



· exposition · *Tous à la plage !* · itinérante ·

DOSSIER D'ITINÉRANCE



VACANCES
PROTECTOR

JOURNAUX

Pop'ye

MARQUE

CELESTIN

CELESTIN

Tous à la plage !

Version itinérante de l'exposition présentée du 19 octobre 2016 au 13 février 2017
à la Cité de l'architecture & du patrimoine

sommaire

L'exposition « Tous à la plage ! » P4

1. L'invention de la villégiature P5

**2. Congés payés et tourisme
de masse** P10

3. Quelles villes balnéaires demain ? P17

Publications P21

L'exposition itinérante P22

Générique de l'exposition P27

Contacts :

Myriam Feuchot
directrice de la Production des expositions
T : 01 58 51 52 70
myriam.feuchot@citedelarchitecture.fr

Odile Pradel
chargée de production itinérances
T : 01 58 51 59 33
odile.pradel@citedelarchitecture.fr

TOUS À LA PLAGE!

Villes balnéaires du XVIII^e siècle à nos jours

L'exposition présente la singularité de l'architecture et de l'urbanisme des bords de mer en France, du XVIII^e siècle au début du XXI^e siècle, au regard de nombreux exemples étrangers. Le littoral, autrefois hostile, devient l'objet romantique d'un « désir de rivage », avant d'être la destination privilégiée d'un tourisme de masse. La pratique du bain de mer répond à une demande sociale et culturelle régie par des règles financières, économiques et commerciales toujours en évolution. Les loisirs du bord de mer suscitent de nouveaux programmes architecturaux, ainsi que des modèles innovants d'urbanisme et d'aménagement, qui se répandent sur l'ensemble du territoire.

Dès les années 1730, la villégiature balnéaire prend naissance au sein de la société insulaire et urbaine britannique, puis se diffuse sur toutes les côtes des mers occidentales, et transforme durablement les paysages. La création de villes nouvelles, destinées à la contemplation du paysage et à la déambulation, est fondée sur une trilogie d'équipements : l'établissement de bains, le casino et le grand hôtel ou palace. La crise financière de 1929 sonne le glas de ces premières stations. Elle ouvre la voie au tourisme de masse, plus démocratique, aux aménagements d'ensembles à grande échelle, qui renouvellent les offres d'hébergement, et aux vastes unités touristiques, dotées de villages de vacances et de marinas pour les adeptes du nautisme. Le premier choc pétrolier entraîne une prise de conscience et engage les stations vers de nouveaux concepts écologiques, plus soucieux de la préservation des patrimoines naturel et bâti.

Cette nouvelle civilisation des loisirs, ouverte sur la mondialisation, continue à surdensifier le littoral tout en requalifiant les stations préexistantes. De nouveaux *resorts* colonisent

des littoraux encore vierges et les villes nouvelles intègrent les programmes touristiques parmi leurs composantes. La ville balnéaire préfigure la ville de demain. La majorité des habitants de la planète vit dans les zones côtières, attirée par un littoral qui favorise les activités économiques et multiplie les possibilités de loisirs.

COMMISSARIAT

Bernard Toulhier,
Conservateur général honoraire
du patrimoine, Commissaire général
de l'exposition

Corinne Bélier,
Directrice du musée des Monuments français,
Cité de l'architecture & du patrimoine

Émilie Regnault,
Adjointe au conservateur, commissaire
associée, Cité de l'architecture & du patrimoine

Franck Delorme,
Adjoint au conservateur, commissaire associé,
Cité de l'architecture & du patrimoine

Ci-dessous :
*Promenade des Anglais, Palais de la
Jetée et Monument du Centenaire,*
Nice (Alpes-Maritime, France),
carte postale d'après une photographie
de Jean Gilletta.
© Éditions Gilletta - Nice



1. L'invention de la villégiature



Ci-dessus :
Cabine de bains hippomobile, Ostende,
(Flandre Occidentale, Belgique).
Vue stéréoscopique de Séricourt, 1912.
© Médiathèque du Patrimoine,
Dist. RMN-Grand Palais / Séricourt

Page de droite :
*Royan-Express. Compagnie
Internationale des Wagons-Lits.*
Affiche publicitaire, 1899.
© Musée de Royan
Brighton, From the West Pier,
James Webb (1825-1895) et Georges
Earl (1824-1908). Huile sur toile, 1870.
© Royal Pavilion and Museums,
Brighton & Hove

Dès les années 1730, la ville balnéaire s'invente sur les côtes anglaises sur un modèle qui se diffuse dans toute l'Europe. Sa vocation est, à l'origine, thérapeutique : les élites urbaines européennes – aristocrates ou bourgeois enrichis par le commerce et l'industrie – prennent prétexte du climat malsain de la grande ville pour aller jouir de la *villeggiatura* à la campagne, ou « prendre les eaux » dans les villes thermales et balnéaires. Les premiers établissements de bains sont édifiés dans des zones vierges, à proximité et en périphérie des villes portuaires, donnant naissance aux stations balnéaires.

Ces villes d'été se répandent au XIX^e siècle, âge d'or du balnéaire, à partir des côtes de la Manche et de la mer du Nord sur une grande partie du littoral européen. Elles connaissent un essor continu et une large fréquentation.

Des cités nouvelles surgissent, ouvertes à la promenade pratiquée sur les digues et les jetées, et aux divertissements. En parallèle, les stations d'hiver, lancées par les aristocrates anglais adeptes du Grand Tour, fleurissent au bord de la Méditerranée, telle Nice – la première en Europe.

Les têtes couronnées et les grands industriels élisent leurs résidences d'été dans ces villégiatures, fondées par des investisseurs et des promoteurs. Leur présence attire une clientèle aisée, ouverte au pittoresque et au dépaysement. Ces stations poursuivent leur développement jusqu'à la crise économique de 1929, toujours étroitement adaptées aux particularités des zones côtières et aux évolutions des pratiques balnéaires.

L'accès aux premiers bains de mer

Au milieu du XVIII^e siècle, les médecins découvrent les vertus curatives de l'eau de mer pour la guérison de certaines pathologies et l'amélioration de la santé. Sur les rivages à fortes marées, les *bathing machines*, roulottes en bois tirées par des chevaux, permettent de se changer à l'abri des regards puis de s'immerger dans la mer avec l'aide d'un maître-baigneur.

Le long des littoraux sans grande amplitude de marées, les cabines de bain sont construites sur des plateformes en bois sur pilotis. Pour protéger le baigneur des vagues déferlantes, le bain peut également s'effectuer à partir de structures flottantes. Sur le rivage enfin, des établissements en forme de salons offrent aux plus délicats des soins spécialisés : baignoires d'eau de mer ou bains chauds. Les costumes de bains, en laine, enveloppent la plus grande partie du corps, selon les règles de pudeur, en le protégeant des ardeurs du soleil.

Le succès d'une station est en relation avec son accessibilité. Dès les années 1730, en Angleterre, les liaisons maritimes jouent un rôle déterminant dans la création des villes balnéaires. En l'absence de port, l'arrivée par bateau s'effectue grâce à des débarcadères placés aux extrémités de jetées, de *piers* ou de *Seebrücken*.

