Requalifier les stations touristiques contemporaines : une approche des espaces publics. Application à Gourette et Seignosse-Océan

Emeline Hatt

▶ **To cite this version:**

Emeline Hatt. Requalifier les stations touristiques contemporaines : une approche des espaces publics. Application à Gourette et Seignosse-Océan. Architecture, aménagement de l'espace. Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2011. Français. NNT : . tel-00683463

HAL Id: tel-00683463

https://theses.hal.science/tel-00683463

Submitted on 2 Apr 2012

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.

UNIVERSITÉ DE PAU ET DES PAYS DE L'ADOUR
ÉCOLE DOCTORALE 481, SCIENCES SOCIALES ET HUMANITÉS

THÈSE

Pour obtenir le grade de Docteur
Discipline : Aménagement et urbanisme

Soutenue publiquement le 16 septembre 2011 par

Emeline HATT

REQUALIFIER LES STATIONS TOURISTIQUES CONTEMPORAINES :

UNE APPROCHE DES ESPACES PUBLICS

– Application à Gourette et Seignosse-Océan –

Sous la direction de Vincent VLÈS

Composition du jury :

Daniel PINSON, Professeur d'aménagement et d'urbanisme – président
Université Paul Cézanne, Aix-Marseille 3

Emmanuelle MARCELPOIL, Responsable d'unité de recherche – rapporteur
Cemagref, Grenoble – Unité de recherche « développement des territoires montagnards »

Philippe BOURDEAU, Professeur de géographie – rapporteur
Université Joseph Fourier, Grenoble

Isabelle FROCHOT, Maître de conférences en sciences de gestion – examinatrice
Université de Savoie, Chambéry

Christophe CLIVAZ, Professeur en sciences politiques – examinateur
Institut universitaire Kurt Bösch, Sion (Suisse)

Vincent VLÈS, Professeur d'aménagement et d'urbanisme – directeur
Université de Pau et des Pays de l'Adour

UNIVERSITE DE PAU ET DES PAYS DE L'ADOUR
ECOLE DOCTORALE 481, SCIENCES SOCIALES ET HUMANITES

THÈSE

Pour obtenir le grade de Docteur
Discipline : Aménagement et urbanisme

Soutenue publiquement le 16 septembre 2011 par

Emeline HATT

REQUALIFIER LES STATIONS TOURISTIQUES CONTEMPORAINES :

UNE APPROCHE DES ESPACES PUBLICS

– Application à Gourette et Seignosse-Océan –

Sous la direction de Vincent VLES

Thèse préparée au sein du laboratoire SET – Société, environnement et territoire – UMR5603 CNRS/UPPA

REMERCIEMENTS

Me voilà soulagée d'arriver enfin aux remerciements qui marquent l'aboutissement de ce travail de longue haleine. Soulagement de courte durée car, parmi les centaines de pages que je viens d'écrire, je sens que celles-ci seront finalement les plus difficiles. Rédigées en toute fin d'écriture, ces pages sont déjà les premières que le lecteur va découvrir et par lesquelles il va, d'une certaine façon, me découvrir. Surtout, il me paraît impensable de résumer en quelques lignes près de quatre années d'une vie faite de rencontres diverses et variées qui ont toutes, à leur manière, contribué à faire évoluer mes réflexions, ma façon de penser et plus largement ce travail de recherche. Frustration inévitable de ne pouvoir citer tout le monde, les remerciements, comme le travail de recherche, obligent à faire des choix. Je me limite ici à adresser toute ma reconnaissance à ceux qui ont plus directement influencé ou ponctué le cours de cette aventure doctorale et qui sont d'ailleurs les plus susceptibles de lire ces lignes, ne serait-ce que pour s'assurer qu'ils n'ont pas été oubliés !

Par tradition, mais surtout parce qu'il le mérite, je remercie en premier lieu mon directeur de thèse, Vincent VLES, pour m'avoir transmis, depuis mon année de Master 2 et tout au long de ce travail doctoral, la curiosité pour les espaces publics et le goût pour l'aménagement touristique. Il m'a également permis de réaliser cette recherche dans de bonnes conditions, grâce à son encadrement constant et attentif qui m'a aidé à ne jamais perdre de vue mes objectifs de recherche, dont il a finalement contribué à la maturation.

Mes remerciements vont aussi aux membres du jury, pour le temps non négligeable qu'ils ont bien voulu consacrer à la lecture de cette thèse et, surtout, pour l'honneur qu'ils me font en acceptant d'évaluer ce travail.

Je souhaite également remercier l'ensemble des personnes rencontrées sur le terrain, acteurs locaux et touristes, qui m'ont aimablement accordé de leur temps, de travail ou de vacances, et sans lesquels, évidemment, cette thèse ne serait pas. Bien qu'anonymes dans ces écrits, je pense que ceux qui les liront se reconnaîtront et sauront à quel point je leur suis reconnaissante.

Je tiens à souligner le rôle des Conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques et des Landes, pour leur soutien financier, sans lequel je n'aurais sans doute pas tenté cette aventure et pour l'intérêt qu'ils ont accordé à ce travail. Je veux aussi mentionner l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, qui a conforté mon désir d'enseigner en m'octroyant un poste d'ATER qui m'a, par ailleurs, permis de terminer cette recherche dans de bonnes conditions.

J'adresse également ma plus sincère reconnaissance aux membres du programme de recherche dirigé par Vincent VLES, « *requalification des stations littorales anciennes : caractérisation du vieillissement et identification des stratégies de reconquête. Application à la station de Seignosse-le-Penon* », dans lequel ce travail doctoral s'est en partie inscrit. Pour les fructueuses discussions que nous avons pu avoir sur le terrain et prolonger dans les bureaux, un grand merci à : Sylvie CLARIMONT, avec laquelle j'ai par ailleurs eu le plaisir de partager de nombreux déplacements et enseignements et qui a toujours répondu présente pour

discuter des cours, de la thèse et du reste ; Gaëlle DELETRAZ qui m'a largement fait profiter de son savoir-faire statistique ; Jean-Didier LAFORGUE et Patrice SECHET, pour les connaissances urbanistiques et méthodologiques qu'ils m'ont fait partager.

Plus largement, mes remerciements vont à l'équipe dynamique, compétente et chaleureuse du laboratoire SET, dans lequel j'ai effectué ce travail doctoral, pour l'accueil qu'elle m'a réservé et la disponibilité de ses membres à chaque fois que j'ai eu à les solliciter. Un grand merci également à l'équipe du Master Aménagement avec laquelle j'ai eu le plaisir de partager certains enseignements, ainsi qu'aux étudiants motivés que nous avons encadrés dans leurs projets d'atelier. En complément, je tiens aussi à mentionner l'équipe du CEMAGREF de Grenoble qui m'a accueillie durant six mois et, notamment, Emmanuelle MARCELPOIL et Hugues FRANÇOIS, qui ont aiguisé mon goût pour la recherche et m'ont encouragée à me lancer dans cette expérience doctorale.

J'ai également une pensée pour les collègues et amis rencontrés dans la "salle des doctorants" de l'IRSAM avec lesquels j'ai eu le plaisir de partager, de façon plus ou moins prolongée, cette expérience, à la fois déroutante et fort enrichissante : François, Hélène, Claire, Ioana, Mara, Théo, Mélaine, Marion, Laurent, Vincent, Diego, Baptise, Julie, Carole et tous les autres. Un grand merci tout particulier à Aude, pour les bons moments comme les craintes que nous avons échangés, ainsi qu'à Etienne, pour son soutien statistique de dernière minute arrivé à point nommé.

Par ailleurs, le travail de thèse pouvant parfois se révéler difficile, je ne peux passer sous silence le soutien quotidien de mes proches. Un grand merci à mes colocataires et amis rencontrés lors de cette aventure paloise, qui m'ont accueillie à bras et cœurs ouverts : Anaël et Stéphanie, Nicolas et Sandrine, Maxime, Élodie, Édouard et Carine. Merci aussi aux "toulousains" : Mathieu, Sabrina, Sébastien, Maxime, Cécile, Fred, Christophe et Magali, qui connaît comme moi l'inquiétude et la satisfaction que procure l'exercice de la thèse, en particulier lorsqu'il se termine.

Je n'oublie pas non plus mes amies de longue date, "lyonnaises" ou anciennces "grenobloises", pour les moments de détente qu'elles ont heureusement su me faire prendre, malgré la distance qui nous séparait, pour leur bonne humeur et leur joie de vivre : Amandine, Aurélie, Carole et Carole, Caroline, Charlotte, Chloé, Élodie, Léa, Nadia, Stéphanie, etc. Une mention spéciale à celles qui m'ont de surcroît apporté un soutien particulier dans cette expérience de recherche : Clémence, Émilie et Magali.

Pour finir, parce qu'il est difficile de laisser sur son lieu de travail les soucis et les doutes qu'engendre l'exercice de la thèse, je tiens à remercier chaleureusement ceux qui ont été mes plus proches soutiens : ma famille, notamment mes parents, qui ont toujours su m'apporter une écoute attentive et un soutien sans faille ; Fabien, enfin, pour m'avoir suivi dans cette aventure géographique et humaine, pour sa patience, ses encouragements et ses paroles rassurantes, qui m'ont été d'un grand réconfort.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS III
SOMMAIRE V

INTRODUCTION 1

PREMIERE PARTIE. LA REQUALIFICATION URBAINE, ENJEU DES STATIONS TOURISTIQUES CONTEMPORAINES 11

CHAPITRE 1. LES STATIONS TOURISTIQUES CONTEMPORAINES, DES CONCEPTIONS CINQUANTENAIRES 13
1. Création ex nihilo de stations touristiques en montagne et sur le littoral 14
2. Le tournant hypermoderne des stations touristiques 61
3. Des stations « en tension » 92

CHAPITRE 2. REQUALIFIER LES STATIONS PAR LE PROJET : L'ENJEU DES ESPACES PUBLICS 127
1. Les stations touristiques face à la requalification 128
2. Les espaces publics au coeur des projets de requalification 155
3. La gouvernance, référentiel processuel des projets de requalification 180

CHAPITRE 3. GOURETTE ET SEIGNOSSE-OCEAN, LES ENJEUX DE LA REQUALIFICATION 211
1. Des stations fordo-keynésiennes en Aquitaine 213
2. Des stations en tension 248
3. Les prémisses du changement : des stations en voie de requalification 279

SECONDE PARTIE. LES ENQUETES PHOTOGRAPHIQUES, SUPPORTS DES PROJETS DE REQUALIFICATION EN STATION 289

CHAPITRE 4. APPREHENDER LES REPRESENTATIONS MICROTERRITORIALES PAR DES ENQUETES PHOTOGRAPHIQUES 291
1. Des démarches in situ comme fondement méthodologique 292
2. Des enquêtes photographiques auprès des touristes 301
3. Une analyse des données par traitement statistique 325

CHAPITRE 5. ESPACES PUBLICS ET STATIONS TOURISTIQUES DANS L'HYPERMODERNITE 365
1. L'empreinte de l'hypermodernité sur les représentations "microterritoriales" 365
2. Les espaces publics, enjeux de l'expérience touristique 395
3. Une question d'accessibilité plurielle aux espaces publics 414

CHAPITRE 6. LA REQUALIFICATION DES STATIONS : ACQUIS DE LA RECHERCHE ET PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT 435
1. Du marqueur microterritorial au projet de requalification urbaine 435
2. La station dans son écrin touristique : l'espace public comme paysage 487

CONCLUSION 533

BIBLIOGRAPHIE 539
TABLE DES MATIERES 558
TABLE DES FIGURES 563
TABLE DES CLICHES 566
TABLE DES TABLEAUX 567
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES 571
TABLE DES ANNEXES 571

« Il n'existe pas de recette « miracle » pour réussir un espace public – un lieu urbain. Chaque citadin l'éprouve, telle place lui semble plus agréable que telle autre, tel quai lui plaît alors qu'il évite cet escalier, ou cette ruelle. Pourquoi ? Parce qu'il a le sentiment de n'y trouver point sa place, d'être toléré du bout du trottoir !

Le ménageur (ou concepteur) doit observer le site et tenir compte des saisons du jour et de la nuit, bref des usages temporels du lieu, questionner les riverains et les passants, enquêter sur ce qui manque ou fait défaut, élaborer plusieurs propositions qu'il soumet à la critique publique, éviter le standard, refuser d'appliquer ici ce qui a été réalisé pour là, choisir les matériaux, les couleurs, les plantations, l'éclairage, la signalisation, le mobilier urbain, selon ce qui existe déjà à proximité, pour marquer une rupture ou au contraire se fondre dans l'existant, veiller à l'accessibilité et offrir des possibilités de détournement, de surprises, d'étonnements et assurer le bien-être.

C'est parce qu'un lieu est hospitalier qu'il devient urbain. Il doit murmurer à l'oreille de chacun : « Vous êtes le bienvenu ! » »

(PAQUOT, 2009, p.105).

INTRODUCTION GENERALE

Cadrage de la recherche

Créées pour et autour d'une activité touristique unique (le ski ou la baignade), les stations contemporaines, aujourd'hui cinquantenaires, sont confrontées à une série de difficultés qui conduisent leurs gestionnaires à envisager des opérations de requalification urbaine destinées à prévenir ou à enrayer une baisse de la fréquentation touristique. Construites au temps de la démocratisation des vacances, de la diffusion de l'automobile et de la pratique intensive du ski ou de la plage, ces stations peinent en effet à s'adapter. Elles sont aujourd'hui affectées par le vieillissement de leurs structures et infrastructures, reflets de l'érosion plus globale du modèle d'aménagement « *taylo-fordo-keynésio-corbusien* »[1] (ASCHER, 2001) qui leur a donné corps. L'objectif de cette thèse consiste ainsi à appréhender les enjeux et les modalités de leurs requalifications.

Ces stations, du littoral et de la montagne, s'inscrivent dans un contexte en mutation, tant du point de vue de l'offre (vieillissement du cadre bâti, concurrence accrue entre les destinations, injonction du développement durable, etc.) que de la demande (forte saisonnalité, évolution des pratiques et attentes des clientèles touristiques devenues plus mobiles et "volatiles", etc.). Ces évolutions marquent l'émergence de nouveaux enjeux appréhendés ici dans le cadre d'une analyse en termes d'« hypermodernité ». L'accent est mis sur le processus de radicalisation de la modernisation au tournant des années 1960-1970[2]. On considère, dans la lignée de François ASCHER (2000, p.8), que « *le processus de modernisation à l'œuvre dans les sociétés occidentales se poursuit ; il fait émerger une modernité nouvelle, plus avancée, caractérisée par plus d'individualisation, de rationalisation, et de différenciation sociale ; il s'appuie sur une nouvelle forme du capitalisme, l'économie cognitive* ». Concept largement développé par cet auteur dans le champ de l'aménagement des villes et des agglomérations françaises, il n'a pas encore, à notre connaissance, été mobilisé dans le champ de l'aménagement des stations touristiques. On s'intéresse alors à l'impact de cette forme de radicalisation sur l'aménagement et le développement des stations touristiques françaises dont le cycle *taylo-fordo-keynésio-corbusien*, en cours de dépassement, fait place, peu à peu, à un cycle nouveau, celui de l'« *hypermodernité* ».

L'angle d'approche est résolument le champ urbanistique appliqué aux stations touristiques. Les urbanistes ayant pris le tourisme comme objet d'analyse sont assez rares[3].

