne ou pour l'encadrement des modes de gestion du service⁹⁸. Il dépend de textes spécifiques relatifs à la sûreté et aux règles de conduite dans les transports ferroviaires ou guidés et pour certains autres transports publics⁹⁹. Il dépend enfin – *last but not least* – du code de l'urbanisme, puisqu'il est nécessaire que le PLU délimite des secteurs dans lesquels vont être implantées les remontées mécaniques¹⁰⁰ et autorisés les travaux¹⁰¹. À ces textes codifiés, s'ajoute au surplus la loi du 8 juillet 1941, qui a institué la servitude dont il va être question.

Cette servitude est connue par l'administration (ministère des Transports) sous le sigle « T 2 » (survol, pose, dépose et entretien de câbles). C'est une catégorie des servitudes d'utilité publique (SUP), c'est-à-dire une limitation administrative au droit de propriété instituée au bénéfice de personnes

96. Art. 43 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 et aujourd'hui code du tourisme, art. L. 342-7 « Sont dénommés "remontées mécaniques" tous les appareils de transports publics de personnes par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, par téléphérique, par téléskis ou par tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs ».

97. Milieu urbain : c. transp. art. L. 1251-3 et s.; règles générales du code du transport : c. tourisme : art. L. 342-8, L. 342-15.

98. L'article L. 1251-2 du code des transports renvoie au code du tourisme (art. L. 342-7 et s., art. R. 342-2 et s.).

99. Décret n° 2016-541 du 3 mai 2016 (*JO*, 6 mai 2016). Il a abrogé le décret n° 730 du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local (*JO*, 23 août 1942, p. 2888, lui-même abrogeant le décret du 11 septembre 1939). Il est applicable aux services de remontées mécaniques et de tapis roulants. v. c. tourisme art. R. 342-19.

100. C. urb. art. L. 151-38 et L. 473-2.

101. Autorisations d'exécution de travaux et de mise en exploitation de remontées mécaniques, obligations de démantèlement et de remise en état des sites : c. urb. art. L. 472-1 et s., R. 472-1.

publiques, de concessionnaires de services ou de travaux publics, de personnes privées exerçant une activité d'intérêt général. Comme elle est relative à l'utilisation ou l'occupation du sol, elle doit, là où elle existe, être annexée au plan local d'urbanisme pour être opposable aux tiers¹⁰². Son régime n'a pas été modifié depuis Vichy.

**Loi du 8 juillet 1941 établissant une servitude de survol
au profit des téléphériques**

Nous, Maréchal de France, chef de l'État français, le conseil des ministres entendu,

Article 1

La déclaration d'utilité publique d'un téléphérique affecté au transport des voyageurs confère au constructeur ou à l'exploitant le droit à l'établissement d'une servitude de libre survol au-dessus des terrains non bâtis, non fermés de murs ou autres clôtures équivalentes.

Article 2

Cette servitude s'exerce à partir d'une hauteur de 50 mètres au-dessus du niveau du sol, mesurée suivant la verticale¹⁰³; par rapport aux limites définies par cette hauteur, les prescriptions techniques concernant la distance de la ligne téléphérique aux obstacles fixes seront observées.

La servitude est applicable sur une largeur correspondant à l'emprise de la ligne, compte tenu de ces mêmes prescriptions.

En vue de faciliter la pose, la dépose, l'entretien des câbles, la déclaration d'utilité publique confère au constructeur ou à l'exploitant le droit de faire dégager de tout obstacle ou végétation une zone de largeur strictement suffisante et ne pouvant excéder quatre mètres au-dessus de la ligne et jusqu'au niveau du sol.

102. C. urb. art. L. 151-43.

103. Nota bene: le juge administratif exerce un contrôle sur l'arrêté portant déclaration d'utilité publique des travaux et conférant à l'exploitant un droit à l'établissement de la servitude de libre survol des terrains inhérents au projet. Il a rappelé que le survol des câbles doit se faire à une hauteur de plus de 50 mètres au-dessus du niveau du sol: CE, 22 avril 1988, *SC Particulière de la Montagne de Blaitière*, n° 42902, *Rec.* 88, p. 155 (contestation de l'arrêté du préfet de la Haute-Savoie du 26 février 1980 déclarant d'utilité publique le projet de rénovation du premier tronçon du téléphérique de l'aiguille du Midi).