À partir des années 1850, la généralisation du chemin de fer favorise un essor sans précédent des stations balnéaires. Les trains spéciaux - directs et de luxe - traversent toute l'Europe et



rejoignent les destinations réputées ou hivernales. Des initiatives commerciales facilitent les voyages, comme ces « trains de plaisir » qui relient à bon prix les capitales aux plages les plus proches et font la joie des caricaturistes. Enfin, sous la III^e République, les liaisons locales se multiplient et connaissent leur extension maximale avant la crise économique de 1929.





Ci-dessus :
From North Pier, Blackpool
 (Lancashire, Royaume-Uni).
 Photochrome, vers 1890-1910.
 © Retrieved from the Library
 of Congress

Ci-contre :
Hôtel Normandy, vue de l'entrée
côté cour, Deauville (Calvados,
France). Photographie anonyme.
 © SIAF/Cité de l'architecture
 & du patrimoine/Archives
 d'architecture du XX^e siècle

Page de droite :
Hôtel Negresco, vue extérieure,
Nice (Alpes-Maritimes, France).
 Photographie de J. Giletta,
 vers 1911-1913. © SIAF/Cité
 de l'architecture & du patrimoine/
 Archives d'architecture du XX^e siècle

Des stations conçues pour la promenade

La réussite d'une station repose sur une série d'acteurs successifs : découverts par des « explorateurs », les sites sont exploités par des investisseurs financiers et lancés par les monarques, artistes et célébrités.

La création d'une station balnéaire met en jeu de multiples intérêts économiques et génère des revenus substantiels pour les compagnies bancaires ou de transport, ainsi que pour le secteur des services. Le lotissement des terrains côtiers – souvent passés du domaine public au privé – s'accompagne d'une forte spéculation foncière. Si ces lotissements, avec leurs compositions géométriques, constituent l'essentiel du tissu urbain, la ville s'organise généralement autour de deux axes structurants : celui du front de mer en croise un second dédié aux activités commerciales, aux divertissements et à l'hébergement collectif. Aux plans en damier ou en éventail, s'ajoutent, jusque dans les années 1930, les influences des parcs à l'anglaise et des cités-jardins.

Comme dans les stations thermales, la promenade est une des activités principales des estivants qui viennent respirer l'air marin, contempler le spectacle de la mer, voir les autres baigneurs et être vu, au cœur d'un ballet social. La déambulation s'effectue

sur le toit de terrasses aménagées, comme aux bains Frascati au Havre, ou sur le remblai des digues, telle la Promenade des Anglais de Nice. Implantée sur les rochers comme à Biarritz, ou fermée par une galerie comme à Ostende, la promenade revêt l'aspect d'un simple chemin de planches à Deauville ou d'une vaste esplanade à Atlantic City. Elle se poursuit sur la jetée ou sur le *pier*, d'origine anglaise, large structure sur pilotis sur laquelle sont disposés des équipements dédiés aux divertissements. À la fin du XIX^e siècle enfin, aux États-Unis et en Angleterre, se multiplient les parcs d'attractions dont le concept est issu des *pleasure gardens* (jardins d'agrément) britanniques.



La vie balnéaire : entre bains et divertissements

Loin d'être improvisée, la journée de villégiature est régie par un ensemble de codes sociaux et de moments attendus : le loisir et l'oisiveté sont organisés. Le moment du bain occupe le cœur de la journée. L'essentiel de la journée est dévolu aux divertissements, entrecoupés de balades dans les jardins et d'excursions dans des sites pittoresques. En effet, la station balnéaire est d'abord un territoire de sociabilité, développé à partir du triptyque que forment l'établissement de bains, l'hôtel et le casino. Leurs espaces communiquent d'ailleurs le plus souvent entre eux, favorisant une multiplicité de lieux de rencontres : cercles fermés des *assembly rooms*, salons de conversation et de correspondance dans les casinos, vastes halls à l'entrée des palaces. Durant la saison, les stations vivent ainsi au rythme de la vie mondaine des capitales, avec un programme strict de rendez-vous : après-midi consacrés aux courses hippiques ou aux sports de plein air, puis soirées au théâtre et à l'opéra.

Après la Première Guerre mondiale, les boîtes de nuit s'ouvrent au jazz à l'américaine et au tango argentin, faisant concurrence aux orchestres des kiosques à musique.

La station est fondée et se développe à partir de son établissement de bains. À la fin du XVIII^e siècle, les premiers d'entre eux, sont encore très proches de ceux des villes thermales, dont ils reprennent le style néoclassique, avec leurs colonnades et portiques surmontés de frontons. Au milieu du XIX^e siècle, la mode évolue vers l'orientalisme et ses décors néo-mauresques, mis en œuvre à Biarritz ou à Trouville. Le bain est pris en pleine mer, en piscine ou en cabines individuelles, mais aussi souvent en famille. Les établissements sont réglementés, organisés en pavillons séparés selon les sexes, ou en espaces divisés par des bâches. L'association des bains et des cures d'air marin conduit à la création des hôpitaux marins. Cette interaction féconde est à l'origine des colonies de vacances, mais aussi des sanatoriums et aériums, destinés à combattre la tuberculose.

Les stations balnéaires comportent de multiples lieux d'agrément. Sur les côtes anglaises, les *piers* accueillent d'importants *pavilions* hébergeant restaurants, théâtres et salles de bal, une formule rapidement exportée vers les rivages européens et américains. Dès le XVIII^e siècle, les Britanniques inaugurent un nouveau lieu de rencontre – les *assembly rooms* –, à la fois salles de danse, de lecture et de jeu, dénommées ailleurs *vauxhalls*, *kursaals* ou casinos. À partir de 1850, l'espace réservé aux jeux d'argent est progressivement dissocié et le casino devient le poumon économique de la station. Celui de Monte-Carlo profite de l'interdiction graduelle de ces jeux en Europe. En France, les casinos restent tolérés dans les lieux de villégiature. Emblèmes de la station, ils doivent perpétuellement se renouveler, passant de l'architecture éclectique de la Belle Époque aux parures de l'Art déco durant la fièvre de construction qui précède la crise de 1929.



Les lieux d'hébergement : du palace au chalet

Le « Grand Hôtel de la Plage » attire une clientèle aristocratique et bourgeoise fortunée, à la recherche d'un cadre confortable, permettant de conserver les habitudes mondaines d'un mode de vie urbain. De 1850 à 1895, il réunit sous un même toit d'importants espaces de réception, accompagnés d'un grand nombre de chambres. La Belle Époque est celle des palaces éclectiques, qui fleurissent dans les stations de renommée internationale telles que Nice. Conçus comme des usines à rêves, ils multiplient le faste, autant extérieur qu'intérieur. L'entre-deux-guerres voit cohabiter deux tendances, celle du régionalisme comme au Royal Picardy au Touquet, et celle du mouvement moderne qui a du mal à séduire une clientèle encore attachée aux styles anciens. Autour de ces grands hôtels gravite en outre une myriade d'établissements de toutes sortes - petits hôtels, meublés, pensions de famille - complétant l'offre d'hébergement.

La maison de villégiature maritime est à l'origine celle de l'élite sociale : résidence d'été de têtes couronnées comme le futur roi George IV au *pavillon* exotique de Brighton, ou villégiature d'hiver comme le « chalet » des banquiers Pereire à Arcachon. De tailles variées, ces demeures



prennent les formes pittoresques de folies, manoirs, châteaux, castels, cottages ou bungalows, propices au dépaysement balnéaire. Nombre de ces villas suivent un programme proche de celui de l'hôtel particulier ou de la maison de plaisance périurbaine, dont elles reprennent l'apparat. Elles s'ouvrent largement sur le paysage et se mettent elles-mêmes en perspective dans l'environnement. Dans les lotissements spéculatifs, la villa - riche ou modeste - est placée en milieu de parcelle ou alignée sur le front de mer, et fait l'objet d'un fructueux marché de modèles, publiés dans des catalogues à l'usage des architectes et de leurs clients.