[1] Ce concept est précisé dans le premier chapitre. Étant donnée sa complexité sémantique, on lui préfère parfois les termes, moins précis, mais plus concis, d'aménagement "*fordo-keynésien*" ou encore "*fordo-productiviste*" et de stations "*fordiennes*".

[2] Ce processus de modernisation n'est ni homogène, ni uniformément développé dans les diverses sociétés. On s'intéresse dans ce travail doctoral exclusivement à la société française dans laquelle se situent nos terrains d'analyse.

[3] Il s'agit en particulier de Claude PRELORENZO et d'Antoine PICON (1999), qui ont travaillé sur l'architecture des stations littorales à partir de l'exemple de la Grande-Motte, ou encore de Marc CHEVALLIER (1996) et de Marie WOZNIAK (2006) sur l'architecture des stations de sports d'hiver. À ces approches de l'architecture

Pour aborder cette vaste question, ce travail de recherche doctorale propose un va-et-vient permanent entre les analyses urbaines développées à propos des villes et agglomérations françaises et leur adaptation dans le secteur du tourisme et de l'aménagement des stations touristiques, encore largement délaissé. Les années 1970-1980 sont abordées comme un tournant « hypermoderne » ayant impacté les politiques publiques d'aménagement des villes, mais également des stations. De nouveaux enjeux se dessinent durant cette période et se cristallisent notamment autour des questions de développement économique, de positionnement stratégique et d'images, de qualité architecturale, urbaine et environnementale[4] ou encore de capacité organisationnelle. Dans ce contexte, l'attention portée à la qualité du cadre de vie et/ou de séjour prend une importance accrue et concourt tout autant au choix du lieu de vie qu'à celui de la destination touristique. Elle participe à l'image de la station, comme à son attractivité et conduit celle-ci à (re)penser les fondements de sa (re)présentation au monde, de sa conception urbaine et paysagère. Poussés par l'État à définir des Projets d'aménagement et de développement durable (PADD), institués par la loi de Solidarité et de renouvellement urbain du 13 décembre 2000[5], les acteurs locaux s'interrogent sur les orientations générales d'aménagement de leur station et sur la restructuration de leurs espaces publics[6].

Cette question, appliquée précisément aux stations de tourisme, interroge le chercheur en urbanisme. Pour reprendre les termes de Georges PEREC (1974) lorsqu'il aborde ces « *espèces d'espaces* », on s'intéresse dans cette thèse à « *l'infra-ordinaire* » que l'on tend à oublier, à cet « *impalpable* » et ce « *pratiquement immatériel* » du « *milieu ambiant* », abordés ici en termes de (micro)territoire. Empruntée aux travaux de Marcus ZEPF (2004, p.144-145) portant sur l'échelle microterritoriale de l'aménagement urbain, cette notion semble particulièrement prolixe[7]. L'approche microterritoriale est entendue comme l'échelle d'appréhension socio-spatiale du sens commun. Elle permet par ailleurs de faire référence à la notion de territoire, largement développée dans les récentes recherches relatives aux stations de montagne. Emmanuelle MARCELPOIL (2006 et 2007) et Hugues FRANÇOIS (2007) se sont par exemple

touristique s'ajoutent également celle des espaces publics, développée notamment par l'urbaniste Vincent VLES (2005 et 2007, entre autres).

[4] On ne doit cependant pas oublier que ces aspirations, qui tendent à appréhender la qualité du cadre de vie, de l'architecture et de l'environnement comme un facteur d'attractivité des hommes et des activités économiques, ne sont pas partagées par tous. Il s'agit bien d'aspirations des "classes moyennes" – au pouvoir – qui souhaitent vivre dans un cadre de vie préservé (PINSON, 2009, p.269-270).

[5] Loi n°2000-1208, dite Loi « Gayssot-Besson » ou loi S.R.U. Elle marque notamment le passage de la simple réglementation de l'usage des sols des anciens Plans d'Occupation des Sols (POS) au *projet urbain* des Plans locaux d'urbanisme (PLU). Le PADD a dans ce cadre vocation à présenter, de « manière intelligible pour le citoyen », les choix politiques de la commune et d'engager le débat municipal.

[6] Le concept d'espace public est largement développé dans le second chapitre. On peut d'ores et déjà souligner que les espaces publics sont ici abordés selon une approche urbanistique et appréhendés comme des territoires libres de constructions, des espaces ouverts qui permettent la rencontre de tous et qui sont régis par le droit public.

[7] Il distingue trois niveaux territoriaux d'organisation de l'espace urbain : « *macroterritorial* », « *mésoterritorial* » et « *microterritorial* ». Cette dernière dimension comprend alors l'ensemble des éléments qui caractérisent la forme urbanistique au niveau du quartier ; il s'agit en ce sens du niveau d'application des théories de la perception développées dès les années 1960 par Kevin LYNCH.

appuyés sur les notions de « *ressources territoriales* » et d'« *ancrage territorial* »[8] pour évaluer la capacité d'adaptation et d'attractivité des stations de montagne. Dans la continuité de ces recherches menées sur la dimension territoriale des stations de montagne, c'est la question moins traitée des lieux urbains constitutifs du "microterritoire" touristique qui est abordée. Le parti pris est d'appréhender en particulier, dans ce milieu local « infra-ordinaire », les espaces publics, (re)considérés aujourd'hui comme des composants essentiels de l'environnement urbain, comme des espaces stratégiques, supports du « vivre-ensemble ».

On s'intéresse aux liens complexes qu'entretiennent les concepts d'espace public et d'attractivité en s'appuyant sur les dernières recherches menées dans ce domaine. Ces analyses ont mis en évidence l'importance que revêt désormais la qualité du cadre de vie dans la capacité d'attractivité des territoires urbains. Le traitement et la gestion des espaces publics sont appréhendés comme des vecteurs de production et de diffusion d'images[9] qui donnent "sens" à la station, qui participent à l'expérience touristique et à l'attrait de la destination. Prolongeant ces réflexions, on s'interroge à la fois sur la capacité des espaces publics à contribuer à la durabilité et à l'attractivité des stations touristiques, tout en cherchant à distinguer, en leur sein, les éléments propices à renforcer cette attractivité. L'objectif est alors d'identifier les enjeux de restructuration des stations vieillissantes afin de nourrir leurs projets de requalification. Ces enjeux d'aménagement sont appréhendés en termes de *marqueurs microterritoriaux*, en référence à la notion de « marqueur territorial » développée par Antoine BAILLY et Jean PAELINCK (1989). Ils s'entendent comme des éléments (micro)territoriaux (urbains et paysagers) "marquant" l'espace selon les individus enquêtés, à la fois objets situés et signes symboliques connotant cet espace dont ils éclairent l'organisation interne. Ces formes d'ancrage concrétisent le lien émotionnel et affectif, entre le sujet ou les groupes sociaux et le (micro)territoire. On postule que les espaces publics sont également des éléments centraux de l'expérience touristique et de l'attractivité des destinations. Déceler ces marqueurs devient un enjeu majeur afin de mieux envisager, le cas échéant, leur requalification urbaine et paysagère.

Si l'appréhension des espaces publics paraît être un préalable essentiel aux projets de requalification, ils restent néanmoins trop souvent abordés par le seul regard extérieur d'un expert (urbaniste, architecte, paysagiste, etc.). On porte encore trop peu d'attention aux « *destinataires* »[10] auxquels s'adressent pourtant ces aménagements. Il s'agit d'observer le

---

[8] « *L'ancrage territorial* » s'entend comme « *l'insertion des stations dans leur territoire support* » (MARCELPOIL, 2007, p.162). La ressource territoriale peut, quant à elle, être définie comme « *une ressource spécifique qui peut être révélée selon un processus intentionnel, engageant une dynamique collective d'appropriation par les acteurs du territoire, de nature différente selon qu'elle emprunte ou non le circuit de la valorisation* » (FRANÇOIS, 2007, p.65).

[9] L'image de la station est définie au sens de Bernard LAMIZET (2002, p.202) : « *l'image consacre l'unité entre ce que la ville signifie et ce qui la signifie ; ce qu'elle symbolise, une conception de l'existence, une manière de vivre, prend sens dans ce qui la symbolise, des édifices, un site, des parcours* ».

[10] Le terme évocateur de « destinataires » est employé dans cette recherche pour qualifier cet ensemble souple et évolutif constitué par tous les individus qui utilisent d'une manière ou d'une autre un espace produit, qu'il s'agisse notamment des habitants permanents ou des visiteurs plus ou moins temporaires (ZEPF, 2004, p.141). Si cette catégorie particulière de « destinataires » est identifiée pour la clarté de l'analyse, on reste toutefois conscient qu'il ne s'agit là que d'un *idéal-type* (au sens wébérien du terme).

degré d'attractivité des espaces publics et d'identifier les *marqueurs microterritoriaux* éprouvés par leurs destinataires, afin d'enrichir la réflexion en amont du projet d'aménagement et de nourrir l'intervention ultérieure sur ces espaces. Les stations contemporaines qui font l'objet de cette analyse ont, par ailleurs, été créées de toutes pièces dans un territoire vierge, coupé de l'habitat traditionnel existant et se caractérisent, de fait, par une faible proportion d'habitants permanents. On se propose ainsi de donner la parole à un interlocuteur, généralement absent dans cet exercice et cette création urbanistique des stations « *archipels* » (WOZNIAK, 2006) dont il est pourtant un *destinataire* essentiel : « le » touriste ou, plus exactement, « les » touristes[11].

Ce tour d'horizon introductif du travail de recherche s'est voulu concis puisqu'il est approfondi dans la première partie, consacrée aux fondements scientifiques de cette analyse et à l'exposition des enjeux que recouvre cette thèse. C'est en tout cas dans ce champ de recherche, à la croisée des études en urbanisme et en tourisme, que l'on a souhaité appréhender le regard porté par les touristes sur les espaces publics des stations qu'ils fréquentent.

Synthèse de la problématique et hypothèses de recherche

Ce travail de doctorat porte sur les enjeux de requalification des stations *fordiennes* entrées dans l'hypermodernité. On questionne en particulier les représentations que les « touristes-destinataires » se font de leur lieu de séjour, comme de simple visite. Il s'agit finalement de répondre à un double objectif de recherche : d'une part, analyser les représentations des stations dans leur dimension *microterritoriale* afin d'envisager les pistes de leur requalification ; d'autre part, appréhender, en priorité, les représentations des touristes, dans une approche des stations *archipels* dont ils sont des destinataires essentiels. Plusieurs interrogations sont au cœur de ce travail de recherche. Quels regards portent ces individus hypermodernes sur les espaces publics des destinations touristiques dans lesquelles ils se rendent ? Que pensent-ils de ce modèle d'aménagement *taylo-fordo-keynésio-corbusien* désormais cinquantenaire ? Répondre à de telles interrogations suppose également de s'interroger sur les dispositifs méthodologiques à mettre en œuvre pour y parvenir. Comment identifier les *marqueurs microterritoriaux* des destinations ? Peut-on adapter les procédés existants dans le champ de l'urbanisme à l'interlocuteur particulier qu'est le touriste, dont la fréquentation de la station n'est que temporaire ?

Dès lors, au regard de ce qui vient d'être exposé, trois hypothèses sous-tendent cette recherche :

[11] Là encore, si on utilise régulièrement dans cette recherche le terme générique de « touriste » (afin de les distinguer des résidents permanents), on reste toutefois conscient que ce singulier masque une réalité autrement plus complexe. Les individus auxquels renvoie cette catégorie sont éminemment variés au regard de leur histoire personnelle, leur origine géographique, leur genre, leur âge, leur catégorie socioprofessionnelle, leur statut (excursionnistes venus à la journée, touristes en séjours ou encore résidents secondaires), leur rapport d'altérité à la station, etc. Cette question n'étant pas centrale dans cette recherche, on se limite toutefois ici à cette manière simplificatrice d'appréhension des touristes comme des « *habitants temporaires* » (PRELORENZO et PICON, 1999 ; STOCK, 2001) des stations *archipels*.

1. On suppose en premier lieu que l'offre urbaine des stations *fordiennes* n'est plus en adéquation avec les attentes touristiques hypermodernes. Pour nourrir cette analyse, on postule en premier lieu qu'il est possible d'appréhender l'« *image collective* » (LYNCH, 1998) de la destination en approchant les représentations des touristes. Le choix s'est porté sur les communautés de représentation par la quantification et la systématisation, plutôt que sur les différences inhérentes à l'expérience individuelle. Si l'on reste conscient que les représentations sont éminemment variables selon les caractéristiques et l'histoire de chaque individu, on prend toutefois le parti d'appréhender, dans cette recherche, les éléments qui les lient et d'approcher en ce sens l'image "collective" de la destination.

2. On cherche dans le même temps à étayer l'hypothèse selon laquelle la qualité des espaces publics participe à l'image des destinations touristiques. On s'interroge sur les éléments constitutifs de cette "qualité", en cherchant à identifier les facteurs contribuant, selon les touristes, à l'attractivité des espaces publics en station. On propose de prolonger les analyses de Kevin LYNCH en abordant la question de la *lisibilité* des destinations touristiques. Un autre postulat sous-tend d'ailleurs cette démarche : l'espace urbain de la station ne ferait pas l'objet de représentations homogènes. À l'hétérogénéité de l'espace urbain se superposerait immanquablement une hétérogénéité des représentations. Cette hétérogénéité s'entend à la fois du point de vue de l'observateur (représentations variables selon l'âge, le sexe, la C.S.P., etc.), mais également, et c'est le point sur lequel porte plus particulièrement notre attention, selon l'espace observé (type d'espace, angle de vue, etc.). Il serait possible de distinguer, au sein même de l'entité "station", des facteurs urbains d'attractivité ou au contraire de rejet. Dans la lignée des analyses menées par Hélène HATZFELD et Yves MOUTTON (2006, p.10) sur les « espaces libres », on suppose que les espaces publics possèdent des aspects positifs en eux-mêmes et que certaines caractéristiques de ces espaces peuvent, le cas échéant, devenir des outils de leur « reconception ». Il s'agirait alors d'identifier des marqueurs microterritoriaux en station pouvant alimenter les réflexions et les démarches préalables à leurs projets de requalification.

3. Pour ce faire, on suppose qu'il est possible d'élaborer un dispositif méthodologique expérimental en vue de répondre à ce double objectif : identifier des marqueurs microterritoriaux en station et appréhender en priorité le regard des touristes. On envisage le recours à l'outil photographique comme support pertinent à de telles analyses, à la croisée des champs urbanistiques et touristiques.

Les territoires d'étude d'une recherche appliquée

Concernant les terrains d'étude sur lesquels ont été testées ces hypothèses, ils ont précisément été sélectionnés en fonction des modalités de leur conception (structuration urbaine *fordienne*) et des dynamiques de changement qui les caractérisent et les conduisent aujourd'hui à s'interroger sur les enjeux de leur requalification.