L'établissement des présentes servitudes ne fait pas obstacle au droit du propriétaire de se clore ou de bâtir, à condition de les observer et de maintenir la liberté d'accès du personnel de la ligne, dans la mesure exigée par l'exploitation.

Article 3

L'exécution des travaux doit être précédée d'une notification directe aux intéressés et d'une enquête spéciale sur plan parcellaire dans chaque commune. Elle ne peut avoir lieu qu'après approbation du projet de détail du tracé par l'autorité compétente. Elle n'entraîne aucune dépossession.

Article 4

Les indemnités allouées à raison des servitudes ci-dessus et les conditions dans lesquelles sera assuré l'entretien de la zone dégagée de tout obstacle sont réglées en premier ressort par le juge de paix. Elles doivent nécessairement donner lieu à expertise. Chaque partie désignera un expert, à défaut d'accord sur le choix d'un seul, un troisième étant alors nommé par le juge.

Article 5

Si le juge estime, après avis du ou des experts, que la mise en œuvre des servitudes s'oppose en fait à l'exercice du droit de propriété, le constructeur ou exploitant sera tenu de recourir à la procédure d'expropriation. Il en sera ainsi, notamment, à défaut d'accord du propriétaire, si le constructeur ou l'exploitant considère que la largeur à donner à la zone dégagée de tout obstacle et végétation, prévue par l'article 2, doit être supérieure à 4 mètres.

Article 6

Le constructeur ou l'exploitant du téléphérique est responsable de plein droit des dommages causés aux personnes et aux biens par le passage des câbles et cabines ou par les objets qui s'en détachent.

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime¹⁰⁴.

Article 7

Le présent décret sera publié au Journal officiel et exécuté comme loi de l'État.

104. *Nota bene*: la servitude de survol de la loi du 8 juillet 1941 établit un régime spécial de responsabilité civile. Ce régime écarte la force majeure comme une cause traditionnelle d'exonération. V. Mauclair Stéphanie, *Recherche sur l'articulation entre le droit commun et le droit spécial en droit de la responsabilité civile extracontractuelle*, Thèse, Orléans, CRJ Pothier, 2011, spéc. p. 1, 45, 157, 249. 53, 137, 210.

Cette servitude a toutefois été peu utilisée, sauf dans certaines grandes stations, car la réalisation de ces « monstres » câblés est peu fréquente et, de manière générale, les téléphériques sont situés dans des zones sauvages dont le foncier n'est pas la propriété de personnes privées. Elle concerne cependant plusieurs téléphériques à Chamonix depuis 1945¹⁰⁵, à Courchevel¹⁰⁶, à l'Alpe d'Huez¹⁰⁷ ou encore à Grenoble¹⁰⁸.

La servitude de survol de 1941 a en réalité perdu de son intérêt depuis que l'article 53 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne a créé une « servitude de survol des terrains où doivent être implantées des remontées mécaniques » (sans abroger pour autant la loi du 8 juillet 1941). Cette seconde servitude puise elle aussi ses racines juridiques sous le régime de Vichy (v. supra note 69). Elle se révèle à l'usage plus aisée à mobiliser, y compris pour la réalisation d'importants téléphériques¹⁰⁹, car même si elle n'est applicable qu'à l'intérieur des zones et secteurs délimités par les plans locaux d'urbanisme, elle concerne l'ensemble des remontées mécaniques sans limitation minimale de hauteur de survol et permet même le survol de terrains bâtis à titre d'exception, notamment lorsque l'institution de la servitude apparaît comme le seul moyen d'assurer la réalisation des pistes ou des équipements¹¹⁰ (l'administration étant toutefois tenue de motiver spécialement sa décision sur ce point)¹¹¹. De son côté, la servitude de la loi du 8 juillet 1941 ne concerne

105. PLU Chamonix, annexe, liste des SUP.

106. Téléphérique de La Saulire, arrêté préfectoral du 8 fév. 1988 (source : PLU Saint Bon-Tarentaise, annexe, liste des SUP).