Médaille:
Villa Marquissette, Royan
(Gironde, France), Paul Quatrevaux.
Aquarelle, non datée.
© Musée de Royan

Ci-dessous:
Villa Téthys, lieu dit de Pyla-sur-Mer
(Gironde, France), *La Teste-de-Buch*:
perspective de la façade sur la mer,
Roger-Henri Expert.
Gouache sur carton, 1927.
© SIAF/Cité de l'architecture
& du patrimoine/Archives
d'architecture du XX^e siècle



2. Congés payés et tourisme de masse



Ci-dessus :

L'été à la Grande Motte, photographie de Pierre Riby, architecture par Jacques Arniac, Albert Cane et Jean de Richemond et Paul d'Outreligne. Carte postale Yvon. © DR

Page de droite :

Trouville à deux heures de Paris, la piscine, Eugène-Maurice Vincent (1887-1956), Trouville (Calvados, France). Affiche publicitaire, vers 1936. © SIAF/Cité de l'architecture & du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle

Ambra solare, Hervé Baille. Affiche publicitaire, 1938.

© DR
© Galerie L'Image, Alassio - Italie

La crise des années 1930 sonne le glas d'une économie touristique fondée sur les élites fortunées : les stations sont désertées, les recettes des casinos en berne et les projets arrêtés. Progressivement, un autre modèle économique se met en place, basé sur l'accès à la mer du plus grand nombre. Dès 1936, en France, l'instauration des congés payés décuple l'attractivité du littoral et entraîne un changement social de la clientèle des stations. En parallèle, l'hivernant devient estivant en quête de soleil, particulièrement sur les côtes de la Méditerranée.

Entre 1938 et 1973, l'explosion des vacances à la mer est favorisée par un accroissement des congés payés (1956 puis 1968), un essor démographique sans précédent de près de 6% annuel, et un taux de croissance économique exceptionnel, de 5% par an, favorisant l'émergence d'une société de consommation de masse.

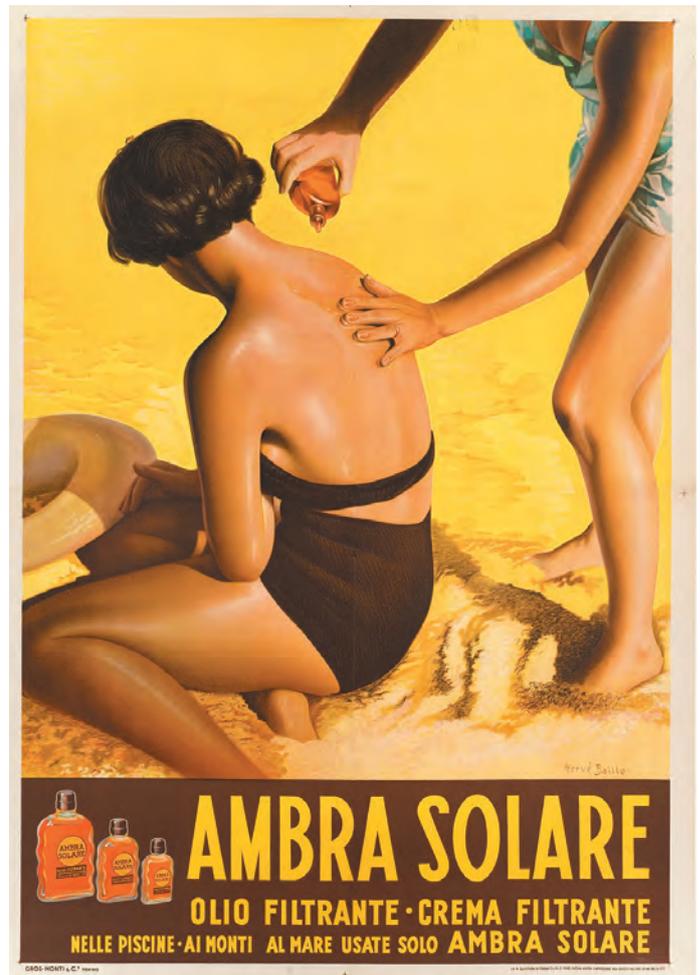
En France, ces décennies sont marquées par un interventionnisme de l'État en matière d'aménagement du territoire avec la prise en main de la planification et du développement touristique du littoral : le changement de nature et d'échelle des opérations est notable. À travers toute l'Europe, cette période résolument optimiste des Trente Glorieuses affirme sa foi dans le progrès et le monde moderne. Elle voit naître de nouvelles pratiques, telles que les vacances au club, le nautisme, ou encore le camping. Loin du bain de mer curatif en eau froide, la plage est désormais un lieu de bronzage et de plaisir que résume le fameux *Sea, Sex and Sun* de Gainsbourg, le tube de l'été 1978.

Les vacances à la mer

En 1936, sous le Front populaire, les deux semaines de congés payés octroyées aux travailleurs comblent le retard de la France par rapport à de nombreux pays européens. Le tourisme pour tous est le sujet de programmes portés par toutes les tendances de l'avant-garde architecturale ou des régimes autoritaires. Les Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) choisissent le thème « Logis et loisirs » pour leur cinquième édition, à Paris, en 1937. En Espagne, une ville de vacances pour les ouvriers barcelonais est imaginée par le groupe catalan du GATCPAC (1932-1937). L'Italie fasciste aménage son littoral en tentant de concilier la tradition nationale et le modernisme futuriste, notamment pour ses colonies de vacances. Entre 1936 et 1939, l'organisation allemande *Kraft durch Freude* (La force par la joie) édifie sur la mer Baltique la « colossale » station de Prora, destinée à l'accueil de 20 000 travailleurs, préfiguration par ses dimensions du tourisme de masse dans l'Europe de l'après-guerre.

À partir des années 1950, la transhumance des grands départs en vacances rythme l'été, avec les voitures bondées d'enfants et de valises, et les traditionnels bouchons sur les routes. Ces scènes sont immortalisées par la photographie et le film, le roman, la chanson et la bande dessinée. L'automobile, symbole de la liberté individuelle « à l'américaine », fait des côtes méditerranéennes la banlieue de Paris. Le nouveau réseau autoroutier en étoile, avec « l'Autoroute du Soleil », amplifie le phénomène. À la fin des Trente Glorieuses, quatorze millions d'automobiles sont en circulation en France, six fois plus qu'en 1940. Sur les plages languedociennes, le ratio est d'une automobile pour quatre estivants.

Cette révolution est aussi celle des mœurs. Dans les années 1930, le corps - enduit de crème - bronze au soleil et se dévoile. Une décennie plus tard, en juillet 1946, Louis Réard lance son maillot de bain deux pièces, le bikini, à la piscine Molitor.