Les stations de sports d'hiver, dans lesquelles cette question a émergé depuis une dizaine d'années, constituent, de ce point de vue, des terrains d'analyse privilégiés. Souhaitant travailler sur des stations *archipels*, le choix s'est plus particulièrement porté sur des stations, dites de "deuxième génération"[12], qui ont connu un développement désordonné et dont la restructuration cohérente appelle la conception d'un projet d'ensemble, sur le long terme. En position d'entre-deux, c'est-à-dire entre les « stations-villages » de "première génération" et les stations intégrées de "troisième génération" (plus souvent analysées), la question de leur devenir est largement délaissée par la communauté des chercheurs français, malgré les enjeux qu'elle sous-tend. Ce travail de recherche ayant bénéficié d'un financement du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, on a opté pour des stations qui, tout en répondant à nos critères de recherche, se situaient dans ce département. En outre, ce choix offrait l'intérêt de traiter de stations pyrénéennes, moins souvent étudiées que leurs consoeurs alpines. Le terrain initialement retenu au regard de ces objectifs a été Gourette.

Si on a pensé, un temps, mettre l'analyse de cette station en perspective avec deux autres destinations de sports d'hiver – La Pierre Saint-Martin (également en Pyrénées-Atlantiques) et Saint Lary (dans les Hautes-Pyrénées) – il est finalement paru opportun de replacer cette problématique de la requalification urbaine des stations touristiques dans un contexte plus large. L'analyse s'est alors ouverte au tourisme balnéaire avec l'étude d'une station également créée *ex nihilo*, selon un mode d'aménagement relativement similaire : Seignosse-Océan, sur le littoral landais (fig.1). Celle-ci a complété l'échantillon d'étude, du fait de caractéristiques urbaines spécifiques qui interrogent d'ailleurs, actuellement, les collectivités locales et les services de l'État. Le Conseil général des Landes a ainsi également financé une année de cette recherche.

[12] On fait référence ici à la typologie générationnelle promue et institutionnalisée par le Service d'équipement et d'aménagement touristique de la montagne (S.E.A.T.M.), que l'on est toutefois conduit à questionner dès le premier chapitre.

Figure 1. Carte de localisation des terrains d'étude

Réalisation : M. Moralès - UPPA, 2011

Un dispositif méthodologique expérimental pour mener à bien ces investigations

Au regard de la problématique posée, il convenait de mettre en œuvre un dispositif méthodologique apte à répondre à l'objectif de cette recherche, consistant, rappelons-le, à appréhender le regard des touristes-destinataires afin d'identifier les marqueurs microterritoriaux des stations étudiées. Pour analyser ces représentations, le choix s'est porté sur le recours à des démarches d'enquêtes qualitatives variées : observation directe, entretiens libres et semi-directifs, parcours commentés et enquêtes photographiques. Ce dernier dispositif constitue l'un des enjeux centraux de ce travail. Le recours au *medium* photographique a été mobilisé dans une démarche expérimentale centrée sur la réalisation, par les personnes enquêtées, d'un double classement libre de plus de cent trente clichés. Dans la lignée d'une recherche menée sur l'urbanité paysagère Montreuilloise et la perception des rapports ville-nature dans l'imaginaire des murs à pêches (SECHET, LAFORGUE et DEVALIERE, 1998), cette méthode d'enquête par double classement libre de photographies a été mise en œuvre pour ses qualités pédagogiques et opératoires du point de vue de l'exercice décisionnel et de la gouvernance. Cette approche a été adaptée aux destinations touristiques, afin d'identifier des points d'ancrage aux projets de requalification. Par ailleurs, un autre intérêt du dispositif méthodologique mis en œuvre réside dans la place accordée aux touristes, *habitants temporaires*, mais destinataires non négligeables des espaces publics en station *archipel*. En identifiant et analysant leurs représentations de ces espaces stratégiques, il paraît finalement possible d'intégrer – indirectement – ces destinataires atypiques dans le processus de réflexion et de conception des projets de requalification.

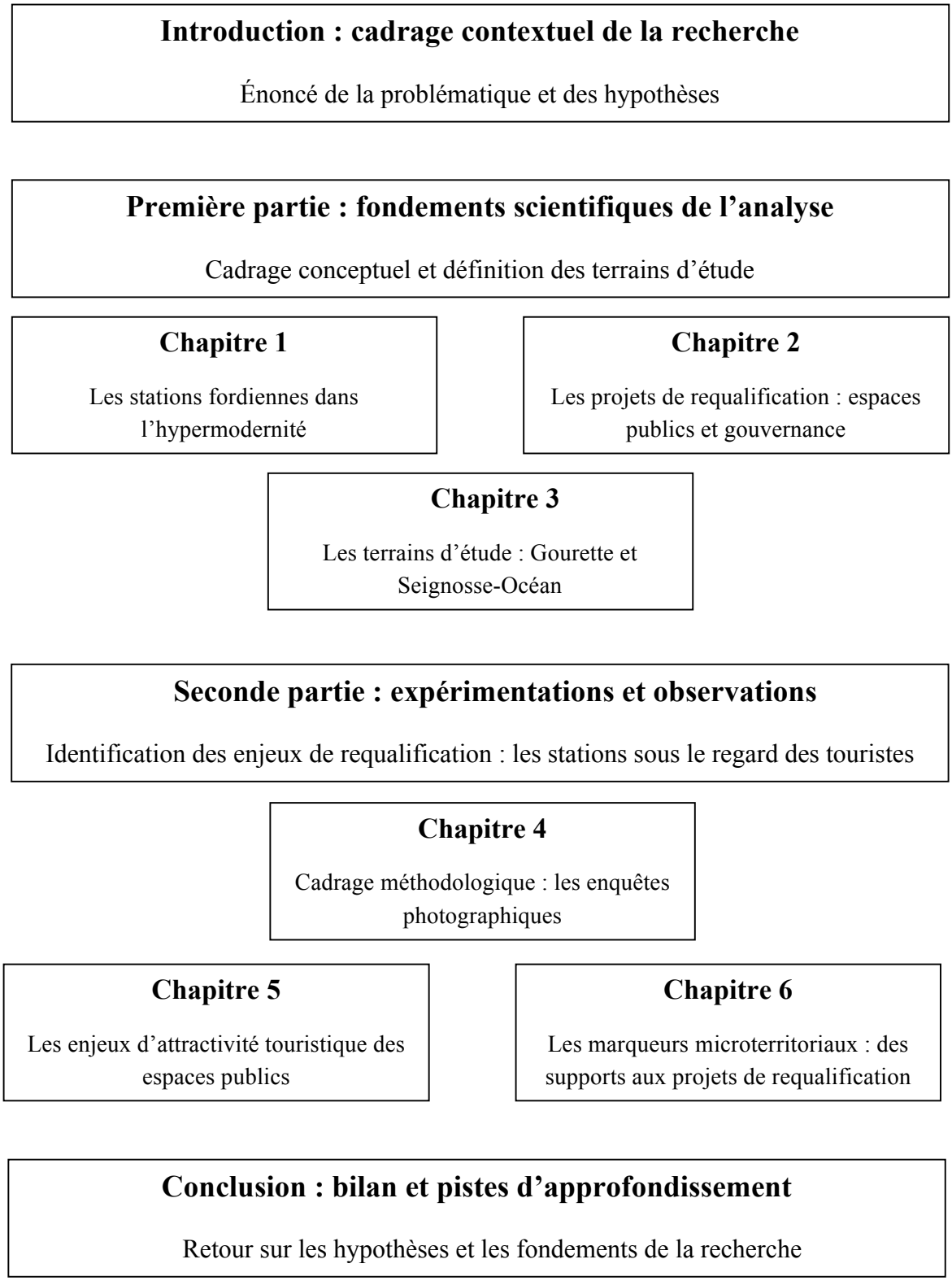
Structuration synthétique du travail de recherche

Dans une première partie, on aborde la question de la requalification urbaine et paysagère comme un enjeu pour l'avenir des stations touristiques. L'accent est mis plus particulièrement sur les stations contemporaines entrées aujourd'hui dans l'hypermodernité, en rappelant les modalités structurelles et conjoncturelles ayant présidé à leur conception et à leur "mise en tension" ces dernières années (premier chapitre). Partant de ces constats, la question de leur requalification est envisagée dans un second temps à partir de deux dimensions : les espaces publics comme objets des projets de re-conception et la gouvernance comme moyen de leur mise en oeuvre (deuxième chapitre). On se propose d'observer l'application de ces enjeux généraux à partir de l'analyse de cas particuliers. On revient ainsi sur les modalités de conception et les enjeux urbains des deux stations que sont Gourette, dans la montagne pyrénéenne, et Seignosse-Océan, sur le littoral landais (troisième chapitre).

La seconde partie est consacrée aux analyses de terrains mises en œuvre afin d'apporter une réponse à nos hypothèses de travail. On explicite dans un premier temps le dispositif méthodologique au cœur de cette recherche : les enquêtes photographiques par double classement libre (quatrième chapitre). Une approche transversale des résultats obtenus lors de cette recherche est ensuite proposée. D'une part, les représentations des destinations touristiques de montagne et du littoral sont appréhendées de façon globale, en abordant plus particulièrement la question des espaces publics et de leur attractivité comme des enjeux d'image pour ces destinations (cinquième chapitre). D'autre part, on propose une analyse

approfondie des terrains d'étude, envisagée comme un préalable à leurs projets de requalification. On s'attache à distinguer des marqueurs microterritoriaux identifiés par les destinataires, afin de nourrir, le cas échéant, l'exercice programmatique et conceptuel d'aménagement (sixième chapitre – fig.2).

Figure 2. Présentation synthétique du travail de recherche



PREMIERE PARTIE

LA REQUALIFICATION URBAINE, ENJEU DES STATIONS TOURISTIQUES CONTEMPORAINES

« Une des grandes questions actuelles des vacances et du tourisme est de savoir redonner du sens à une pratique qui a été trop perçue comme pur produit. Comme dans d'autres domaines de la vie sociale, nous quittons une période qui a valorisé la consommation en soi, pour chercher un « plus » de sens et de valeur. [...] Le temps semble venu de requalifier ce qui était trop quantitatif. »

(VIARD, 2000, p. 113)

Chapitre 1.

Les stations touristiques contemporaines, des conceptions cinquantenaires

> *« La pratique touristique a amené la construction de stations dont l'architecture et l'urbanisme marquent les paysages et la société ; or justement notre société évolue avec une temporalité qui n'est pas tout à fait la même que celle des constructions touristiques : d'où des déphasages entre les pratiques, les goûts et le cadre bâti. »*
>
> (GUERIN, 2002, p.5)

Le choix s'est porté dans ce premier chapitre sur l'adoption d'une démarche chronologique pour présenter les stations[13] contemporaines au coeur de cette recherche. Tout en restant conscient des limites d'une telle construction (les périodes n'étant pas clairement tranchées et s'enchevêtrant dans la réalité), on peut toutefois dégager trois phases d'aménagement particulières. Les années 1960-1970 sont abordées dans une première section comme le temps de la production des stations créées *ex nihilo* en montagne et sur le littoral. La décennie suivante est envisagée comme un tournant majeur pour ces stations entrées non seulement dans une économie de gestion (il faut gérer ce qui a été réalisé), mais, plus largement, dans une société analysée en termes d'« *hypermodernité* ». Enfin, les décennies 1990-2010 sont traitées comme le temps des "tensions" pour ces stations entrées dans une économie de marché (concurrence accrue des destinations) et d'environnement (injonction du développement durable notamment), qui questionne leur devenir et leur évolution. Ces trois phases sont identifiées de façon distincte pour faciliter la lecture, mais l'on reste conscient qu'elles ne se succèdent pas de manière strictement linéaire et cadencée, tolérant de fait des coexistences, favorisant parfois des combinaisons inédites qui ne se laissent pas réduire à des profils types.

[13] Le terme station vient du latin stare ou statio, signifiant « je m'arrête », « je reste » ; il désigne une ville touristique possédant des hébergements et des services nécessaires à l'accueil des voyageurs pour des arrêts de courte ou de longue durée (VLES, 1996, p.5). La station est l'échelon d'organisation du tourisme en France.

1. Création ex nihilo de stations touristiques en montagne et sur le littoral

> *« La période qui nous concerne est celle de la brusque mutation du voyageur en touriste (au sens que nous donnons à ce terme). La massification des pratiques s'est accompagnée d'un aménagement des espaces. Mieux, l'économie touristique a su créer une spatialité nouvelle. »*
> (CORBIN, in BRIFFAUD, 1995, p.105-106)

Pierre LABORDE (1986, p.559 ; 1993, p.4) souligne que, « *le tourisme imprime une marque profonde sur l'espace* », comme en témoigne l'urbanisation des sites touristiques. En cela, le tourisme est « *créateur de paysages bâtis et de formes architecturales* ». Au-delà du seul cadre bâti évoqué, c'est bien le cadre urbain au sens large qui peut se lire comme un « *miroir de la société* ». Élément physique, affaire de style et de forme, la conception urbaine exprime les conditions culturelles, sociales et économiques de sa création ; en cela elle est signifiante. Elle se fait l'écho du contexte dans lequel elle a été produite et reflète les transformations de la société dans laquelle elle s'inscrit.

Cette partie retrace les modalités relatives à la création des stations touristiques françaises dans les années 1960-1970. François ASCHER (1995, p.86) qualifie cette période de « *taylo-fordo-keynésio-corbusienne* ». Selon lui, l'urbanisme[14] fonctionnaliste à l'origine des villes « *fordiennes* », est imprégné, depuis l'entre-deux-guerres, par les modèles industriels dominants prônés alors par les ingénieurs et économistes Henry FORD, Frederik TAYLOR et John Maynard KEYNES. Au-delà des villes et toute proportion gardée, cette approche paraît être un outil analytique pertinent pour appréhender la conception des stations touristiques contemporaines créées *ex nihilo*, à la même époque, selon des modalités qui sont relativement similaires (VLES, 2004, p.3). En insistant au préalable sur le fait qu'« *une destination touristique est un lieu dont la mise en désir a été construite* » (VIARD, 2000, p.7), on se propose de retracer les principes d'aménagement et d'urbanisme ayant présidé à leur constitution, à travers le prisme *taylo-fordo-keynsésio-corbuséen*.

[14] On ne revient pas ici sur la naissance de ce concept, dont le mot émerge en 1910 (l'urbanisme devient alors une véritable discipline), mais dont l'esprit n'est pas nouveau.

1.1. Quand la montagne et le littoral deviennent attractifs : naissance et diffusion des stations

> *« Le monde n'est pas donné sous la forme d'une intuition pure ni d'une signification abstraite délocalisée, il s'instaure dans le nouage du réel, de l'imaginaire et du symbolique. »*
>
> (YOUNES, in PAQUOT, LUSSAULT et YOUNES, 2007, p.363)

Le tourisme s'impose aujourd'hui comme un fait social[15] indéniable qui infuse nos sociétés en profondeur (LUSSAULT, 2007). Il ne faut pas oublier pour autant que les pratiques et les motivations touristiques sont toujours historiquement et culturellement relatives. Le voyageur du Moyen Age, marchand ou pèlerin, ne s'intéressait pas à l'esthétique du paysage. Pour lui, la nature est ce qui le sépare de son objectif ; il ne peut être considéré comme un touriste. En ce sens, l'idée d'une « vocation touristique naturelle » des espaces littoraux ou montagnards ne tient pas (DUHAMEL et KNAFOU, 2003, p.54). « *Un lieu acquiert « vocation touristique » quand il s'ajuste à des besoins exprimés, quand il répond à une demande existante ou latente, quand il se confond avec les aspirations, les goûts, les mythes d'une époque* » (DEWAILLY et FLAMENT, 1993, p.134). C'est durant la seconde moitié du XVIII^{e} siècle, époque de toutes les révolutions et période fascinée par la circulation des savoirs et des regards, que les grandes découvertes touristiques ont lieu[16] (BOYER, 2005, p.6). La mise en tourisme des espaces montagnards et littoraux n'a été permise que par une lente évolution des regards et des imaginaires, dont on retrace à grands traits les lignes directrices déjà mises en lumière par ailleurs (BOZONNET, 1977 et 2002 ; CHADEFAUD, 1988; URBAIN, 1993 et 2002, BRIFFAUD, 1995 ; CORBIN, 1988 ; DEBARBIEUX, 1995 et 2001b ; PAULET, 2007, etc.).