107. Téléphérique des Grandes Rousses, tronçon 1 et 2, arrêté préfectoral du 11 décembre 1954, n° 64.75 du 13 janvier 1964 tronçon 3). Source : PLU d'Huez, Annexe liste des SUP.

108. PLU Grenoble, annexe, liste de SUP, téléphérique de la Bastille.

109. À Val d'Isère, ou pour la liaison Les Arcs - La Plagne (V., CAA Lyon, 19 mars 2013 n° 12LY02092) : par arrêté du 22 mars 2002, le préfet de la Savoie a en effet déclaré d'utilité publique la réalisation, dans le cadre d'une unité touristique nouvelle antérieurement autorisée, d'un téléphérique assurant la liaison entre les stations de sports d'hiver de La Plagne et des Arcs, et mis en compatibilité avec ce projet les PLU des communes de Bellentre, Landry et Peysey-Nancroix. Il a ensuite, par arrêté du 16 avril 2003, pris après enquête parcellaire, institué des servitudes de survol et d'accès grevant les terrains privés situés à l'aplomb des câbles, dans un couloir d'une largeur de 24,10 mètres).

110. Le régime de cette servitude est régi par le code du tourisme (articles L. 342-20 à L. 342-26, spéc. art. L. 342-23).

111. CAA Nancy, 13 avril 2000, *Min. Equip. c. MM. Misserand, Cretin et a.*, n°96NC02999 (BJDU, 2000, p. 204).

que les téléphériques et ne permet pas d'installer un transport par câbles à moins de 50 mètres au-dessus du sol, seul le recours à l'expropriation étant envisageable pour s'affranchir de cette limite. Elle ne peut pas non plus atteindre des terrains bâtis, fermés de murs ou autres clôtures équivalentes¹¹².

B. La « servitude T2 » et les enjeux urbains modernes

Après un tassement du recours au transport par câble, on assiste aujourd'hui à un nouvel essor, notamment en milieu urbain pour faciliter les déplacements quotidiens des habitants tout en valorisant l'attractivité touristique des villes. Ce mode silencieux de transport semble apte à limiter les émissions de gaz à effet de serre (plusieurs systèmes pouvant être utilisés : funiculaires, téléphériques, tramways à traction par câble). Le transport par câble séduit de nombreuses villes du monde pour des trajets qui n'ont pas forcément de lien avec le dénivelé, tout simplement pour relier ou désenclaver des quartiers, passer au-dessus d'un fleuve, relier des gares (Caracas, Rio, Brooklyn, Moscou, Portland, Londres, Fribourg, Brest, Grenoble, Roissy, Toulouse, Lyon, Paris, Orléans, Nantes, Créteil, etc.).

Pour parvenir à développer les téléphériques en milieu urbain, il a été toutefois nécessaire d'adapter une législation dont l'emploi est aujourd'hui malaisé. Les adaptations sont cependant réalisées au coup par coup, sans vision d'ensemble des besoins et des problèmes à résoudre. Il est certain que la loi du 8 juillet de 1941 n'est pas totalement adaptée au milieu urbain, là où les propriétés bâties doivent être, en général, survolées. Si elle ne l'est pas, ce n'est pas parce qu'elle réserve son application à la montagne (rien n'empêche de l'appliquer en dehors de ce milieu et, du reste, elle a été utilisée à Grenoble pour le téléphérique de la Bastille), mais parce qu'elle ne permet pas d'installer un transport par câbles à moins de 50 mètres au-dessus du sol et qu'elle ne peut pas non plus atteindre des terrains bâtis, fermés de murs ou autres clôtures équivalentes. Par ailleurs, l'autre servitude de survol des terrains où doivent être implantées des remontées mécaniques, issue de l'article 53 de la loi du 9 janvier 1985, n'est pas aisément applicable au

112. Une réponse ministérielle explique la différence de régime entre ces servitudes (Rép. Min. à QE n° 20174, *JOAN*, 16 mars 2004, p. 2053). « Quand une servitude est imposée, l'acte créant la servitude doit en préciser le fondement législatif, loi de 1941 ou article 53 de la loi Montagne. Ces deux types de servitudes ont en effet chacun leur régime propre en ce qui concerne notamment la procédure préalable à leur établissement, les règles de protection des bâtiments, l'indemnisation des propriétaires des terrains grevés et l'étendue des droits de ces derniers [...] ».

milieu urbain, non pas parce que ce texte en exclut stricto sensu l'application en milieu urbain de montagne, mais parce qu'elle concerne essentiellement des communes pouvant développer la pratique du ski.