Reconstruction et aménagement du territoire littoral

La Seconde Guerre mondiale a détruit une importante partie des stations balnéaires, notamment celles situées sur les littoraux de l'Atlantique, de la mer du Nord et de la mer Baltique. Durant la guerre, les défenses allemandes s'élèvent, comme le mur de l'Atlantique, de la Norvège à l'Espagne. Les menaces de débarquement en Méditerranée, comme à Nice, entraînent d'irréremédiables destructions, accrues par les bombardements alliés de 1945, qui transforment les villes en champ de ruines. À Royan, 85% de la ville est détruite. Jusqu'en 1956, la reconstruction y est pilotée par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU), sous la houlette de l'architecte en chef Claude Ferret. La ville deviendra « la plus années cinquante de France », avec ses édifices publics ou privés en béton souvent blanc dont les formes libres témoignent de l'influence de l'architecture moderne brésilienne.

Au lendemain de la guerre, les touristes européens, à la recherche du soleil,

sont attirés par les pays méditerranéens et délaissent la France. En 1959, Pierre Sudreau, ministre de la Construction, lance l'idée de grands travaux dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire mise en place par l'État. La France observe les modèles étrangers européens de la Costa Brava en Espagne, ou, sur la mer Noire, de la Bulgarie et de la Roumanie, et les réalisations américaines de Californie et de Floride.

La Direction interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) met en place des missions locales en 1963 pour le Languedoc-Roussillon (Mission Racine), en 1966 pour la Corse et en 1967 pour l'Aquitaine (MIACA). Elles élaborent les schémas d'aménagement et conduisent le développement. Pour la première fois, le littoral est pensé dans son ensemble, et non par commune. La planification prévoit une alternance de zones naturelles et de zones bâties. Elle projette des réseaux routiers et autoroutiers en retrait des côtes, permettant l'arrivée des vacanciers.

Ci-dessous :
Royan aujourd'hui, vue de la mer.
Photographie © Philippe Souchard-Ville de Royan

Page de droite :
La Grande-Motte, immeuble d'habitation « Le Paradis du Soleil », perspective, Jean Balladur (1924-2002) (avec J.-B. Tostivint, coll.).
Lavis et gouache, 1976-1979. © SIAF / Cité de l'architecture & du patrimoine / Archives d'architecture du xx^e siècle © Adagp, Paris, 2016

La Grande-Motte, immeuble d'habitation « Les jardins de la mer », perspective, Jean Balladur (1924-2002). Gouache et encre de Chine, 1975
© Cité de l'architecture & du patrimoine / Archives d'architecture du xx^e siècle © Adagp, Paris, 2016





Enfin, elle propose une offre complète d'équipements de loisirs et de logements (résidences, hôtels, marinas, villages vacances, campings) organisés autour de nouveaux ports de plaisance. L'objectif de l'État est de limiter les atteintes à l'environnement et le «bétonnage» du bord de mer. Sur la même période, l'initiative privée ne perd pas en importance et continue à porter des projets - parfois de grandes dimensions - principalement sur la Côte d'Azur.

Les stations intégrées du Languedoc-Roussillon

L'État aménage un littoral de 180 kilomètres de long, au rivage plat et vierge, balayé par les vents et infesté de moustiques. Ouverte à partir de 1967, « la Languedocienne », autoroute qui dessert l'Espagne, distribue toutes les « unités touristiques » : La Grande-Motte, Le Cap d'Agde, Barcarès-Leucate et Gruissan. La capacité d'accueil totale est de 650 000 lits, équivalente à celle de la Côte d'Azur, avec dix-neuf ports de plaisance. La création de ces stations intégrées, où tous les services sont regroupés à proximité des logements, est confiée à un paysagiste, Élie Mauret, et à des architectes chevronnés -

Jean Balladur, Jean Le Couteur, Georges Candilis, Raymond Gleize et Édouard Hartané - qui dotent chaque station d'une identité paysagère et architecturale très contrastée. La circulation des véhicules est réglementée : le front de mer, piétonnier, en contact direct avec la mer Méditerranée, est réservé aux estivants.



L'urbanisme diffus de la Côte aquitaine

La Mission interministérielle d'aménagement de la Côte aquitaine (MIACA), en réaction à l'urbanisation excessive de la Côte d'Azur, se donne pour objectif de démocratiser l'accès à la nature et au littoral, et s'écarte du modèle des stations intégrées du littoral languedocien coupées de leur arrière-pays. Elle prend des mesures de protection foncière de la forêt landaise, en vue de freiner les extensions urbaines anarchiques, et crée neuf unités d'aménagement séparées par des secteurs naturels. Ces unités s'appuient sur les villages anciens de l'arrière-pays, implantés en forêt ou au bord d'étangs, reliés par un réseau maillé aux nouveaux logements de vacances situés en bordure des dunes. Cette forme d'habitat dispersé renoue avec l'idée de la ville à la campagne, par ses hameaux ou petites unités d'habitation en matériaux locaux, préfabriqués ou industrialisés, étudiées à titre expérimental.

Des nouveaux modes de vacances

Avec les congés payés, l'ouverture à tous des loisirs fait basculer les modes de vie et les pratiques en bord de mer. Les stations, enclaves de luxe pour des élites saisonnières, avaient colonisé les plages pour les transformer en salon mondain, où l'on se montre et où l'on déambule, sans pour autant toujours se baigner. L'apparition du temps libre n'est pas seulement une démocratisation des pratiques auparavant réservées aux élites, elle donne naissance à une nouvelle culture des vacances qui devient un temps de plaisir, libéré des obligations professionnelles et sociales.

Parallèlement, le basculement d'un séjour thérapeutique à une villégiature hédoniste, amorcé au XIX^e siècle, se poursuit au cours du XX^e siècle et change de nature, passant du bain de mer au bain de soleil : le corps, libéré et dénudé, dévoilé et exhibé, est érotisé. Le bord de mer devient un lieu de contestation et de transgression. Esquissé avant 1914, affirmé entre les deux guerres, l'héliotropisme se répand durant les Trente Glorieuses lorsque le bronzage sur les rives de la mer Méditerranée devient la norme.

La nouvelle plage des vacances est le lieu de cohabitation de deux tendances : celle de la pratique d'une vie collective et celle - plus individuelle - de la « robinsonnade ». La nouvelle communauté d'estivants recherche les grandes stations intégrées, les clubs de vacances, les villages composés d'habitats légers et les campings, où se pratique une vie collective. Parallèlement, le nautisme des marinas « les pieds dans l'eau » permet de se rêver seul, hors du temps, durant « ces brèves semaines d'éternité », selon la formule de l'écrivain Daniel Pennac.

Séjours familiaux en villages de vacances

Les villages de vacances répondent à la nécessité du nouveau tourisme social. Ouverts dès les années 1950, les premiers villages du Touring Club de France et les Maisons familiales de vacances sont pris d'assaut. En 1959, l'association Villages Vacances Familles, avec l'aide de la Caisse des dépôts et consignations, édifie son premier village à destination des familles en bord de mer à Capbreton, dans les Landes. À l'instar des colonies de vacances, ces villages sont un terrain d'expérimentation en matière de programmes et d'architecture, des lieux d'innovation constructive, formelle ou esthétique. De nombreux opérateurs publics, privés ou issus de comités d'entreprises développent leurs formules, donnant naissance à des formes expérimentales comme les bulles en ciment projeté du village de Beg-Meil, pour l'association Renouveau, ou l'amphithéâtre ouvert sur la mer du centre naturiste d'Héliopolis au Cap d'Agde.