1.1.1. Un regard nouveau sur la montagne et sur le littoral

> *« La montagne telle qu'on la perçoit est une fabrication de l'esprit, un mythe, qui ne correspond que de très loin à son support géographique. »*
>
> (BOZONNET, 1977, p.6)

Les Alpes, et plus généralement la montagne[17], ont été longtemps perçues comme des espaces difficiles d'accès et inhospitaliers. La hantise des « *Monts affreux* » domine l'Antiquité et le Moyen Age (BOZONNET, 2002 ; VALLOT et ENGEL, 2005). Jusqu'au XVIII^{e} siècle, on ne les fréquente que par obligation, dans le cadre de pèlerinages ou de campagnes militaires. On en rapporte alors des récits effrayants qui alimentent un imaginaire de la peur, des périls physiques (gouffres, rudes passages des cols, etc.) comme des dangers sociaux (les

---

[15] « *Est fait social toute manière de faire, fixée ou non, susceptible d'exercer sur l'individu une contrainte extérieure ; ou bien encore, qui est générale dans l'étendue d'une société donnée tout en ayant une existence propre, indépendante de ses manifestations individuelles* » (DURKHEIM,1988, p.14).

[16] Il convient toutefois de souligner ici que les origines du tourisme font l'objet de nombreuses controverses, qui ne sont pas développées dans ce travail.

[17] On ne revient pas dans cette recherche sur la définition complexe et fluctuante de la « montagne » qui a fait l'objet de multiples discours géographiques depuis Hérodote jusqu'à nos jours ; on renvoie les lecteurs curieux aux travaux de Bernard DEBARBIEUX (2001b, p.12-35). On peut toutefois noté qu'en tant que « *catégorie géographique du sens commun* », on lui associe des « *valeurs génériques* » et des « *représentations emblématiques* ».

Alpes sont décrites comme le repère des bandits, des asociaux, des hérétiques et des exclus divers). Il faut, entre autres, attendre les Romantiques et Jean-Jacques ROUSSEAU pour que l'image de la montagne – de la moyenne montagne pour être précis – évolue, substituant aux « *Monts affreux* » les « *Monts sublimes* » (VALLOT et ENGEL, 2005 et 2006). S'inspirant des naturalistes suisses (principalement d'HALLER), l'auteur de la *Nouvelle Héloïse* propose une nouvelle façon de voir et de concevoir la montagne[18]. La montagne, celle qui conserve ses qualités paradisiaques via sa position périphérique, est envisagée comme une rencontre avec le divin ou, tout du moins, comme le lieu de la création et de la communauté pure des origines[19]. Le récit rousseauiste encense cette terre sacrée, idéalise la nature et remet au goût du jour une antique pratique du "retour aux sources" (BOZONNET, 2002). Il fixe durablement les images et valeurs de l'espace montagnards ancrées sur les idées de « monts sublimes » (qui engendrent une passion romantique), de « monts régénérant » (qui purifient les passions) et de monts naturels et préservés (VEYRET, 2001, p.6). La montagne fait parallèlement l'objet de recherches par les naturalistes dès les XVII^{e} et XVIII^{e} siècle. Ils l'abordent comme un laboratoire d'expérimentation privilégié et permettent du même coup d'en améliorer la connaissance. Cette réhabilitation de l'espace montagnard dans l'imaginaire littéraire et scientifique du XVII^{e} siècle inverse les valeurs qu'il véhicule. Progressivement sont distillées de nouvelles représentations d'une montagne sauvage et régénératrice qui peut faire l'objet de nouveaux intérêts, sportifs (l'alpinisme et les grandes ascensions) et curatifs (pratiques thermales notamment), avant de devenir ludiques.

Une évolution similaire a touché le littoral resté, pendant longtemps, un « *territoire du vide* » dont les charmes des plages et de la mer, aujourd'hui tant recherchés, étaient largement ignorés. Comme l'a mis en évidence Alain CORBIN (1988, p.27), une chape d'images répulsives, qu'elles soient religieuses, sociales ou politiques, entrave l'émergence du désir de rivage[20]. Dans les récits bibliques, la mer est perçue comme un « Grand Abyme » et un lieu de mystère, symbole de l'inachèvement de la Création. Son imaginaire, comme celui de la montagne, est également marqué par la peur des périls physiques (liés au souvenir des invasions normandes ou sarrasines, aux monstres marins des profondeurs, à la diffusion des maladies par cet itinéraire de la peste noire, etc.) et des dangers sociaux (pirates, contrebandiers et bandits auxquels sont confrontés les navigateurs). Il faut attendre la fin du XVII^{e} siècle pour observer un renversement des regards, sous l'impulsion conjointe des progrès de l'océanographie en Angleterre (qui permet de faire tomber certains mystères), des récits des poètes français baroques (TRISTAN, THEOPHILE ou SAINT-AMANT) et du

[18] Comme l'a souligné Serge BRIFFAUD (1994, p.226), Jean-Jacques ROUSSEAU renouvelle, voire invente alors un style, entendu à la fois comme tonalité littéraire et comme approche du spectacle montagnard. Il fait glisser l'appréhension des montagnes (celles qui sont vues de loin, depuis les pays ondulés) vers la sentimentalité par son approche sensible du paysage. Si Jean-Jacques ROUSSEAU fait ici référence, Victor HUGO, dans sa lignée, joue également un rôle considérable en publiant notamment ses *Voyages aux Pyrénées*.

[19] Cette conception préexistait bien sûr à sa popularisation par Jean-Jacques ROUSSEAU. Les géographes arabes de la fin du premier millénaire chrétien accordaient par exemple une place considérable à la montagne qu'ils appréhendaient comme le signe et la signature du projet divin édifiant la Terre et de la bienveillance du Créateur à l'égard de hommes (DEBARBIEUX, 2001b, p.14).

[20] L'ouvrage de Daniel DE FOE écrit au XVIII^{e} siècle témoigne de cet état d'esprit : son Robinson est échoué sur un littoral qui n'est l'objet que de catastrophes.

développement des voyages en Hollande (qui conduisent à l'admiration du spectacle de l'océan). Comme pour la moyenne montagne, les romantiques participent au développement de cet attrait pour le rivage en l'instituant comme un lieu privilégié de la découverte de soi. Parallèlement à la vaste déconsidération des milieux urbains dont la perversion, la pollution et le vice sont dénoncés, le désir de rivage monte et se propage entre 1750 et 1840. « *On attend désormais de la mer qu'elle calme les anxiétés de l'élite, qu'elle rétablisse l'harmonie du corps et de l'âme, qu'elle enraye la perte de l'énergie vitale d'une classe sociale qui se sent particulièrement menacée* » (CORBIN, 1988, p.76).

Ce lent retournement des imaginaires du littoral et de la montagne entre le XVI^{e} et le XVIII^{e} siècles va concourir au développement de nouvelles pratiques et temporalités sur ces territoires : le « temps des vacances » et des pratiques touristiques. Marc BOYER (2005, p.179) propose d'analyser cette évolution, contemporaine de la révolution indusreille initiée en Angleterre, en termes de « *révolution touristique* ».

1.1.2. Renouvellement des pratiques touristiques et du séjour

> *« Cette histoire du tourisme a du sens, celui d'un phénomène socioculturel qui est une quête de distinction, une rupture avec la vie quotidienne de la société industrielle productiviste. »*
>
> (BOYER, 2005, p.318)

Témoin de ces bouleversements, Henri BEYLE, mieux connu sous le nom de STENDHAL, invente, dans ses *Mémoires d'un touriste* (1838), le terme français qui désigne, encore aujourd'hui, les acteurs essentiels de ces nouvelles pratiques (BOYER, 2005 ; COUSIN et REAU, 2009). Le Littré définit en 1872 les touristes comme les « *voyageurs qui ne parcourent des pays étrangers que par curiosité et désoeuvrement, qui font une espèce de tournée dans des pays habituellement visités par leurs compatriotes. Se dit surtout des voyageurs anglais en France, en Suisse et en Italie* » (cité par RAUCH, 1993, p.7). Si le terme « touriste »[21] fait initialement référence au voyage initiatique de la jeunesse aristocratique anglaise (le « Grand Tour »)[22], il a été progressivement appliqué, par extension, à la minorité privilégiée qui voyage pour son agrément. Le début du XIX^{e} siècle est marqué par une vague de départs qui touche tant les savants que les lettrés (peintres et écrivains vont chercher l'inspiration, romantique, devant de "beaux" paysages), auxquels viennent se mêler aristocrates et rentiers[23]. « *Au XIX^{e} siècle, alors que la bourgeoisie d'affaire fait circuler biens et capitaux, une ancienne noblesse innove en créant des signes gratifiants du bien-être. L'invention de l'alpinisme et des séjours à la mer enrichie la panoplie des signes de bien-être que cultive ce*

[21] On ne revient pas ici sur les débats que peut susciter cette notion quand on s'atèle à la lourde tâche d'en retrouver les origines ou de la définir.

[22] De la fin du XVII^{e} à la fin du XVIII^{e} siècles, le Grand Tour, ce voyage éducatif sur le continent, était une pratique exclusive d'une partie de l'aristocratie britannique qui cherchait à se distinguer. Cette pratique du Grand Tour, forme d'« *éducation vagabonde* » aux origines anciennes (changements d'universités dans l'Europe médiévale), a notamment conduit les Anglais, attirés en général par l'Italie, à passer par la France (BARRON-YELLES, 1999, p.14).

[23] Après la Révolution, la classe nobiliaire se fait rentière et innove dans le champ social qui lui est laissé : l'oisiveté. Cette ancienne élite dirigeante, marquée par les valeurs philosophiques du siècle des Lumières, cherche à développer un art de vivre susceptible d'actualiser ses exigences éthiques.

public choisi » (RAUCH, 1993, p.17). L'acte du déplacement est en ce temps là l'apanage et le privilège d'une classe oisive : la noblesse britannique transforme peu à peu une contrainte médicale (marquée par la pensée hygiéniste de l'époque) en plaisir. En Angleterre, puis en France, la villégiature maritime se développe de façon relativement spontanée. « *Le processus d'invention de pratiques, de saisons, de stations joue librement. Il n'y a pas eu, dans toute la période, du XVIII^e^ au milieu du XX^e^, d'intervention du pouvoir politique* » (BOYER, 2005, p. 280)[24]. Les stations sont ainsi le fruit d'une conjonction d'éléments, les plus saisissants étant l'invention du chemin de fer[25] et l'accès de nouvelles catégories sociales à ces pratiques.

Pendant le XIX^e^ et durant la première moitié du XX^e^ siècle, les pratiques touristiques se propagent et se diffusent (par imitation), touchant des groupes sociaux de plus en plus nombreux. Le second Empire est le cadre d'une impulsion nouvelle marquée par l'accès de la bourgeoisie urbaine à ces pratiques touristiques : le tourisme n'est plus dès lors réservé à la classe oisive. Les touristes-curistes sont de plus en plus nombreux, l'hiver sur le littoral et l'été en montagne. Aller « aux bains » s'inscrit d'ailleurs dans la lignée de pratiques anciennes marquées par la création des thermes à l'époque romaine[26]. En bord de mer, trois moteurs paraissent sous-tendre les pratiques touristiques : le soin, la contemplation et la sociabilité (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.40). Une série d'aménagement est réalisée pour accompagner la pratique des cures thermales qui se développe ; la « promenade » participe notamment de cette dynamique du soin en facilitant la prise d'air. La promenade caractérise tant les bords de mer que les stations thermales de montagne. Aux Eaux-Bonnes, station appréciée de l'impératrice Eugénie sous le Second Empire, la promenade de l'Impératrice est par exemple créée en surplomb. En filigrane, le tourisme reste une pratique de sociabilité dans laquelle des urbains souhaitent retrouver, là où ils séjournent, le même cadre de vie et la même urbanité. La saisonnalité du tourisme, ce que Marc BOYER (2005, p.276) nomme son « *pêché originel* », étant établie à partir de l'époque Romantique, la novation se situe dans l'invention de nouvelles stations. Dans la lignée de Bath (première station thermale créée en Angleterre), les stations se développent dès 1850 en Europe occidentale (Arcachon par exemple) et aux États-Unis (comme Atlantic City). Elles témoignent du passage du tourisme au « *stade industriel* » (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.36). Notons à ce sujet qu'un autre

[24] On peut toutefois observer que ces réalisation *ex nihilo* sont le plus souvent le fait d'acteurs extérieurs. On tend alors à considérer que la vérité n'appartient pas à celui qui, immergé dans le paysage, se confond avec lui, mais plutôt à ceux qui disposent du recul nécessaire pour appréhender cette nature comme un spectacle ou un objet d'étude. « *En d'autres termes, la vérité n'est pas du côté du paysage vécu, mais du côté du paysage perçu. C'est sur cette opposition qu'a pu venir se greffer, dès la fin du XVIII^e^ siècle, un discours de type « technocratique », au sens où ce discours souligne l'incapacité du montagnard à comprendre son propre environnement et s'efforce ainsi de légitimer l'intervention d'une compétence « extérieure », venant palier aux déficiences des locaux* » (BRIFFAUD, 1994, p.389).

[25] Le chemin de fer se fait catalyseur du développement touristique. À partir de 1830 et jusqu'à la première guerre mondiale, les stations (qu'elles soient thermales, climatiques ou balnéaires) se développent dans le sillage des voies ferrées nouvelles qui élargissent de fait l'accessibilité de ces espaces autant que le potentiel des clientèles à acheminer.

[26] Les travaux de Michel CHADEFAUD (1988) sur cette question sont particulièrement riches. Il aborde notamment l'enjeu des eaux thermales et la place de l'eau et de son mythe médical, social et religieux. Il rappelle par ailleurs que l'inscription de l'architecture thermale dans une référence antique s'explique par la recherche d'une « *caution historique issue d'une interprétation-recomposition du passé* ».

témoin – ou plutôt instigateur – de la transformation de cette activité en véritable industrie, se retrouve dans la figure de Thomas COOK[27] qui organise les premiers voyages de groupes permettant aux classes moyennes de la révolution industrielle d'accéder à une activité qui leur était jadis interdite (RIFKIN, 2000, p.190-191).