Après une tentative d'extension du champ d'application de la loi du 8 juillet 1941 pour l'adapter au contexte urbain (ce qui aurait été une solution simple)¹¹³ et une autre visant son abrogation pure et simple dans un but de simplification du droit¹¹⁴, l'ordonnance n° 2015-1495 du 18 novembre 2015 et son décret d'application n° 2015-1581 du 3 décembre 2015 sont finalement intervenus pour faciliter le développement des téléphériques urbains¹¹⁵. L'ordonnance n° 2015-1495 crée une troisième section au chapitre I^{er} du titre V du livre II de la première partie du code des transports, intitulée « Transport par câbles en milieu urbain ». L'article L. 1251-3 du code des transports dispose : « La déclaration de projet ou la déclaration d'utilité publique d'une infrastructure de transport par câbles en milieu urbain relevant de l'article L. 2000-1 confère aux autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 et à l'article L. 1241-1 le droit à l'établissement par l'autorité administrative compétente de l'État de servitudes d'utilité publique de libre survol, de passage et d'implantation de dispositifs de faible ampleur indispensables à la sécurité du système de transport par câbles, sur des propriétés privées ou faisant partie du domaine privé d'une collectivité publique, bâties ou non bâties, fermées ou non fermées de murs ou clôtures équivalentes. Le point le plus bas du survol ne peut être situé à moins de dix mètres des propriétés survolées ». Le bénéficiaire de la servitude dispose du droit d'accéder, à titre exceptionnel, aux propriétés privées survolées lorsqu'aucun autre moyen pour réaliser l'installation, l'entretien et l'exploitation ne peut être envisagé. Les propriétaires des terrains et immeubles grevés par la servitude peuvent être toutefois indemnisés¹¹⁶.

113. Sénat, proposition de loi n° 422 tendant à élargir les dispositions concernant l'établissement des servitudes de survol prévues par les lois du 8 juillet 1941 et du 31 décembre 1966, M. Francis Palmero, 14 juin 1978.

114. Proposition de loi n° 3311 portant abrogation de la loi du 8 juillet 1941 établissant une servitude de survol au profit des téléphériques, Assemblée nationale, 19 sept. 2006.

115. Respectiv. *JO*, 20 nov. 2015 et *JO*, 5 déc. 2015. L'ordonnance a été prise en vertu de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, notamment le IV de son article 52.

116. V. le régime détaillé de la servitude : art. L. 1251-3 à L. 1251-8, art. R. 1251-1 et s. du code des transports.

L'article 2 de l'ordonnance n° 2015-1495 du 18 novembre 2015 précise que la loi du 8 juillet 1941 est abrogée « en tant qu'elle concerne le transport par câbles en milieu urbain. Toutefois, les servitudes établies en milieu urbain sur le fondement de cette loi se poursuivent conformément aux dispositions de celle-ci ». D'une part, cette abrogation est sans incidence sur les servitudes existantes en milieu urbain prises en application de la loi du 8 juillet 1941. D'autre part, la servitude de la loi de 1941 reste applicable hors milieu urbain. Le pouvoir réglementaire semble vouloir faire une différence entre « montagne » et « milieu urbain ». Ce dernier n'est pas défini et l'on se demande s'il s'agit de faire application de la servitude uniquement dans les communes classées « unités urbaines » au sens de l'INSEE¹¹⁷ ou s'il s'agit de concevoir le milieu urbain de manière large et de retenir, comme en montagne pour appliquer l'article L. 122-5 du code de l'urbanisme, les multiples visages de l'urbanisation (villes, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles, etc.)¹¹⁸. Or, il serait temps de s'apercevoir qu'une partie non négligeable de la montagne française est, soit sous influence des milieux ou systèmes urbains, soit incluse en eux, et qu'elle en subit peu ou prou les mêmes contraintes. De nombreuses communes sont du reste classées en zone de montagne tout en étant des unités urbaines – villes ou agglomérations – au sens de l'INSEE (Bourg-Saint-Maurice, le Grand-Bornand, Magland, Chamonix, Bagnères-de-Luchon, etc.)¹¹⁹. Un téléphérique peut tout à fait survoler des quartiers de villages ou de villes de montagne pour gagner les sommets. De récents projets montrent aussi que l'on utilise le transport câblé pour relier la vallée urbaine aux « montagnes à ski » (ex. : projet du FuniFlaine, en Haute-Savoie¹²⁰). L'ordonnance du 18 novembre 2015 semble donc pouvoir s'appliquer aux milieux urbains de montagne.