L'exotisme des clubs de vacances

Des clubs privés comme les Butlins's Holiday Camps en Grande-Bretagne ou le Club Med en France organisent des vacances au forfait - voyage et animations compris. Dès 1936, Billy Butlin installe son premier camp familial en bord de mer à Skegness. Le concept repose à l'origine sur un hébergement en chalets de bois à auvent, décor viennois, activités sportives en plein air et parc d'attractions. De 1936 à 1966, une dizaine de camps de vacances de ce type sont implantés sur le littoral, dont un aux Bahamas.

Fondé en 1950 au moment de l'essor du transport aérien, le Club Med fonctionne sur un concept plus exotique, qui fait référence au mythe polynésien avec paillotes et palmiers, évoquant un retour à la nature et à la vie sauvage. Concomitants à la libération sexuelle après 1968, les clubs, positionnés notamment sur une clientèle de couples et de célibataires, s'installent dans le monde entier.



Ci-dessus: Études typologiques pour des logements de vacances, vue d'une villa, Georges Candilis, 1960-1973. © SIAF/Cité de l'architecture & du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle



Le nouvel essor du nautisme

À partir de la fin du XVIII^e siècle, la Grande-Bretagne manifeste un engouement pour le *yachting*, qui se répand le siècle suivant en Europe et aux États-Unis, pour s'épanouir dans les années 1920. Le nautisme moderne, qui associe les sports nautiques à la navigation de plaisance, apparaît dans les années 1960. En 1964, la victoire d'Éric Tabarly dans la Transat anglaise ouvre la voie à la démocratisation du nautisme et, l'année suivante, l'État inaugure une école nationale de voile à Saint-Pierre Quiberon. Les écoles de voile avec leurs bases nautiques se multiplient, à l'instar de la première, ouverte dès 1947 aux Glénans. Dans les années 1950-1960, une série de petits bateaux sont construits à l'échelle industrielle : le « Vaurien », la « Caravelle », le « Corsaire », le « Mousquetaire ». Durant la même période, de nombreux sports nautiques apparaissent sur les côtes françaises, comme le surf ou la planche à voile.



Ci-dessus :
Cité lacustre de Port Grimaud, architecture par François Spoerry, 1962-1993.
Photographie non datée (droits réservés)

Ci-contre :
Vues du Yacht-club de Carnac, Yves Guillou (1915-2004). Photographie, 1963-1969.
© Archives départementales du Morbihan (droits réservés)

Marinas et cités lacustres

Avec l'émergence de la pratique de la voile, les stations balnéaires ne se conçoivent plus sans leur port de plaisance. Fondée sur le modèle du village lacustre, la marina est importée des États-Unis, avec les exemples de Fort Lauderdale en Floride (1957) et Long Beach Marina (1960) en Californie. Achevée en 1969, Marina Baie des Anges est l'une des premières opérations françaises à porter le nom de marina. Elle dispose de 550 anneaux pour amarrer les bateaux au pied des 1 300 appartements répartis dans de hauts immeubles en courbes et en gradins. En 1966, débute la construction de la cité lacustre de Port Grimaud par François Spoerry, qui adopte l'image pittoresque et à échelle humaine du village provençal. Le modèle de cette « Petite Venise », avec ses canaux intérieurs, est rapidement exporté dans le monde entier. Entre 1964 et 1992, en France, plus de 300 ports de plaisance sont construits et abritent près de 800 000 bateaux.

Ci-dessous :

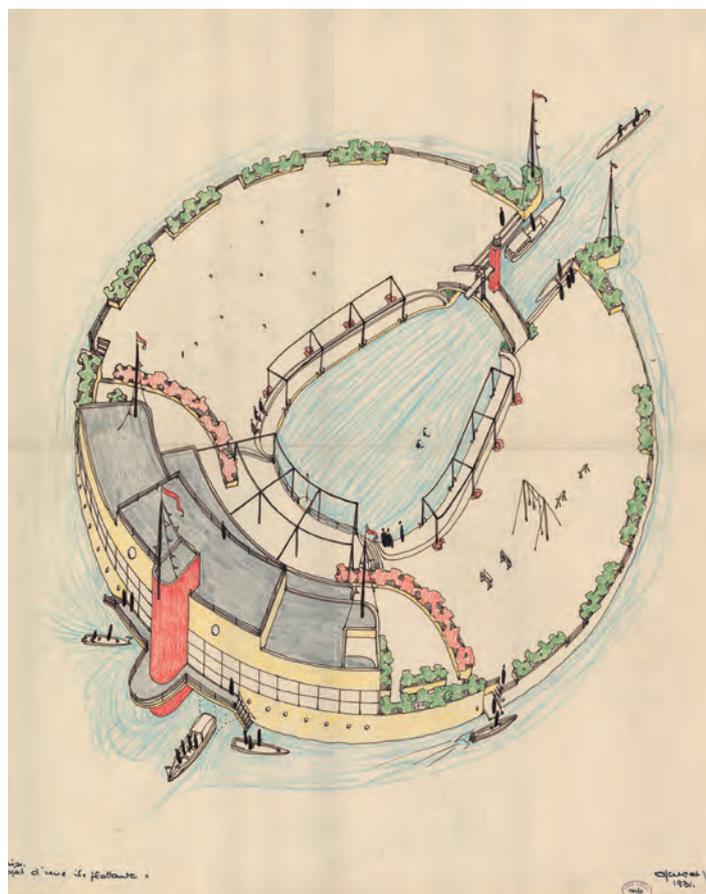
Abri en eau en mer, Radeau parasol en mer, Guy Rottier. Gouache, encre, crayon de couleur, crayon graphite sur papier, 1968.

© Collection Frac Centre-Val de Loire
© François Lauginie

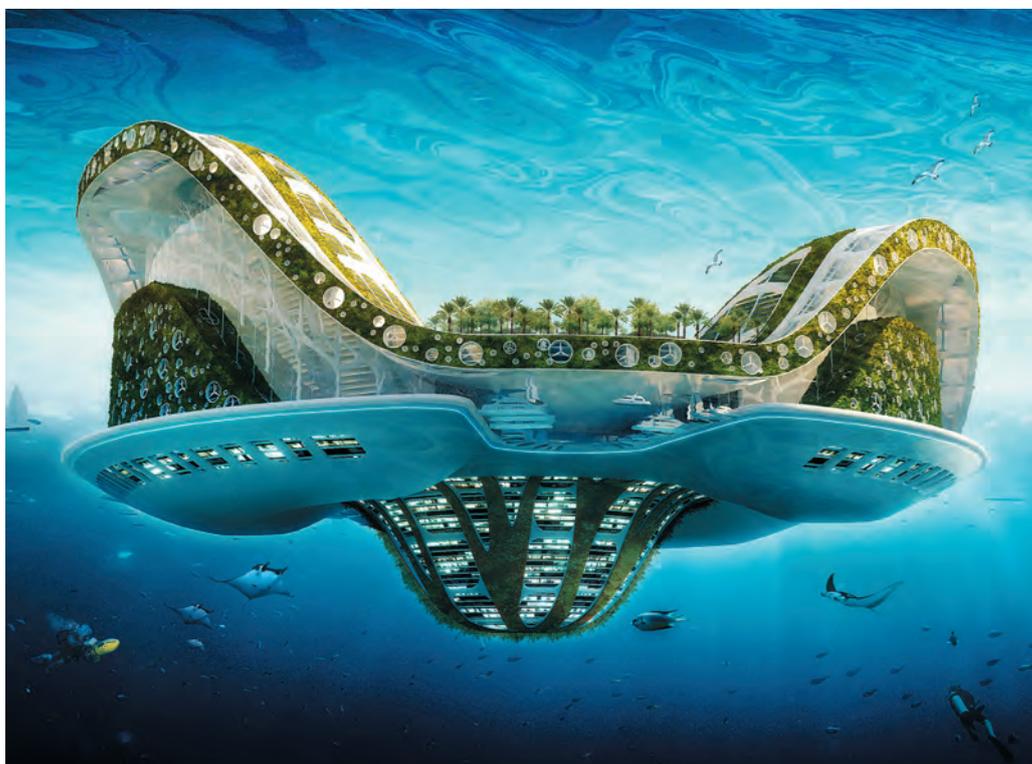
Ci-contre :

Projet d'île flottante dans la lagune de Venise (Italie) pour Charles de Beistegui, André Lurçat, perspective vue à vol d'oiseau, 1931.