Concernant la réalisation des stations thermales, on peut observer que les établissements de bains polarisent les activités thérapeutiques, ludiques et festives du lieu[28]. « *Enclaves de luxe dans des cultures populaires traditionnelles* », les stations du littoral comme de la montagne, telles les cours d'antan, sont des lieux de représentation, d'extériorisation et d'ostentation (VLES, 2010) : les groupes dominants y font « *élite de façon saisonnière* » (VIARD, 2002, p.6). Les stations de montagne et du littoral deviennent, à la fin du XIX^{e} siècle, de hauts lieux touristiques qui rivalisent dans l'art d'aménager l'espace. La station, par essence, est planifiée. Ce modèle urbanistique original se traduit de manière générale sur le littoral par l'ordonnancement des rues en fonction de la vue sur la mer et par l'étirement des stations le long du littoral en fonction de ce principe de linéarité. La mer et la plage sont au centre des pratiques et constituent le point d'orgue d'une organisation spatiale : « *les pieds dans l'eau deviennent une rente de situation* » (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.59). La création *ex nihilo* de ces stations touristiques fait également écho aux modalités de construction et d'évolution des villes de l'époque. Elles sont l'expression, en bord de mer, des règles d'aménagement urbain exprimées, dès 1859, dans les plans de Barcelone proposés par l'Ensanche de CERDA, voire même, dans une certaine mesure, les plans du baron HAUSSMANN à Paris[29]. On y retrouve le dessin régulier des formes géométriques strictes ou légèrement arrondies, tout comme la logique de places et de diagonales (qui assurent une circulation hippomobile – puis automobile – plus efficace). Les stations françaises du Touquet et de La Baule sont, par exemple, créées (respectivement en 1903 et 1923) à l'initiative de puissants lotisseurs qui instaurent une véritable planification (règlements urbanistiques et architecturaux, identification des espaces boisés à conserver, création d'équipements commerciaux et distractifs, etc.). Exemple le plus achevé en France, Deauville constitue le prototype de la « *station intégrée* » (RAUCH, 1993, p.59). Finalement, « *comme les résidents des unes sont les touristes des autres, il est normal de trouver de grandes similitudes dans la constitution et le paysage offerts par ces lieux* » (DUHAMEL et VIOLIER, 2099, p.61). Les stations touristiques sont même, le plus souvent, à la pointe de l'innovation (électricité, eau courante, système d'évacuation des eaux usées, accès par chemin de fer, etc.). Cette conception planifiée des stations touche également la montagne et les stations thermales, telles les Eaux-Bonnes dont

[27] On peut considérer Thomas COOK comme un précurseur par les méthodes d'organisation de la production d'expériences culturelles qu'il met en œuvre. Il fonde les bases de l'industrie touristique qui rappellent également l'évolution du secteur automobile, marqué, cinquante ans plus tard, par la production en série et la standardisation introduites par Henry FORD.

[28] Les premières stations thermales, lieux inventés par des ouvreurs de voies initialement britanniques, des « *gate-keepers* » (BOYER, 2005, p.182), sont anglaises ; il s'agit de Bath et de Brighton (conçues au début du XVIII^{e} siècle).

[29] On retrouve l'influence des travaux du baron HAUSSMANN dans certaines stations créées au XIX^{e} siècle qui sont notamment conçues autour d'un axe structurant, qu'il s'agisse de l'axe reliant la gare au casino et à l'établissement de bain ou de l'axe du bord de mer. Cette influence se mêle également au modèle de la cité-jardin prôné par les paysagistes anglais comme Ebenezer HOWARD.

le travail de composition urbaine offre une symbiose architecturale entre la référence antique et le type vernaculaire.

Les pratiques touristiques, à l'origine essentiellement élitistes, vont s'étendre au XX^e^ siècle et s'ouvrir à des catégories nouvelles, moins favorisées. Le développement de sociétés urbanisées et industrielles, rythmées par le travail, favorise l'émergence d'un autre temps : un temps libéré, « hors travail ». Il faut rappeler, que dans ce « temps hors travail », le « temps libre » dégagé comprend le temps contraint (transport, formalités bureaucratiques, etc.), le temps de travail non lié à la production et non rémunéré (jardinage, bricolage, cuisine, etc.), le temps du rétablissement de la santé, le temps de formation, le temps de la vie syndicale, associative et politique, etc. La part consacrée aux loisirs et aux vacances est nécessairement relative. Si cette relativité est effective d'un point de vue quantitatif, on ne peut néanmoins ignorer l'enjeu fondamental que constitue ce temps des loisirs et des vacances d'un point de vue plus qualitatif et emblématique. Ce temps de la reproduction de la force de travail (dans la conception marxiste), corollaire inéluctable à l'accélération de la société, est libéré des contraintes quotidiennes et forme, de ce point de vue, un moment privilégié de communion sociale (LANQUAR, 1990). De fait, deux logiques de comportements touristiques s'interpénètrent inévitablement (AMIROU, 1995) : une logique de distinction (volonté de différenciation sociale) et une logique communielle (qui cherche à gommer les différences sociales dans un simulacre de société idéale). Dans l'entre-deux-guerres émerge le second fondement des vacances, fruit d'une histoire revendicative. « *Alors que pour les précurseurs elles étaient fuite hors du temps de l'histoire, attente du retour à l'ordre monarchique et divin, les vacances des ouvriers et des salariés résultent d'une conquête, elles ont le sens historique d'une revendication sociale* » (RAUCH, 1993, p.10).

1.1.3. L'intensification des séjours en montagne et sur le littoral

> *« Dans toutes les activités de loisirs, le temps de l'élite faisait place à celui des masses ; des stations qui avaient été réservées à une minorité étaient investies par des gens ordinaires, et les dirigeants de l'industrie touristique reconnaissaient qu'il y avait plus d'argent à gagner avec la multitude qu'avec le petit nombre. »*
>
> (CORBIN, in BRIFFAUD, 1995, p.64)

Le XX^e^ siècle est marqué par l'avènement inéluctable des loisirs et le développement des vacances pour "tous" dans la lignée des bouleversements socio-économiques en cours depuis l'entre-deux-guerres et, surtout, après la seconde guerre mondiale : élévation générale du niveau de vie, développement des congés payés, développement des moyens de communication et de transports, participent à l'accroissement de la mobilité[30] des Français. Aux « *territoires du vide* » et aux « *Monts affreux* » succèdent « *la ruée vers le littoral et la montagne* ». André RAUCH (1993, p.11) dira à ce propos que si « *les premiers vacanciers*

[30] La question essentielle de la mobilité – largement traitée par ailleurs (URRY, 2000) – n'est pas développée plus avant dans cette recherche. On peut toutefois noter, avec Jean VIARD (2000, p.10-11), que « *les vacances et les voyages ont ainsi largement contribué au passage d'une économie de production de biens à une économie immatérielle de mobilité. [...] la mise en mobilité des corps, parallèlement à celle des informations, des images, des capitaux, des objets, des imaginaires, des cultures…* ».

faisaient groupe ; ceux-ci « font » foule ». La revendication d'un temps de loisirs "libéré" des contraintes du travail apparaît tardivement, au lendemain de la première guerre mondiale[31]. La loi du 20 juin 1936 reste dans les mémoires pour avoir légalisé les congés payés[32]. Elle permit, cette année-là, à près de six millions de Français (15 à 20% de la population) d'expérimenter pour la première fois les vacances (BARRON-YELLES, 1999, p.16).

L'amélioration des conditions et des moyens de transport (gains en sécurité et en rapidité, extensions des réseaux routiers et ferrés) participe largement à cette diffusion sociale des pratiques touristiques. Si le XIX^e^ siècle a été le siècle du chemin de fer (encourageant un développement touristique principalement axial), le XX^e^ est marqué par l'avènement de l'automobile qui ouvre plus largement l'espace touristique. La nature du rapport entre le touriste et l'espace en est de fait transformée[33].« *L'automobile individuelle élargit un potentiel considérable de « diffusion spatiale » au-delà des régions jusque-là bien connues ou, mieux encore, dans les interstices du dispositif précédent, entre les stations déjà consacrées* » (RAUCH, 1993, p.45). Durant les Trente glorieuses se développe le tourisme dit « de masse » en Europe, soutenu tant par l'État que par des associations de tourisme social[34], liées au militantisme des comités d'entreprise. Le terme de « masse » s'impose rapidement pour qualifier les pratiques touristiques du XX^e^ : le pouvoir cherche l'adhésion de ces masses (les partis totalitaires organisent leur adhésion dans des partis et des syndicats uniques) et les producteurs visent leur consommation.

Marc BOYER (2005) propose une *Histoire du tourisme de masse*, dans laquelle il trace les traits principaux de cette évolution[35]. Comme le montre Hugues FRANÇOIS en s'appuyant sur les analyses des économistes de l'école de la régulation, ce contexte d'émergence du tourisme de masse et des stations contemporaines peut être appréhendé comme un modèle fordiste[36] d'aménagement du territoire. Cette forme massifiée du développement touristique est en effet liée à la modification des processus de production et de partage des gains de productivité

[31] L'idée que les « vacances », en tant qu'arrêt durable du travail, sont un droit pour tous les travailleurs émerge lentement, le repos hebdomadaire (dominical le plus souvent) n'est par exemple généralisé qu'en 1906.

[32] Léo LAGRANGE (alors député socialiste du département du Nord et premier sous-secrétaire d'État aux loisirs et aux sports), auteur de cette loi qui officialise quinze jours de congés payés, souhaitait faire des vacances un moyen d'éducation et d'émancipation du peuple.

[33] On peut d'ailleurs observer que la généralisation des vacances et la diffusion des pratiques touristiques participent de l'élargissement d'un horizon mental. « *Le grand déferlement dans l'espace-temps des vacances disqualifie les rapports ordinaires aux lieux, bouleverse les visions du monde. La terre réduit ses dimensions. Les vacances banalisent l'éloignement* » (RAUCH, 1993, p.11).

[34] Les acteurs du tourisme social vont innover en proposant des formules de vacances collectives (pour faire baisser le coût de l'hébergement). Ils vont même plus loin en souhaitant anticiper une société plus égalitaire et fraternelle.

[35] On préfère employer dans la suite de cette recherche le terme d'intensification du phénomène touristique plutôt que de massification du tourisme, expression aujourd'hui largement connotée. Le concept de « tourisme de masse » paraît d'ailleurs de moins en moins approprié. Dans la société hypermoderne, la conception des individus comme interchangeables, comme « masse », cède progressivement la place à une vision centrée sur leurs individualités et leurs différences.

[36] Ce modèle « fordiste » (selon le mot de l'auteur) se traduit par un régime d'accumulation intensive à partir d'un compromis entre les structures de production et de consommation. En ce sens, la croissance de la productivité se trouve soutenue par la croissance parallèle du pouvoir d'achat. Précisons ici que, si les économistes emploient de façon privilégiée le terme « fordiste », on préfère dans cette recherche celui de « fordien », tel qu'il a été appliqué par François ASCHER dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme.

entre capital et travail. « *La standardisation, la rationalisation des processus de production et la possibilité d'obtenir des économies d'échelle importantes combinées avec la progression des salaires ont permis aux consommateurs d'élargir le spectre d'accès aux marchandises* » (FRANÇOIS, 2007, p.79). Partant des travaux de Pascal CUVELIER (1997), il souligne que la pratique touristique a finalement intégré la norme sociale de consommation fordiste en redéfinissant du même coup l'équilibrage des temps sociaux[37]. En ce sens, « *le temps des loisirs appartient à la régulation du régime fordiste* ». Cette « *pratique touristique fordiste* » se caractérise par l'achat en masse de prestations de services et de biens standardisés répartis sur des espaces particuliers. De fait, la démocratisation et la normalisation des productions tendent à se confondre. La production industrielle des biens et des services touristiques concoure à la massification et à l'uniformisation des pratiques. C'est dans un premier temps autour du littoral que ce processus de diffusion d'un tourisme de masse (et la création de stations contemporaines pour en assurer l'accueil) se met en place[38].

Parallèlement à cette diffusion socio-spatiale des pratiques touristiques, le rythme saisonnier du tourisme élitiste du XIX^{e} siècle est bouleversé. Les saisons du tourisme balnéaire s'inversent. La (re)découverte du corps, l'importance que tend à prendre le bronzage comme facteur de distinction et le goût nouveau pour la pratique de la natation (favorisée par des températures maritimes plus élevées) marquent l'avènement de la méditerranée estivale dans l'entre-deux-guerres. La pratique des « trois S » (« *Sea, Sand and Sun* ») devient pleinement effective à partir des années 1950 et s'ancre comme la matrice des pratiques de tourisme de masse. Inversement, la montagne estivale cède peu à peu la place à la montagne hivernale impulsée et soutenue par la pratique des sports d'hiver. Les sports d'hiver impliquent « *un complet retournement de la perception et du vécu de la dimension « neige » de la montagne : longtemps vue comme contrainte, elle devient ressource* » (BART, in VEYRET, 2001, p.60).

Durant les Trente glorieuse, « *partir en vacances devient une norme sociale* » (BARRON-YELLES, 1999, p.17). La démocratisation croissante des vacances se conjugue avec la croissance démographique (dopée par le baby-boom) : les ménages français sont toujours plus nombreux à se retrouver sur les lieux de vacances. *« La hausse commence par les vacances d'été, gagne celles d'hiver qui, parties de peu, atteignent en 1984 26% des Français ; les vacances de sports d'hiver, en quelques années, passent de 2% à 10% de la population (1983)* » (BOYER, 1999, p.120). La France qui comptait 10 millions de vacanciers au milieu des années 1950, en compte le double dès 1964 et ils sont 25 millions en 1974. Il faut préciser que, si les vacances et le tourisme tendent à se banaliser, profitant du développement des

[37] Le temps libre apparaît comme le contrepoint nécessaire des contraintes entraînées par la standardisation de la production et la forte division des tâches qui l'accompagne. Ce temps libre peut d'ailleurs être plus largement consacré aux loisirs, grâce d'une part, à la facilité de déplacement offerte par l'automobile (« marchandise fondamentale de la consommation fordiste ») et, d'autre part, parce que l'accès à des biens (ménagers notamment) permet de réduire le temps consacré aux tâches domestiques.

[38] Différents éléments participent à ce primo développement du tourisme de masse sur le littoral : son coût faible lié à l'utilisation de biens libres (comme le soleil et la plage), la possibilité de réaliser des bénéfices élevés grâce à l'organisation industrielle de la production sur un espace initialement vierge, le soutien des pouvoirs publics qui financent la construction des infrastructures de bases, etc.

progrès techniques[39], on ne peut toutefois pas parler de généralisation[40]. Reste que le taux de départ en vacances des Français quadruple entre les années 1960 et 1990 (de 15% en 1950 à 60% dans les années 1990).

Durant cette période d'après-guerre, l'État français s'investit largement dans ce secteur-clé en s'employant à créer, *ex nihilo*, sur le littoral et en montagne, des stations permettant l'accueil de ces « masses ». La station s'inscrit comme la « *transcription spatiale d'une mythologie* »[41] (GUERIN et GUMUCHIAN, 1977, p.175). Durant les « Trente glorieuses » (FOURASTIE, 1979), cette mythologie est largement inspirée de la pensée *taylo-fordo-keynésio-corbusienne* qui domine les milieux érudits en charge de l'aménagement. Il s'agit de rationaliser, de simplifier, de mesurer et d'organiser scientifiquement la production urbaine au même titre que la production industrielle. La conception des stations contemporaines est la traduction spatiale de ce modèle, de cette forme d'aménagement et d'urbanisme « corbuséen ». « *À la manière de Taylor, il a décomposé la ville complexe en fonctions élémentaires et recherché l'efficacité dans la mono-fonctionnalité […] ; à la manière de Ford, il a accordé le primat au mouvement et à la vitesse […] et il a tenté de systématiser les économies d'échelle en typant le logement et en industrialisant la construction. À la manière de Keynes, il a prôné l'intervention de la puissance publique sans mettre en cause les réalisations privées, […] et il a proposé toutes sortes d'équipements sociaux et de « bien-être »* » (ASCHER 1995, p. 91). Cette triple dimension de l'urbanisme et, plus largement, de l'aménagement corbuséen, s'est diffusée et a marqué les politiques et les pratiques d'aménagement et d'urbanisme.