*

117. Commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2000 habitants.

118. Cet article permet d'encadrer la délivrance des autorisations de construire en zone de montagne (en continuité de l'urbanisation existante).

119. Pour connaître les communes de montagne en unité urbaine v. <http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr/liste-des-communes-classees-en-zone-de-montagne> et http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=zonages/unites_urbaines.htm

120. Il relie Magland (unité urbaine) à Flaine (Haute-Savoie).

En étant confronté aux enjeux du développement des stations de sport d'hiver, le régime de Vichy a joué un rôle moteur dans l'émergence ou l'affirmation de notions clés de l'urbanisme : planification, servitudes, intercommunalité, transport par câble. On doit aussi ajouter à cette liste la protection de la nature. À ce sujet, si certaines études d'historiens avaient déjà pu mettre en valeur la manière dont le régime avait exprimé une politique environnementale¹²¹ assise sur le discours du « retour à la terre » (notamment à propos de l'exploitation des terres agricoles ou des forêts)¹²², dans un autre registre Vichy a également pris des mesures de protection en développant une forme de patrimonialisation de la nature sous l'égide du secrétariat à l'Éducation nationale. Le régime a poursuivi l'instruction de projets afin de classer des sites dont la conservation présentait un intérêt général en application de la loi du 2 mai 1930 (dont l'objet est de protéger les monuments et les sites naturels de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque)¹²³. Par exemple, c'est par arrêté du 19 mars 1943 qu'a été inscrit sur la liste des sites classés le site de la « Meije »¹²⁴. De vastes secteurs des Hautes-Pyrénées ont été classés en 1941¹²⁵. À Hauteluce, en Savoie, plusieurs sites ont également été inscrits par arrêtés ministériels en 1943¹²⁶. Des éléments du bâti caractéristique de certains villages ont été protégés¹²⁷.

121. Pearson Chris, La politique environnementale de Vichy, *Vingtième Siècle, Revue d'Histoire*, 2012/1, n° 113, pp. 41-50.

122. Ex. : loi du 27 août 1940 d'inventaire et de mise en culture des terres et des exploitations abandonnées (*JO*, 30 août 1940, p. 4841) ; loi du 21 janvier 1942 permettant de déclarer d'intérêt général des travaux de reboisement et de les rendre obligatoires dans des zones délimitées par décret ministériel (*JO*, 24 janvier 1942 p. 338).

123. Législation codifiée depuis le 21 septembre 2000 aux articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement.

124. Les travaux sur des bâtiments situés dans le site protégé nécessitent l'avis de l'architecte des bâtiments de France. Illustration (parmi d'autres) d'un contentieux lié à la rénovation du refuge de l'Aigle : CAA Marseille, 29 oct. 2015, *Assoc. Les Amis du refuge de l'Aigle*, n°13MA03668.

125. Secteur Vignemale, Poueymidau, Gave de Gavarnie, Landilla, montagne d'Oueil-de-Gaillarde, pic Badet, etc. Cf. décret n° 5328 du 26 déc. 1941 portant classement de sites et monuments naturels (*JO*, 30 déc. 1941, p. 5584).

126. Hameaux d'Entre-deux-Nants, du Praz et d'Annuit, oratoire de Notre-Dame des Apôtres, pont de Colombes et leurs abords, hameau de Belleville et hameau du Pré, village d'Hauteluce, cols du Joly et de la Fenêtre, lac de la Girotte, col des Saisies et ses abords : arrêtés ministériels des 8 avril 1943, 13 avril 1943, 16 avril 1943, 28 juin 1943, 2 nov. 1943 (source : PLU Hauteluce, annexe, liste des SUP).