© SIAF/Cité de l'architecture & du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle



3. QUELLES VILLES BALNÉAIRES DEMAIN ?



Ci-dessus :
Lilypad, cité flottante et écologique pour l'accueil des réfugiés climatiques, Vincent Callebaut, 2008.
© Vincent Callebaut Architectures

Page 22 :
Lilypad, cité flottante et écologique pour l'accueil des réfugiés climatiques, Vincent Callebaut, 2008.
© Vincent Callebaut Architectures

Page 23 :
Complexe immobilier des Spélugues, quartier de Monte Carlo (Monaco), Jean Ginsberg, encre sur calque, non daté.
© SIAF/Cité de l'architecture & du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle

Le choc pétrolier sonne le glas de la période bénie des Trente Glorieuses. L'urbanisation massive, et souvent anarchique du littoral est décriée, de même que la bétonisation à outrance des fronts de mer, au détriment des tissus urbains antérieurs. En 2005, plus de trois milliards d'habitants de la planète, soit près de la moitié d'une population mondiale qui a doublée en l'espace des trois dernières décennies, vit dans des agglomérations bordant le littoral. L'accroissement démographique entraîne des bouleversements économiques à l'échelle européenne et mondiale, et une remise en cause des conceptions urbaines modernistes.

Cette évolution produit un triple effet sur la préservation du patrimoine naturel et bâti, la densification et la requalification des stations balnéaires, et le développement d'un tourisme mondial facilité par l'abaissement des coûts du trafic aérien. Dès les années 1960-1970, la sensibilisation nouvelle à l'écologie, croisée avec l'intérêt pour les nouveaux patrimoines des XIX^e et XX^e siècles, produisent des politiques et campagnes de protection touchant au paysage et à l'architecture des bords de mer. Parallèlement, les tissus urbains anciens, obsolètes et sous-dimensionnés, sont réhabilités et restaurés, mais aussi surélevés et agrandis, en gagnant au besoin sur la mer, à l'exemple de Monaco.

Des espaces littoraux encore vierges sont urbanisés pour créer de nouveaux resorts, tel celui d'El Gouna en Egypte, et les villes nouvelles du littoral intègrent les programmes touristiques balnéaires comme une des composantes de la ville de demain.

Les villes flottantes

Concevoir une ville flottante oblige à résoudre de nombreux problèmes techniques. Dès 1931, André Lurçat s'inspire des projets de relais pour les vols transatlantiques et conçoit une résidence flottante à Venise. À partir des années 1950, le développement des plates-formes pétrolières *offshore* ouvre la voie à d'autres projets issus d'une analyse critique de l'aménagement du littoral et d'une prise de conscience écologique. Une décennie plus tard, des architectes comme Paul Maymont ou Guy Rottier partagent leurs réflexions au sein du Groupe international d'architecture prospective. Au début du XXI^e siècle, Vincent Callebaut propose à la principauté de Monaco une île flottante mobile, en forme de nénuphar géant, en partie immergée, écologique et autosuffisante, pouvant accueillir jusqu'à 50 000 personnes. Ces utopies apportent une contribution essentielle à la redéfinition de l'urbanisme et de l'architecture.



La protection du patrimoine naturel et bâti

En 1975, une sensibilité nouvelle à l'écologie et aux nouveaux patrimoines des XIX^e et XX^e siècles conduit à la création du Conservatoire du littoral et des espaces lacustres qui acquiert les sites littoraux, et aux premières protections du patrimoine bâti, tant en France qu'à l'étranger comme à Miami. Dans les années 1980, une seconde vague de protection renforce ces premières initiatives avec la « loi Littoral » et son interdiction de construction à moins de cent mètres du rivage, ainsi que la création des Zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager. Durant la dernière décennie, de nouvelles politiques sont mises en place, telle la labellisation de stations au titre du patrimoine du XX^e siècle, à l'exemple de La Grande Motte. En 2015, l'objectif d'acquisition d'un tiers de la bande côtière sauvage d'ici 2050 représente pour le Conservatoire du littoral l'enjeu principal pour la préservation du patrimoine naturel.

Densification et reconstruction

Sur les littoraux déjà urbanisés, les pressions démographique et immobilière et la nouvelle demande touristique entraînent une requalification des bords de mer, accompagnée le plus souvent par des opérations de densification et d'expansion sur des terrains gagnés sur la mer. À Barcelone, la préparation des Jeux olympiques est l'occasion d'une reconquête des quartiers littoraux, notamment par l'installation d'une marina et d'emblèmes sur le front de mer, lui donnant le statut d'une ville au nouveau destin balnéaire (1985-1992). À Benidorm, emblème du tourisme de masse espagnol, la longue promenade paysagère colorée en forme de vague du Paseo Marítimo, transforme la relation entre le front de mer et la plage (2002-2009). À l'exemple de Miami et de ses gratte-ciels, Monaco continue à se surdensifier sur un territoire limité et exigu, et à gagner de nouveaux territoires sur la mer destinés à satisfaire la demande résidentielle et touristique.

Un tourisme balnéaire mondialisé

Les nouvelles stations balnéaires s'installent sur des littoraux à forte croissance urbaine doublée d'une grande capacité attractive, en liaison avec les flux touristiques attirés par les vols et les croisières à bas prix, où les plaisirs traditionnels de la plage sont associés à ceux du shopping. Les nouveaux resorts sont aménagés sur des territoires déjà puissamment structurés en infrastructures touristiques. Organisés autour de piscines sécurisées, ils tournent le dos à la mer. À Dubai, et plus encore à Abu Dhabi, les activités balnéaires réparties sur l'ensemble du territoire sont intégrées comme une des composantes de la ville, constituant le moteur des extensions urbaines. La clientèle est attirée par le style pittoresque éclectique et régionaliste, savamment conçu dans l'esprit d'un Port-Grimaud, comme à Belle-Dune, ou dans l'esprit d'un revival néo-classique post-moderne à l'exemple du *New urbanism* de Seaside en Floride.