[39] Si les moyens techniques ne sont pas en eux-mêmes créateurs de lieux touristiques, on ne peut négliger pour autant que le tourisme a profité des progrès techniques (transport, hébergement, restauration, etc.) qui n'étaient à l'origine pas destinés à le promouvoir.

[40] La stagnation du taux de départ général des Français en vacances (56% en 1980, 60% en 1990 et 65% en 2004) révèle que nombre d'entre eux ne partent pas (MERLIN, 2007). Le taux de départ est d'ailleurs variable selon les catégories socio-professionnelles des Français (les exploitants et salariés agricoles sont ceux qui partent le moins) ou encore selon la taille de la commune de résidence (les urbains et notamment les habitants de la région parisienne partent proportionnellement plus que les habitants des communes rurales).

[41] « *On entendra par mythologie un discours cohérent, dont l'objectivité recouvre une série de signes (sèmes) auxquels adhère tout ou partie de la population. Ces signes sont affectés de valeurs et s'organisent en systèmes structurés, chaque système étant perçu comme une totalité* » (GUERIN et GUMUCHIAN, 1977, p.175).

1.2. Des stations contemporaines marquées par le sceau du fonctionnalisme

> *« Des espaces ont été créés pour la satisfaction des besoins en loisirs, espaces où se sont matérialisées les mythologies. L'évolution de ces mythologies amène une transformation permanente des intérêts pour la montagne, et par conséquent une évolution des zones soumises à aménagement. »*
>
> (GUERIN, 1984, p.436)

La création de ces lieux touristiques se matérialise, entre autres, par un zonage fonctionnaliste du territoire, traduction spatiale d'une stricte division du travail prônée par les ingénieurs FORD et TAYLOR. Dans ce contexte d'après-guerre, « *l'application du fordisme permet au taylorisme de prendre toute sa mesure* » (FRANÇOIS, 2007, p.85). Le taylorisme, entendu comme une organisation particulière du processus productif, ancre le fait touristique, comme le fait industriel, dans une rationalité qui se veut parfaite et mécanique, tout en s'appuyant sur une concentration capitaliste des facteurs de production. À la fois *macroterritoriale* (répartition spatiale à l'échelle nationale, régionale, départementale et locale – choix des sites) et *microterritoriale (*conception des espaces urbains – partis pris d'aménagement), la division spatiale fondée sur le « zonage » se substitue à la division des tâches.

1.2.1. L'État keynésien revendique le contrôle de l'espace touristique

> *« Le tourisme lui-même et en particulier les sports d'hiver dont la croissance avait été au départ contrôlée par les locaux prend une telle importance sociale et économique qu'il devient une affaire d'État. »*
>
> (GUERIN, 1984, p.10)

Dans le contexte conquérant d'après-guerre, l'État keynésien intervient largement dans l'aménagement du territoire et, *a fortiori*, des territoires touristiques. Les années 1950 sont en effet marquées par l'accélération du mouvement d'exode rural : les villes sont en pleine croissance tandis que les campagnes se vident. Face au déséquilibre géographique de ce développement[42], les années 1960 instituent le temps d'une politique volontariste d'aménagement du territoire visant à parer les méfaits de ce système organisationnel.

Sur le plan spatial, l'appareil de production est marqué par une forte centralisation politique et économique. Les politiques d'aménagement du territoire se sont attachées à développer des métropoles d'équilibre[43] pour contrebalancer cette tendance. Ces pôles ont été créés de toutes pièces dans le secteur industriel (comme Fos-sur-Mer), dans celui de la recherche (Sofia-Antipolis par exemple), mais également dans le domaine touristique (PERRET, 1993, p.102). La théorie des pôles de croissance, développée par l'économie et

[42] On se souvient ici de la formule, restée célèbre, de François GRAVIER, qui titre son ouvrage en 1947 : *Paris et le désert français*.

[43] François PERROUX (1961) a proposé un modèle économique centré sur l'idée de métropoles d'équilibre et de délocalisation des emplois. L'implantation d'activités motrices (qui concentrent les moyens de production et la capacité d'innovation) dans des zones jugées en déclin s'apparente ici à la création de pôles de croissance. Par effet supposé d'entraînement, ces pôles se veulent être les moteurs de la croissance d'espaces qu'ils dominent (FRANÇOIS, 2007).

l'industrie, est appliquée par l'État, dès les années 1950, dans le domaine touristique, afin de créer une offre capable de conquérir un marché international. Dans cette modernité marquée par le phénomène de métropolisation, le milieu citadin tend à s'imposer comme le mode privilégié d'occupation de l'espace, alors que les zones rurales sont, en contrepartie, jugées en échec. La station est originellement conçue comme un phénomène essentiellement urbain, comme le « *prolongement de la ville dans un espace rural "soumis"* » (RAMBAUD, 1970, p.30). Comme la montagne, le littoral s'est révélé un type *de "front pionnier"*, ouvert à toutes les entreprises et les aventures (PIBOUBES, in MASSOUD et PIBOUBES, 1994, p.134). On rejoint les propos de Jean-Didier URBAIN (2002, p.21), pour lequel « c*ontrairement à la campagne, la plage n'est pas tant le lieu d'un retour que d'un recommencement. La plage n'est pas un terroir. C'est une table rase, une abstraction, une terre vide et sans racine* », sur laquelle il est d'autant plus facile de projeter des aménagements grandioses.

Dans un souci d'équité socio-spatiale et considérant l'afflux de la demande touristique, l'État va largement s'investir de cet enjeu et conduire une réflexion d'ensemble sur l'équipement touristique en termes d'aménagement du territoire. C'est l'époque du volontarisme rationnel. En France, la tradition d'un État interventionniste est d'ailleurs fortement marquée ; il s'est engagé très tôt dans l'activité touristique[44], avant d'y voir un enjeu d'aménagement et de développement économique. La Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR[45]) constitue la « tête pensante » de l'aménagement en France depuis 1963. Elle est assistée par le Commissariat au Plan qui s'occupe de la planification quinquennale et gère les crédits gouvernementaux pour la réalisation des travaux d'aménagement. Elle peut également compter sur la Caisse des dépôts et consignations (C.D.C.), groupe public et investisseur de long terme, qui prête à l'État et aux collectivités impliquées dans les schémas d'aménagement qu'ils ont pu définir (BARRON-YELLES, 1999, p.42). L'aménagement touristique est considéré par les acteurs publics comme un moteur de développement[46] susceptible de contribuer au rééquilibrage du territoire français et de ranimer certaines régions en proie à la désertification. « *Les stations apparaissent comme des pôles de croissance qui apportent le développement dans des zones en difficulté. Cette force qui leur est attribuée repose sur des préceptes stricts issus d'une rationalité fonctionnaliste et constituant un véritable guide de conception* » (FRANÇOIS, 2007, p.82).

Émerge alors, au niveau national, un modèle d'aménagement des stations qui consiste à définir la bonne marche à suivre afin, tout à la fois, d'équilibrer la balance des paiements (en attirant les devises étrangères) et de remédier aux écarts de développement. Du point de vue

[44] On peut noter, par exemple, que l'Office National du Tourisme est créé dès 1910 (loi du 8 avril 1910) par Alexandre MILLERAND.

[45] La DATAR est devenue, le premier janvier 2006, la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT) avant de retrouver, le 15 décembre 2009, son sigle d'origine, qui renvoie néanmoins à une réalité différente, puisque la DATAR est, depuis cette date, l'acronyme de « Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale ».

[46] Il s'agit d'un développement à la fois économique, mais également social : les départs à la mer et à la montagne, au « bon air » sont vus (et montrés) depuis l'entre-deux-guerres comme indispensables par les autorités publiques qui encouragent la démocratisation des vacances par le tourisme social.

régional, les enjeux sont essentiellement économiques. Créateur d'emploi, le tourisme est appréhendé comme une source de dynamisme démographique. La planification économique et sociale de l'après-guerre favorise les territoires les mieux situés dans cette compétition. Il s'agit également pour les pouvoirs publics de capter et de retenir les devises étrangères (en partance vers les destinations suisses et espagnoles notamment) par la valorisation de ces espaces délaissés, en proposant des lieux touristiques attractifs, pourvus de tout le confort moderne. Le secteur touristique est considéré par l'État comme une source non négligeable de devises et de rentrées fiscales, un poste important des exportations. La dimension sociale du tourisme (permettre à tous d'accéder aux diverses formes de vacances) est parallèlement avancée pour justifier ces plans ambitieux de création de milliers de lits et favoriser le consensus autour des investissements réalisés. Les organismes de tourisme social, tels les Villages vacances familles (V.V.F.)[47], les Villages vacances tourisme (V.V.T.) ou encore les colonies de vacances[48] se développent abondamment durant cette période. Soutiens d'une « *utopie concrète* » (BOYER, 2005, p.312), les acteurs du tourisme social cherchent à anticiper une société plus fraternelle et plus égalitaire, en s'appuyant sur la logique communielle des pratiques touristiques.

Il convient toutefois de noter que ce keynésianisme spatial, s'il est présent et joue un rôle non négligeable dans la création des stations touristiques contemporaines, n'est pas omnipotent pour autant. « *Ce qui advient n'est jamais la projection de ce que désire un acteur mais la résultante des différents projets concurrents ou non, et des résistances du territoire et des acteurs hostiles* » (STOCK, 2003, p.195). On ne doit pas oublier que se développe également la création de « *formes spontanées* » qui procèdent de l'addition ou de la multiplication d'initiatives plus dispersées, opérations réalisées au coup par coup par des acteurs de taille et d'origine variées[49] (DEWAILLY et FLAMENT, 1993, p.174). Parallèlement à l'aménagement de régions ou de territoires touristiques par le biais des services de l'État, une croissance touristique se développe également de façon anarchique dans la lignée de la spéculation foncière. C'est le cas de certaines stations du littoral aquitain ou de nombreuses stations de sports d'hiver pyrénéennes. Dans les Pyrénées, si le rôle de l'État est important (par le biais de ses administrations et notamment du S.E.A.T.M.), les communes et les départements[50] (encore largement sous sa coupe) ont pris une part active à la construction des

[47] Cette structure voit le jour en 1958. Les villages de toile sont remplacés par des villages en dur en 1959. Soutenue par le ministère et la C.D.C., V.V.F. est à la mer en 1960 et à la montagne dès 1963 (RAUCH, 1993, p.113).

[48] Qu'elles soient laïques ou confessionnelles, les colonies de vacances relevaient à l'origine d'une idéologie militante, teintée d'égalitarisme, visant également « *ce qu'en termes marxistes on baptiserait de "reproduction de la force de travail" loin de la pollution urbaine* » (CHADEFAUD, 1988, p.667). Comme l'a mis en évidence Jean-Paul GUERIN (1984, p.165), la mythologie du ski alpin s'appuie à son apogée sur le doublet : dynamisme-repos, le repos marquant cette rupture avec le temps de travail.

[49] Ces opérations composites se traduisent alors par des paysages hétérogènes et inachevés qui s'expliquent, entre autres, par la longue absence de vrais plans d'aménagement et de réglementation spatiale contraignante.

[50] Comme le rappelle à juste titre Bernard DEBARBIEUX (1995, p.57) au sujet des stations de sports d'hiver, en complément aux actions menées par l'État, quelques département ont également suscité l'aménagement de stations importantes (en garantissant les emprunts contractés par les communes auprès des banques), principalement dans les Pyrénées-Atlantiques (Gourette, La Pierre Saint-Martin et Artouste), mais également en Savoie (Courchevel), en Isère (Chamrousse) ou dans le Jura (Les Rousses).

stations d'altitude en encourageant l'équipement des domaines des hautes vallées en remontées mécaniques. Si le rôle de l'État est essentiel dans le développement des stations touristiques, il n'est toutefois pas uniforme et à sens unique. On peut, également évoquer la notion de « *dépendance créatrice* » des milieux locaux du littoral et de la montagne (PERRET, 1993). Si les acteurs du territoire se retrouvent effectivement sous la coupe d'une société globale (à la fois internationale et nationale), ils ne sont toutefois pas nécessairement passifs par rapport à cette dépendance. Leur capacité à faire des choix et à s'adapter aux évènements venus de l'extérieur ne doit pas être négligée, on y reviendra.

Reste que les États centraux, qui détiennent le monopole de la conception, de l'expertise, de la maîtrise d'ouvrage et du financement, essaient de corriger les déséquilibres régionaux. Ils participent très largement à l'aménagement, par l'urbanisation et les équipements de loisirs, des littoraux, des montagnes et des campagnes[51]. En France, l'État est à la fois agent de régulation (arsenal législatif et réglementaire pour organiser l'utilisation de l'espace, la durée du travail, etc.), d'incitation (possibilités de dotation et de subvention, responsabilités en matière de formation, choix des politiques monétaires, etc.) et de planification (DEWAILLY et FLAMENT, 1993). Comme le développement touristique balnéaire, celui des sports d'hiver est encadré par le décideur public qui dispose à la fois des outils de contrôle sur le contenu du projet de développement et des outils d'observation et de mesure du secteur touristique dont il peut faire un usage stratégique. L'État intervient de façon décisive dans le secteur touristique à partir de plusieurs secteurs clefs : la création volontaire d'équipements et d'infrastructures touristiques, le soutien accordé aux entreprises touristiques (publiques ou privées), la mise en œuvre de politiques sociales visant le soutien à la consommation touristique des individus, etc. Ses bras armés, en France, s'appellent le Service d'équipement et d'aménagement touristique de la montagne (S.E.A.T.M.), la Mission interministérielle d'aménagement de la côte aquitaine (MIACA) ou encore la Mission interministérielle d'aménagement du Languedoc-Roussillon (MIALR). Sous l'impulsion de la DATAR, ces organismes publics ont eu la charge de créer *ex nihilo*, dans des territoires vierges, des stations touristiques d'envergure, selon des estimations ambitieuses[52]. Ces acteurs proposent de nouveaux espaces de vacances ; ils définissent et construisent des paysages urbains et touristiques modernes, en montagne comme sur le littoral, en prenant une part active à la création de nombreuses stations touristiques dans les années 1960-1970.

[51] Les *missions touristiques* françaises, les *plans de secteurs* en Belgique, les *planes de ordenacíon y desarollo turístico de la Costa del Sol, de los Pirineos, l'Informe sobre la Costa Brava, la Costa Blanca* espagnols, etc. (VLES 2010b).

[52] Georges CAZES (1992, p.135) montre bien comment cette phase de grands aménagements régionaux repose essentiellement sur des simulations économiques qui se révèlent très vite illusoires. Jacques PERRET (1993, p.102) souligne à ce sujet que les informations statistiques sont alors très superficielles, la division des statistiques au Secrétariat d'État n'ayant été créée qu'en 1963.

1.2.2. L'État dans « l'aventure des sports d'hiver »

Depuis le Front Populaire, l'État français s'est engagé dans une politique « *d'encouragement à une mise en valeur systématique des ressources touristiques de la montagne* » (DEBARBIEUX, 1995, p.57). La question de l'aménagement de stations touristiques en haute montagne est déjà posée en 1936 par un comité d'experts auprès du Commissariat au tourisme qui envisage la création de « superstations »[53] (WOZNIAK, 2006a). Des grands sites propices à de telles réalisations sont identifiés, mais la seconde guerre mondiale interrompt ces prospectives.