127. Comme à La Salle (source : PLU annexe, liste des SUP ; site inscrit entre Serre-Ratier et Serre-Chevalier, et façades-élévations/toitures des immeubles bâtis parcelles n° 655

Ces classements prolongeaient une dynamique plus ancienne de protection de sites (comme à Valloire en 1937¹²⁸ ou à Val d'Isère en 1939¹²⁹) et qui se poursuivra d'ailleurs après Vichy (ainsi, encore, à Valloire en 1945¹³⁰). Enfin, c'est toujours au début des années 1940 que naquirent des réflexions pour créer des parcs nationaux en Vanoise¹³¹ ou dans le Beaufortain¹³². S'agissant des questions d'urbanisme au sens large du terme, le régime de Vichy n'a donc pas été une simple parenthèse. Les outils juridiques hérités de cette époque et adaptés depuis, eux-mêmes créés en continuité de ceux dégagés sous la Troisième République, trouvent aujourd'hui encore un écho remarquable.

Bibliographie

- Balseinte Raymond, « Megève ou la transformation d'une agglomération montagnarde par les sports d'hiver », *Revue de géographie alpine*, tome 47, n° 2, 1959, pp. 131-224.
- Balseinte Raymond, « Les stations de sports d'hiver en France », *Revue de géographie alpine*, t. 46, n° 1, 1958, pp. 129-180.
- Barussaud Marie, « Le développement touristique de l'Alpe d'Huez », *Revue de géographie alpine*, n° 2, 1961, pp. 275-292.
- Bouffe Alain, *Les sports d'hiver dans les Alpes françaises, Étude économique*, Thèse, Faculté de droit de Grenoble, 1947, 225 p.

à 658 section D, inscrit le 8 janv. 1943) ou à Entrevaux (décret n° 527 du 28 fév. 1944 rel. à l'établissement d'une zone de protection autour des fortifications d'Entrevaux, Basses Alpes, *JO*, 3 mars 1944 p. 694).

128. Source : PLU Valloire, annexe, liste des SUP. Site inscrit : abords du col du Galibier, arrêté ministériel du 1^{er} oct. 1937.

129. Source : PLU Val d'Isère, annexe, liste des SUP. Sites classés : abords de la table d'orientation « Le Belvédère », abords du col de l'Iseran, Acte du 2 août 1939.

130. Source : PLU Valloire, annexe, liste des SUP. Sites inscrits : ensemble formé par la chapelle Sainte-Thèle, route du Galibier à Plan-Lachat et sites de Grande et Petite Charmettes et de Plan-Lachat, Roc Saint-Pierre, chapelle Saint-Pierre et leurs abords, lacs Rond, du Grand Ban, des Cerces, des Mottets et camp des Rochilles, hameaux des Étroits, de Tigny, de Bonnenuit, et de Borgé, bourg de Valloire, sites des Verneys, des Granges, des Choseaux, de la Rivine et de Pratier, La Ruaz et route du Galibier (arrêté ministériel du 29 oct. 1945).

131. Couturier Marcel, Projet d'un Parc National à bouquetins en France, *Revue de géographie alpine*, tome 31, n°3, 1943. pp. 393-398.