Un avenir paradoxal

L'exiguïté des territoires locaux disponibles pousse à construire sur la mer ou dans des zones non constructibles, exposées aux aléas marins et aux intempéries. Ces projets, qui associent l'audace des ingénieurs et l'imaginaire des architectes-utopiste, émergent autour des années 1960, notamment à Monaco. Ils se poursuivent actuellement dans les Emirats Arabes Unis avec la multiplication d'îles artificielles pour les loisirs, comme celle de Palm Jumeirah à Dubaï. Cette évolution va, a priori, à l'encontre d'autres phénomènes comme les tempêtes et les ouragans, l'érosion côtière et les inondations, mais aussi la hausse du niveau des mers et le changement climatique, qui obligeront décideurs, aménageurs et touristes à modifier, parfois de manière radicale, leurs habitudes. En cela, l'urbanisme balnéaire sera le plus vaste des laboratoires urbains : placé devant le double défi démographique et climatique, il lui faudra être plus inventif que jamais.



PUBLICATIONS



Catalogue & album

Catalogue de l'exposition

Cet ouvrage offre la première étude internationale du sujet, à la fois chronologique et typologique. L'invention et l'âge d'or des stations, les développements majeurs de l'après-guerre, le patrimoine naturel et architectural, la mondialisation actuelle et les enjeux touristiques futurs y sont évoqués, en convoquant de nombreux exemples en France et à l'étranger.

Sous la direction de Bernard Toulier.
Contributions de: Guy Amsellem, Florence Allorent, Valter Balducci, Corinne Bélier, Franck Delorme, Christine Desmoulins, Philippe Duhamel, Richard Klein, Yannick Lageat, Claude Laroche, Agnès Monges, Gilles Ragot, Émilie Regnault, Simon Texier, Bernard Toulier, Jean-Didier Urbain.

Coédition Lienart/Cité de l'architecture & du patrimoine, 2016, 300 p., 35€.
N° ISBN 978-2-35906-169-7

Album de l'exposition

Coédition Lienart/Cité de l'architecture & du patrimoine, 2016, fr./angl., 40 p., 8,50€. N° ISBN 978-2-359-061703



Cahier de vacances

L'ouvrage présente quatorze thématiques qui ont été discutées et sélectionnées avec Bernard Toulier, commissaire général de l'exposition.

Pour chaque thématique, un court texte permet de contextualiser et d'introduire l'activité. Ludique, pédagogique ou créative, elle invite l'enfant à se projeter dans l'univers des stations balnéaires.

Architecture et urbanisme, paysage mais aussi pratiques et usages des bords de mers sont ainsi abordés. Avec son style lumineux et dynamique, l'illustrateur Julien Billaudeau a apporté fantaisie et humour.

Les enfants peuvent ainsi, seuls ou avec l'aide de leurs parents, partir dans une balade imaginaire et pédagogique le long des côtes françaises, créer leur propre ligne de maillots de bain ou bien construire un château de sable... à la maison!

Cahier de vacances. Dès 8 ans.

Coédition Actes Sud junior/Cité de l'architecture & du patrimoine, 48 p., 12€. N° ISBN 978-2-330-06325-2

L'EXPOSITION ITINÉRANTE



L'exposition en version légère pour l'itinérance reprend le déroulé de l'exposition originale avec ses trois grandes parties adaptées et présentées sur un dispositif léger de modules en bois, autoportants, faciles à installer et adaptables à chaque site d'exposition.

Contenus

S'agissant d'une exposition itinérante légère, celle-ci ne présente aucun document ou objet original, uniquement des documents (plans, dessins, photographies) reproduits, ainsi que des films. Soit une sélection d'une centaine de documents.

Le déroulé respecte celui de l'exposition originale avec ses trois grandes parties (dossier d'itinérance) : *L'invention de la villégiature* ; *Congés payés et tourisme de masse* ; *Quelles villes balnéaires demain ?*, seul le nombre de sous-sections, 19, est resserré à 16, certaines sections étant regroupées.

L'exposition est bilingue français / anglais.

La forme de l'exposition itinérante

Le dispositif itinérant reprend « l'esprit » de la scénographie de l'exposition originale : mobilier en bois clair, double peau, tonalité de bleus, mise en valeur des contenus présentés. Elle répond aux contraintes liées à l'itinérance : modularité, légèreté et facilité de montage, adaptation à chaque site et possibilité d'extension, ainsi que mise en œuvre simple et économique.

La scénographie consiste en **un module de base, autoportant, décliné en plusieurs agencements et fonctions**, fabriqué en **tasseaux de bois** (dimensions : (h) 2,20 m x 1 m x (ép.) 0,32 m), support d'accrochage des reproductions et textes de l'exposition.

Elle comprend **56 modules** dont **4 modules** avec **écran LCD 22"** intégré (fourni).



Format

Le « tronc commun » de l'exposition itinérante se déploie sur une **surface de 150 m² et 60 ml**. Celui-ci pourra être complété par chaque exposant par l'adjonction d'éléments ou simplement par l'accrochage sur les murs du site ou avec d'autres mobiliers (cimaises, vitrines, etc.) dont l'exposant dispose.

Adaptation sur chaque site

Le principe d'éléments autonomes permet une grande modularité et des configurations spatiales très diverses, ainsi qu'une extension locale aisée (en réalisant des éléments supplémentaires si besoin). L'implantation sur demande de l'Exposant peut être réalisée par la Cité.

Les différents types de modules s'assemblent côte à côte, dos à dos, en ligne continue ou discontinue, droite, en courbe ou en épi, en îlot, etc., en fonction des configurations des sites. Les modules sont autoportants et solidaires entre eux par des vis.

L'exposition est livrée « prête à installer » : les reproductions (textes et visuels) sont déjà fixés sur les modules, ainsi que les fonds en toile de spi et les moniteurs LCD.

Chaque exposant a la possibilité de compléter le « tronc commun » avec des focus sur le contexte local et des documents ou œuvres issus de fonds locaux, suivant le déroulé chronologique et thématique de l'exposition. Le commissariat « local » (choix des projets et des documents, prêts, rédaction des textes, etc.) est à la charge et sous la responsabilité de chaque exposant. La Cité demandera cependant un droit de regard pour garantir la cohérence de l'ensemble de l'exposition. L'exposant pourra, selon ses besoins, faire réaliser des modules supplémentaires et recourir à la graphiste de l'exposition pour la conception graphique, à sa charge.

Transport

Volume des 56 modules à transporter debout :
40 m³ / emprise sol (sur 2 lignes) : 9,72 m x 2 m x (h) 2,20 m.

Assurance

La valeur d'assurance totale est de **14 605 € HT**, calculée sur la valeur de remplacement des éléments :

- Impression numérique : 2 500 € HT
- Menuiserie (56 modules) : 11 000 € HT
- 4 écrans LCD : 1 105 € HT



Vues de l'exposition en cours de montage au musée de Royan

Communication et publication

La Cité fournira les éléments nécessaires à la communication : un « kit communication » comprenant les images libres de droit pour la presse et les produits édités (invitations, affiches, etc.), ainsi que le communiqué de presse. Les exposants se chargent de la réalisation des éléments de communication selon leur(s) plan(s) de communication et leur(s) charte(s) graphique.

Un visuel de communication a été créé par Marion Favreau / Studio Symbole et décliné pour trois lieux en Charente-Maritime. L'exposant peut faire appel à cette même graphiste pour réaliser ses outils de communication avec ce visuel.

Modalités et conditions d'accueil

Une convention sera établie entre l'exposant et la Cité de l'architecture & du patrimoine précisant les modalités et conditions de l'accueil de l'exposition par l'exposant.