Dans l'après-guerre, la reconstruction des choses détruites en plaine s'accompagne de l'équipement de la haute montagne, constituée comme objet d'intervention publique[54]. La déprise agricole rend obligatoire une intervention de la collectivité nationale pour tenter de fixer des emplois dans ces espaces périphériques. Le développement touristique est envisagé comme un levier d'aménagement des territoires montagnards. L'image peu réjouissante développée par le Ministère de l'agriculture (l'espace montagnard comme territoire hostile, pauvre, isolé, etc.), laisse place à celle d'une montagne perçue comme richesse naturelle d'importance nationale, atout pour l'environnement et le tourisme. Au-delà des enjeux d'aménagement territoriaux, cette politique de valorisation s'ancre sur des objectifs tant sociaux qu'économiques. S'il s'agit avant tout de gagner la « bataille des sports d'hiver » (en développant ce secteur d'activité pour capter les clientèles françaises et étrangères) ; la sacro-sainte "démocratisation" des sports d'hiver est également évoquée[55]. Le Comité interministériel pour l'aménagement de la montagne (C.I.A.M.), créé en 1964, concourt activement au développement de stations destinées essentiellement aux sports d'hiver[56]. Ils ne sont plus seulement des activités complémentaires pour stations touristiques fonctionnant principalement l'été, mais deviennent les enjeux centraux du développement et de l'aménagement des stations « *qui s'intitulent désormais stations de sports d'hiver »* (GUERIN, 1984, p.161).

Jean RAVANEL, alors commissaire général au Tourisme, énonce le 19 octobre 1967 les principes devant guider l'aménagement de la montagne, principes que l'on connaît aujourd'hui sous le terme de « Plan Neige »[57] (WOZNIAK, 2006a, p.20). Émanation du C.I.A.M., le S.E.A.T.M. est créé en 1970 pour faire appliquer ce plan qui prévoit la création

[53] La « superstation » doit se situer dans un site idéal (par son enneigement, son altitude, son ensoleillement, son panorama, etc.). Elle doit également être conçue de façon globale et cohérente, offrir hébergements, remontées mécaniques, services et équipements ; principes de base qu'on retrouve dans les années 1960.

[54] Si nous n'avons pas le temps de développer plus avant cette dimension, il convient de rappeler toutefois que « derrière l'objet montagne » se cachent des représentations multiples, voire contradictoires ; les conflits concernant l'occupation de l'espace montagnard sont nombreux (GERBAUX, 1994, p.11).

[55] Jean-Paul GUERIN (1984, p.11) rappelle à ce sujet que l'idée, ou le mythe, de la démocratisation des sports d'hiver était nécessaire pour obtenir un consensus autour des investissements et pour soutenir la demande.

[56] Le C.I.A.M. est une émanation de la Commission interministérielle d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) créée le 10 août 1964 pour assurer la coordination des administrations compétentes. Le C.I.A.M., dirigé par Maurice MICHAUD, est chargé de coordonner et d'orienter les investissements pour la création de stations.

[57] Plus que d'un Plan, il s'agit pour beaucoup d'une véritable doctrine d'aménagement qui fixe les normes que doivent respecter les stations.

de 365 000 nouveaux lits en 10 ans[58]. Contrairement aux autres pays européens, la France décide de créer, de toutes pièces, des stations touristiques, la station intégrée en étant le modèle le plus élaboré (PERRET, 1993, p.26). Ce programme s'appuie sur un rapport de la commission du tourisme de 1957 qui estime la croissance du nombre de skieurs à 20% par an, estimation aujourd'hui largement critiquée[59]. Les lits sont créés par extension des sites existants mais également, et surtout, par la réalisation de stations nouvelles, en altitude : les stations de deuxième et de troisième génération (sur la notion de génération, voir ci-dessous). Les sites à aménager sont identifiés au regard de leur qualité particulière (morphologie, ensoleillement, durée d'enneigement, etc.) et de leur position géographique (qui définit leur potentiel de clientèle).

L'État intervient massivement dans ce processus de production urbaine jusqu'en 1975. Il subventionne, entre autres, les infrastructures primaires (100% des routes nationales et 50% des routes de liaison), secondaires (les opérations de lotissement, voirie intérieure à 25%) et tertiaires (jusqu'à 60%), tout en assurant l'adduction d'eau, l'électrification et l'assainissement des terrains (VLES, 2006, p.324). Des mesures fiscales très incitatives (exonération de T.V.A.) contribuent surtout à la croissance exponentielle des constructions. Le mode de financement de la station « intégrée » s'opère par co-engagement du public et du privé. L'intervention de l'État en faveur de ce modèle est déterminante sur le plan du foncier[60], mais également par les critères d'attribution de subventions. Ce modèle d'aménagement intégré a servi de base à la conception d'une dizaine de grandes stations des Alpes et de quelques stations étrangères. Le secrétaire au tourisme, Albin CHALANDON, souligne en 1971 que, durant la période de croissance, « *le tourisme d'hiver est devenu une véritable industrie de la neige. […] La station est un produit fini, fabriqué en grande série et compétitif* » (WOZNIAK, 2006a, p.21). Cette « course à l'aménagement » permet à la France d'être aujourd'hui dotée du plus grand parc de remontées mécaniques au monde[61] et d'afficher un potentiel de 1,5 million de lits touristiques dans 308 stations de sports d'hiver, souvent réalisées *ex nihilo* (VLES 2010b)[62].

---

[58] Le V^e^ Plan prévoit la création de 65 000 lits, 85 000 de plus sont envisagés dans le VI^e^ Plan et le VII^e^ Plan affiche un total de 365 000 lits (WOZNIAK, 2006a). En réalité, seulement 150 000 lits sont effectivement réalisés.

[59] Jean-Paul GUERIN (1984, p.11) souligne qu'on ne disposait pas de statistiques sérieuses à l'époque, bien que les chiffres soient continuellement invoqués pour justifier les aménagements réalisés.

[60] Le contrôle de l'État et son autorité s'opèrent via les documents d'urbanisme (on pense notamment à la série de dispositions prises entre 1955 et 1967, telles l'ordonnance du 23 octobre 1958 qui instaure la Déclaration d'utilité publique, ouvrant la procédure d'expropriation à des fins privées, la mise en place des Zones d'aménagement différé en 1962 et, bien sûr, la Loi d'orientation foncière de 1967 qui institue les Plans d'occupation des sols, Schémas directeurs et Zones d'aménagement concerté).

[61] Bernard DEBARBIEUX (1995) rappelle que la France possédait 40 installations en 1945, en comptait déjà 1800 en 1970, et que le nombre de remontées mécaniques dépasse les 4000 dans les années 1990.

[62] La France dispose d'une moyenne de lits touristiques par station bien supérieur aux stations suisses ou autrichiennes, les gouvernements n'ayant pas encouragé les mêmes formes d'hébergement (la France a par exemple privilégié l'hébergement en résidence secondaire tandis que le Tyrol encourageait plutôt l'hôtellerie) (VLES, 2006, p.330). Bernard DEBARBIEUX constate ainsi que les plus grandes stations françaises (telles que Tignes, La Plagne ou Megève) disposent de 30 000 à 45 000 lits, alors que les plus grandes stations suisses ou autrichiennes n'en comptent généralement pas la moitié.

Il convient ici d'ouvrir une parenthèse en rappelant au sujet de la production des stations de sports d'hiver qu'on les distingue souvent à partir d'une typologie fondée sur les « générations » (fig.3). Hugues FRANÇOIS a réalisé, dans son travail de doctorat, le recensement et l'analyse critique des typologies relatives à l'aménagement des stations de sports d'hiver[63]. Il explicite dans ce cadre la typologie proposée par Georges CUMIN à partir d'une perspective historique qui analyse conjointement les caractéristiques d'implantation des stations et leur évolution (dans une optique globale d'amélioration de leur conception). Il rappelle que cet auteur est à l'origine de l'approche générationnelle qui a été prise comme modèle de référence par le S.E.A.T.M. et qui constitue, encore aujourd'hui, un cadre conceptuel régulièrement mobilisé dans l'analyse et la caractérisation des stations. Si ce modèle est largement questionné aujourd'hui, il est toutefois révélateur des conceptions qui ont présidé et structuré la politique d'aménagement de ces territoires touristiques, d'où l'intérêt d'en présenter les fondements.

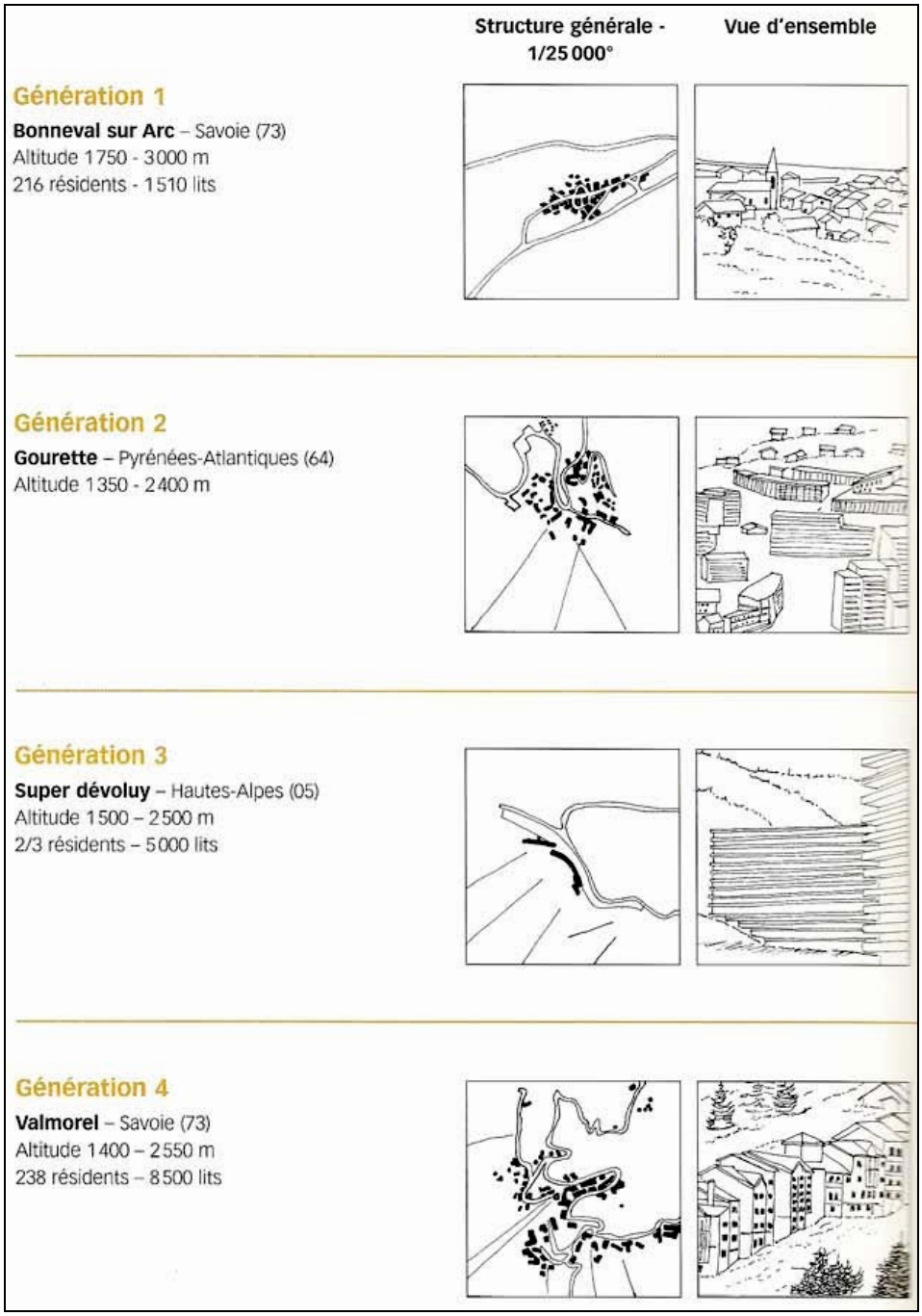
La première génération désigne généralement les « stations – village », telles Bonneval sur Arc ou La Clusaz. Il s'agit de villages anciens qui se sont initialement développés à partir d'un tourisme estival avant de profiter de la manne de l'or blanc et du tourisme hivernal. La station a grandi suivant les initiatives locales et le hasard foncier. On les distingue des générations suivantes, d'après-guerre, composées de créations *ex nihilo*. Les stations de deuxième génération sont développées en altitude, à la fin des années 1940, à partir du concept de « skis aux pieds ». Les réalisations s'orientent vers des sites d'altitude (entre 1500 et 1800 mètres) afin d'assurer une plus grande proximité avec les pistes enneigées. Les stations sont installées hors des zones d'habitat permanent traditionnel afin de répondre aux nouvelles exigences imposées par la pratique du ski. La deuxième génération (les stations de Chamrousse, Les Sept Laux, Gourette ou encore La Pierre Saint-Martin) est toutefois appréhendée par Georges CUMIN de façon critique du fait de sa dimension jugée expérimentale. Il reconnaît qu'on y trouve des principes généraux d'aménagement, comme la conception autour du produit "ski", marquée par les thématiques de la fonctionnalité des circulations et la volonté d'envisager l'urbanisation en "volume" (afin d'éviter l'étalement en linéaire jugé disharmonieux). Toutefois, l'absence d'un opérateur unique responsable de l'aménagement de la station est dénoncée. Ce modèle a, en définitive, conduit à l'étalement d'une suite parfois décousue de petits immeubles individualisés, étalement peu propice au développement de la vie en station. La génération suivante, développée à partir des années 1960, est conçue comme un correctif à ce modèle visant l'intégration de l'ensemble. Les stations de troisième génération, émanations du « Plan Neige », constituent le modèle le plus abouti d'urbanisation et d'aménagement planifié en haute montagne. Stations « intégrées », elles sont le fruit d'un acteur unique (public ou privé), à la fois aménageur, promoteur, vendeur et exploitant (VLES, 2006, p.324). Enfin, les stations de quatrième génération[64],

[63] Il distingue les approches fonctionnalistes (de BALSEINTE, PIALAT et CUMIN) des approches territoriales (de PREAU, KNAFOU et PERRET).

[64] On peut toutefois souligner ici, avec Hugues FRANÇOIS, que la quatrième génération de station n'avait pas été envisagée dans la typologie initiale de Georges CUMIN qui serait toutefois, semble-t-il, à l'origine de cette formule apparue en 1974.

créées après 1970, adoptent les principes urbains des stations intégrées tout en cherchant à mieux s'imprégner de l'esprit des « stations-villages » de première génération (rue traditionnelle, constructions regroupées en hameaux s'inspirant de l'architecture du patrimoine bâti traditionnel, etc.).