132. V. *supra* note 61.

- Baudoui Rémy, *Raoul Dautry, le technocrate de la République, 1880-1951*, Balland, 1992.
- Berthier Bruno, « Courchevel, une station de sports d'hiver héritée de Vichy? », in C. Benelbaz, B. Berthier, S. Platon, C. Froger (dir.), *L'œuvre législative de Vichy*, Dalloz, 2017.
- Chappis Laurent, *Ma Montagne... du rêve à la réalité*, FACIM, Tome 1 et 2, 2003.
- Debarbieux Bernard, *Chamonix-Mont-Blanc, Les coulisses de l'aménagement*, ed. Edimontagne, 2001, 207 p.
- Delorme Franck, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », *In Situ*, n° 24, 2014.
- Duval A.-F. et Meyer-Heine George, « Territoires et stations de sports de neige », dossier, *Urbanisme*, n° 61, 1938, pp. 41-72.
- Joye Jean-François, « Organiser le développement urbain : Vichy ou la politique nationale d'urbanisme », in C. Benelbaz, B. Berthier, S. Platon, C. Froger (dir.), *L'œuvre législative de Vichy*, Dalloz, 2017.
- Knafou Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Masson, 1978, 319 p.
- Kuisel Richard F., « Vichy et les origines de la planification économique (1940-1946) », in Prost Antoine (dir.), *Guerres, paix ou sociétés. 1911-1946*, Ed. de l'Atelier, 2003, pp. 158-182.
- Lebreton Jean-Pierre, Demouveau Jean-Pierre, *La naissance du droit de l'urbanisme*, La documentation française, 2007.
- Lyon-Caen Jean-François, « Courchevel 1850 : la "superstation" des Alpes françaises. L'invention d'une pensée nouvelle pour l'urbanisme et l'architecture en montagne », *Revue de géographie alpine*, t. 84, n° 3, 1996.
- Lyon-Caen Jean-François, Chalabi Maryannick, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme et Architecture*, ed. Lieux Dits, 2012, 272 p.
- Micheletto Maddalena, Novarina Gilles, « La montagne vue par les urbanistes (les années 1930-1940) », *Revue de Géographie Alpine*, tome 90, n° 4, 2002, pp. 33-47.
- Paxton Robert, *La France de Vichy 1940-1944*, Le Seuil, rééd. 1997.
- Pearson Chris, « La politique environnementale de Vichy », *Vingtième Siècle, Revue d'Histoire*, 2012/1, n° 113, pp. 41-50.
- Reffay Annie, « Alpages et stations de sports d'hiver en Haute Tarentaise », *Revue de géographie alpine*, tome 62, n° 1, 1974. pp. 41-73.

- Revil Philippe, *L'anarchitecte, Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc*, Guérin, 2002, 228 p.
- Roy Pierre-Louis, « De fils en aiguilles », *L'Alpe*, Dossier « Au bout du fil. Le câble à l'assaut de la pente », 2015, n° 67, pp. 8-22.
- Roy Pierre-Louis, *L'Aiguille du Midi. L'invention du téléphérique*, Glénat, 2004, 207 p.
- Sabatou Jean-Paul, « L'urbanisme en montagne », *L'architecture Aujourd'hui*, 1939, n° 4.
- Sallebert Jacques, « À propos de l'équipement sportif de la montagne, L'effort du Dauphiné », *Éducation Générale et Sports*, déc. 1943.
- Thiebaut Pierre-Armand, « Commentaire de la loi d'urbanisme du 15 juin 1943 », *Urbanisme*, 1943 n°89/90, p. 94.
- Travers Alice, *Politique et représentations de la montagne sous Vichy. La Montagne éducatrice, 1940-1944*, L'Harmattan, 2001, p. 234.
- Veyret-Verner Germaine, « Le Tourisme au secours de la montagne : l'exemple de Val d'Isère », *Revue de géographie alpine*, 1956, vol. 44, n° 1, pp. 37-56.
- Veyret-Verner Germaine, Petit Elisabeth, « De la grande station à la petite ville : l'exemple de Chamonix – Mont Blanc », *Revue de géographie alpine*, tome 60, n° 2, 1972, pp. 285-305.
- Wozniak Marie, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver. 1945-2000*, éd. Société savoisienne d'histoire et d'archéologie, 2007, pp. 18-19, pp. 31-33.
- « Jeunesse de la neige », *Éducation Générale et Sports*, Bulletin mensuel du Commissariat général à l'éducation générale et aux sports, mars 1943.
- Réalisation éventuelle d'une station internationale, Mission d'études des Hautes-Alpes*, CGEGS, 58 p. Archives dép. Savoie, cote 1210W123.
- Réalisation éventuelle d'une station internationale. Station de sports d'hiver – mission d'études de la Région de Belleville, des Allues et de Saint-Bon – rapport monographique et justificatif*, Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale, Direction de l'Équipement Sportif, CGEGS, – 1943 – 75 p., Archives dép. Savoie cote 30J 78 (Fonds Laurent Chappis).
- Station de Chamonix. Avant-projet d'équipement de la vallée de l'Arve*, étude, août 1942, Archives municipales de Chamonix, Aménagement : Fonds Sabatou Jean-Paul.