Coûts de location

L'exposant devra s'acquitter d'un montant forfaitaire de **8 000 € HT***, incluant les éléments de l'exposition (les 56 modules), les droits d'auteur et autorisations et la fourniture des outils de communication sur support numérique.

En outre, l'exposant a à sa charge l'ensemble des dépenses afférentes à la présentation de l'exposition sur son site, comprenant notamment : les dépenses de fabrication et d'impression (en cas d'ajout de modules pour présentation de projets locaux complémentaires), d'installation et de désinstallation, les équipements et matériels nécessaires (éclairage), d'emballage, de transport aller et retour, le stockage éventuel, l'assurance, la maintenance et le gardiennage, ainsi que les dépenses de promotion et de communication.

L'exposant a également à sa charge les déplacements et séjours de :

- 2 personnes au titre du commissariat pour le vernissage ;
- 1 personne de la direction de la Production des expositions pour le montage.

* Tarif pour une durée de présentation de 5 mois maximum, tarif dégressif au-delà de cette durée pour le même exposant ou groupement d'exposants (itinérance dans une région par exemple), à négocier en fonction du programme d'itinérance de l'exposant.



Contacts

Myriam Feuchot, directrice de la Production des expositions

T : 01 58 51 52 70 | myriam.feuchot@citedelarchitecture.fr

Odile Pradel, chargée de production

T : 01 58 51 59 33 | odile.pradel@citedelarchitecture.fr

LA CITÉ DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE, LE CENTRE DES MONUMENTS NATIONAUX,
LA VILLE DE ROYAN et LE CAUE DE LA CHARENTE-MARITIME
présentent l'exposition itinérante

TOUS À LA PLAGE!

VILLES BALNÉAIRES DU XVIII^E SIÈCLE
À NOS JOURS



ROYAN
MUSÉE DE ROYAN
DU 5 FÉVRIER AU 28 OCTOBRE 2018

LA ROCHELLE
TOUR DE LA CHAÎNE
DU 1^{ER} JUILLET 2018 AU 31 DÉCEMBRE 2019

EXPOSITION
BROUAGE
ESPACE CHAMPLAIN
Du 30 juin au 2 septembre 2018

EXPOSITION ITINÉRANTE COPRODUITE AVEC LE MÉCÉNAT DE LA VOILERIE INCIDENCE SAILS, DU FONDS ARCHIMBAUD POUR L'HOMME ET LA FORÊT, ET LE CONCOURS D'INITIATIVE EMPLOI PAYS ROYANNAIS.
D'APRÈS L'EXPOSITION ORIGINALE PRODUITE PAR LA CITÉ DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE EN 2016.
AVEC LE MÉCÉNAT DE SAINT-GOBAIN, DU TOUQUET SYNDICATE LIMITED ET DU SOUTIEN DE BELAMBRA CLUBS ET DU GIP LITTORAL AQUITAIN.



GÉNÉRIQUE

Tous à la plage !

Villes balnéaires du XVIII^e siècle à nos jours

Exposition itinérante coproduite par la **Cité de l'architecture & du patrimoine**, le **Centre des monuments nationaux**, la **Ville de Royan** et le **Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement de la Charente-Maritime**, d'après l'exposition originale produite par la Cité de l'architecture & du patrimoine en 2016.

Commissariat

Commissaire général : Bernard Toulhier, conservateur général honoraire du patrimoine

Commissaires : Corinne Bélier, directrice du département des Collections, Émilie Regnault et Franck Delorme, attachés de conservation, Cité de l'architecture & du patrimoine
Avec la collaboration d'Audrey Jeanroy, docteur en histoire de l'art

Iconographie: Marielle Blanc, iconographe, Florence Allorent, attachée de conservation et Alexandre Ragois, chargé de recherches, Cité de l'architecture & du patrimoine, avec Marie-Alice Lincoln, stagiaire

Adaptation

Scénographie : Myriam Feuchot, directrice de la production des expositions, Cité de l'architecture & du patrimoine
Graphisme : Pauline Gruffaz
Coordination : Odile Pradel, chargée de production, Cité de l'architecture & du patrimoine

Réalisation

Fourniture du bois : Scierie Archimbaud-LPA-Migeon
Menuiserie et installation : Initiative Emploi Pays Royannais
Impression numérique : Allprint (Paris)
Voiles : Voilerie Incidence Sails (La Rochelle)

Avec le mécénat du Fonds Archimbaud pour l'Homme et la Forêt et de la Voilerie Incidence Sails

Ressources et crédits

Collections publiques françaises

Aix-en-Provence, Direction régionale des affaires culturelles de Provence-Alpes-Côte d'Azur (Jean Marx, photographe)
Bayonne, Musée Basque et de l'histoire de Bayonne
Bordeaux, Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel (Michel Dubau, photographe)
Caen, Archives départementales du Calvados
Charenton-le-Pont, Médiathèque de l'architecture et du patrimoine
Cucq Trépied Stella-Plage, Office de tourisme
Dieppe, Château-musée
Fontainebleau, Archives nationales
Granville, Musée d'art et d'histoire
La Grande-Motte, service Culture, Patrimoine et Population
Nice, Archives départementales des Alpes-Maritimes
Orléans, FRAC Centre-Val de Loire
Paris, Archives de l'Assistance Publique - Hôpitaux de Paris
Paris, Bibliothèque nationale de France
Paris, Musée national de la Marine

Rennes, Direction des archives et du patrimoine d'Ille-et-Vilaine
Rennes, Inventaire général du patrimoine culturel, Conseil régional de Bretagne
Rochefort, Conservatoire du littoral
Royan, Musée de Royan
Vannes, Archives départementales du Morbihan

Collections publiques étrangères

Brighton, Royal Pavilion & Museums, Brighton & Hove
Bruxelles, modern Collection Fondation CIVA Stichting
Londres, The British Library
Londres, Royal Institute of British Architects
Lucques, Biblioteca Statale
Monaco, Archives Monte-Carlo - Société des Bains de mer
Prora, Dokumentationszentrum
Stockholm, Swedish National Heritage Board
Washington, Library of Congress

Collections privées

Alassio, Galerie L'Image
Cogolin, Marc Dimitrievitch
Issy-les-Moulineaux, Éditions Glénat
Nice, Éditions Gilletta
Paris, Vincent Callebaut Architectures
Paris, Pierre Diener, architecte - DGA agence d'urbanisme et d'architecture - Jo Pesendorfer
Port Grimaud, Atelier Xavier Bohl

Fonds

AKG-IMAGES / Agence photographique Roger-Viollet - Fonds Alinari et Fonds Neurdein / Andia - Pierre Duffour / Steven Brooke images / Real Butlin's Photograph / Fotolia - Maxime Lefort, Philipus, Photosimysia, Alexi Tausin, Oleg Zhukov / Gamma-Rapho - Robert Doisneau / Gaumont Pathé Archives / Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) / John Hinde Ltd. Cabinteely Co. Dublin / Lionel Kazan photographe / Landslides Aerial Photography - Alex MacLean / Leemage - Patrice Blot / Pierre et Vacances / Bases d'images Photonstop et Transacphoto

L'exposition originale a bénéficié du mécénat de Saint-Gobain, du Touquet Syndicate Limited et du soutien de Belambra Clubs et du GIP Littoral Aquitain.

CITÉ DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE

Palais de Chaillot - 1, place du Trocadéro
75116 Paris - M° Trocadéro / Iéna

CITEDELARCHITECTURE.FR