Figure 3. Tableau synoptique des générations de stations



Source : AFIT, 1999, p.110

Bien que la référence à cette typologie des quatre générations soit quasiment incontournable, elle a fait l'objet de nombreuses critiques. On a pu lui reprocher de ne proposer qu'un « *schéma simpliste* » (BOYER, 2005, p.303) d'une réalité autrement plus complexe ; ce qui est toutefois inhérent à son statut même de « typologie ». Il est par contre vrai que cette typologie occulte le cas de nombreuses petites stations qui ont été créées depuis

les années 1960, parallèlement aux créations *ex nihilo* plus importantes (PERRET, 1993, p.27). Surtout, elle ne permet pas de rendre compte des créations et extensions que l'on a vu fleurir ces dernières années et qui sont, de fait, des réalisations postérieures à cette typologie (Sainte-Foy-Tarentaise, les Arcs 1950, etc.), qu'on est tenté, par commodité, mais sans doute de façon inappropriée, de rapprocher de la quatrième génération. Plus globalement, la limite de cette typologie tient au flou relatif qui entoure paradoxalement chacune de ces générations. Toutes les stations ne trouvent pas leur place dans cette typologie et tous les auteurs ne s'accordent pas nécessairement sur ses fondements (la deuxième génération regroupe notamment des réalités différentes selon les auteurs, qui incluent, ou non, dans cette catégorie les extensions rapides autour de villages existants à partir des années 1950). L'analyse générationnelle proposée par Georges CUMIN et reprise par le S.E.A.T.M. s'inscrit finalement dans un courant régulationniste largement remis en question par Hugues FRANÇOIS (2007, p.101). C'est son incapacité à suivre les évolutions spécifiques de la consommation touristique qui est questionnée. Le contrat de régulation fordiste semble incapable de penser la production en dehors des concepts de masse, de standardisation et d'économie d'échelle. La question de la différenciation sociale et du sens individuel produit par l'achat est largement négligée. Si ce modèle générationnel représente effectivement une part de la réalité, on pense, avec l'auteur, qu'il masque en partie l'adaptation territoriale des processus productifs liés aux stations. Afin de palier cette limite, d'autres typologies ont émergé pour rendre compte, d'une certaine façon, de l'évolution des systèmes de production des stations à l'aune de leur « *ancrage territorial* »[65]. Par souci de clarté, on s'appuie dans ce travail sur la typologie générationnelle en ayant toutefois conscience de ses limites.

[65] Déjà, Pierre PREAU proposait en 1968 de s'appuyer sur les quatre éléments qu'il avait identifié comme structurants dans le développement des sports d'hiver, à savoir : le site, la clientèle, les équipements et la collectivité autochtone. Dans cette lignée, Rémi KNAFOU a établi en 1978 une distinction parmi les créations *ex nihilo* qu'il interprète de trois sortes : les stations nouvelles "sauvages" (ensemble hétérogène au développement spontané désordonné), les stations nouvelles "fonctionnelles" (une vision globale de l'ensemble structure le plan masse et la viabilisation d'ensemble, mais les réalisations concrètes reposent encore sur une multitude de constructeurs privés) et les stations nouvelles "intégrées" (dont le financement extérieur et l'opération d'envergure est réalisée par un promoteur unique). Prenant acte des limites de ces approches qui privilégient le seul moment de la création des stations, Hugues FRANÇOIS (2007) propose ici de renverser ce paradigme analytique. Il aborde la création des stations comme la locomotive du développement territorial, mais s'intéresse également au rôle des territoires dans ce développement, à partir des concepts de dépendance créatrice et de trajectoire. L'auteur s'inscrit ainsi dans la lignée de Jacques PERRET et d'Emmanuelle MARCELPOIL à partir d'une approche en termes de Systèmes touristiques localisés (S.T.L.). La lecture du développement des stations se veut dynamique, en abordant conjointement la phase d'implantation des stations et les modalités locales de leur appropriation.

1.2.3. L'État, grand ordonnateur du tourisme balnéaire

Cette mythologie touristique est également au fondement du tourisme balnéaire qui se développe à la même époque selon des modalités relativement similaires[66]. Les « missions », structures administrativement légères (une vingtaine de personnes) jouent dans ce cadre un rôle important. Elles ont assuré la coordination entre tous les acteurs et veillé à l'unité des schémas d'aménagement et à leur exécution durant les années 1960-1970 (VLES, 1996).

La M.I.A.L.R., également connue sous le nom de mission Racine, est une structure administrative française créée par le décret du 18 juin 1963, pour satisfaire l'accroissement de la demande touristique, alors que la Côte d'Azur, déjà très occupée, n'offrait plus de possibilités de développement à la dimension des besoins. Elle met en place un ensemble d'actions pour bâtir des infrastructures d'accueil touristique sur l'arc côtier allant du delta du Rhône à la frontière espagnole, afin de retenir les touristes en partance pour la Costa Brava[67]. Des trois opérations d'aménagement touristique menées par l'État sur le littoral (Aquitaine, Corse[68] et Languedoc-Roussillon), c'est cette dernière qui, marquée par les objectifs productivistes sectoriels des six premiers Plans, fut la plus ambitieuse en termes de création de lits touristiques. Par l'intermédiaire de la M.I.A.L.R., l'État conçoit l'aménagement, acquiert le foncier et réalise les infrastructures de base. Il met en place une politique foncière très attractive proposant des aides financières spécifiques aux communes peu peuplées. Le plan d'aménagement en front de mer couvre au final 180 kilomètres du littoral méditerranéen. Il définit six unités touristiques concentrant les équipements, afin d'éviter la formation d'un front bâti quasiment ininterrompu comme sur la Côte d'Azur où le linéaire côtier est urbanisé à plus de 90%[69]. Sept stations nouvelles sont créées : Port-Camargue, La Grande-Motte, Cap d'Agde, Carnon, Gruissan, Port-Leucate et Port-Barcarès. Chacune d'entre elles a fait l'objet d'un plan d'urbanisme approuvé par la Mission[70]. Pour ce faire, deux milliards d'euros ont été investis par l'État français. Ces aménagements ont fait de cette région la quatrième région touristique française, accueillant aujourd'hui vingt millions de séjours par an (VLES, 2010b).

---

[66] Cette similarité se retrouve d'ailleurs dans les modalités de leurs promotions touristiques, centrées sur l'association mer/soleil l'été et la combinaison neige/soleil l'hiver ; la « brunitude » s'affirmant comme le signe de la possession d'un double richesse : celle du temps et de l'argent (GERIN et GUMUCHIAN, 1977, p.173).

[67] Entre 1958 et 1968, tandis que les recettes touristiques de la France ne progressent que de 128 %, elles s'accroissent de 190 % en Italie, 251 % en Grèce et de 1474 % en Espagne qui créer des hébergements touristiques par milliers sur la Costa del Sol et la Costa Brava. En 1962, seulement 2 % des touristes du Languedoc-Roussillon étaient étrangers (VLES, 2004, p.5).

[68] On ne revient pas ici sur la Mission d'aménagement de la Corse, lancée en 1967, qui est dissoute quelques années après, avec peu de résultats tangibles.

[69] Il convient ici de souligner que l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon a été conduit avec le souci de respecter la nature et de la restaurer là où les hommes l'avaient déjà dégradée. Ainsi, la superficie de chaque station est limitée (600-800 hectares), leur densité moyenne est fixée à 100 lits par hectare, chaque station est séparée des autres par 6000 hectares de zone rurale (laissée en l'état, reboisée ou restaurée), l'assainissement et les rejets en mer sont sévèrement contrôlés, 23000 hectares sont classés, etc. (VLES, 2004, p.5).

[70] Chaque station est conçue par une équipe unique dirigée par un architecte en chef comme Jean BALLADUR à La Grande Motte (1968), Georges CANDILLIS et Michel DUPLAY à Port-Barcarès ou Jean LECOUTEUR au Cap d'Agde.

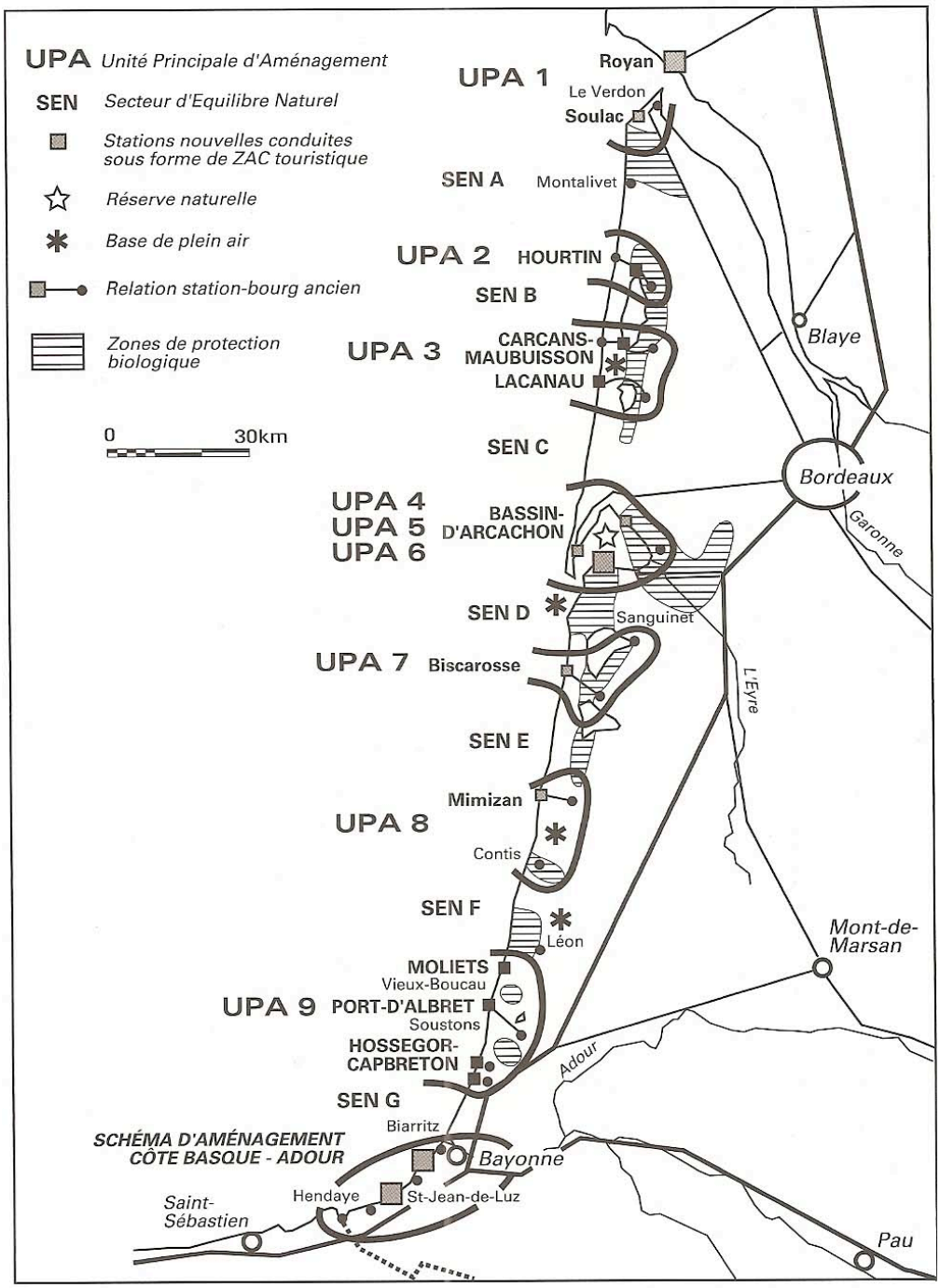
Comme la côte languedocienne, la côte Aquitaine est largement aménagée par l'intermédiaire d'une Mission (la MIACA), bien que certaines communes se soient préalablement investies dans l'aménagement de la côte. Créée le 20 octobre 1967 par décret ministériel, elle est « *chargée de définir les conditions générales d'aménagement de la côte aquitaine, d'en déterminer les moyens d'exécution et d'en suivre la réalisation par l'État, les collectivités locales, ou organisme public ou privé agissant avec l'aide de l'État ou sous son contrôle* » (VLES 2006, p.378). Tandis que les stations basques sont saturées (notamment Biarritz), la clientèle touristique de l'après-guerre se reporte sur la Côte Sud des Landes. Pour faire face à cette augmentation spontanée de la demande du tourisme en Aquitaine (évalué à plus de 5% par an), la mission propose un schéma d'aménagement pour encadrer la croissance spatiale encore désordonnée. Les Conseils généraux des Landes et de la Gironde l'approuvent en avril 1972, celui des Pyrénées-Atlantiques est acté en mars 1974 (VLES, 1996 ; Préfecture de la Région Aquitaine, Mission Littoral et Conseil général d'Aquitaine, 2002, p.8). Au centre de ces schémas se trouve la distinction souhaitée entre des Unités prioritaires d'aménagement (U.P.A.) et des Secteurs d'équilibre naturel (S.E.N.) – fig.4.

Deux principes structurent ainsi sa mise en oeuvre. D'une part, une politique rigoureuse de protection de l'environnement[71], qui se traduit par la concentration des aménagements touristiques dans un secteur limité (les U.P.A.) et par la création concomitante de réserves naturelles. D'autre part, la volonté de privilégier un aménagement en profondeur, perpendiculaire à la côte. Cela conduit à favoriser le principe de la greffe (en remplacement des créations *ex nihilo*), en s'appuyant sur les équipements préexistants et les structures politico-administratives locales[72]. La planification urbaine s'impose comme préalable à toute opération d'aménagement et le loisir social s'affirme comme priorité (dont la multiplication des villages de vacances et des campings sont les témoins). L'objectif affiché par la MIACA est d'éviter l'urbanisation linéaire et de favoriser le maintien de vastes zones d'équilibre naturel entre les pôles urbains et touristiques sur le littoral. Au final, 325 000 lits sont créés sur la Côte Aquitaine, dans neuf zones d'aménagement, offrant 40 000 emplois nouveaux. La part des résidences secondaires dans la capacité d'hébergement de ce littoral est encore élevée (60%) malgré le souhait de la MIACA de la réduire à 37% (PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE, MISSION LITTORAL ET CONSEIL GENERAL D'AQUITAINE, 2002, p.95). Le littoral aquitain est resté un espace globalement préservé, avec une densité de 83 habitants par km^2 – densité trois fois inférieure à celle de l'ensemble du littoral français (VLES, 2007).

[71] Six mesures de protection de l'environnement peuvent être relevées (VLES, 2006) : la création de sept réserves naturelles, la poursuite d'une politique foncière active (avec la création de 160 000 ha de zones d'aménagement différé et de zones à préemption – afin de limiter la spéculation foncière suite à la publication des schémas d'aménagement), l'aménagement des espaces lacustres peu profonds, la mise en œuvre de plans plage, la rénovation des pistes de résiniers transformées en pistes cyclables (330km) et la participation de la MIACA à la création du parc naturel des Landes de Gascogne.

[72] La maîtrise d'ouvrage est entièrement assumée par les collectivités via des regroupements intercommunaux ou mixtes, le plus souvent.

Figure 4. Schéma d'aménagement de la Côte Aquitaine (MIACA)



Conception : V. Vlès, Réalisation : M. Moralès (C.N.R.S.)

Les Trente glorieuses sont le théâtre de la création de nouveaux espaces de vacances, dans lesquels l'État prend une part active par le biais de ses administrations déconcentrées. L'approche fonctionnaliste du territoire se traduit par un zonage de l'espace national : les territoires touristiques sont déterminés méticuleusement par une planification étatique qui identifie des Unités prioritaires d'aménagement sur le littoral aquitain et propose de créer des stations intégrées (dites de « troisième génération ») en haute montagne selon les directives du Plan Neige. Selon Philippe DUHAMEL et Philippe VIOLIER (2009, p.120), ce « Plan neige » ne peut pas être considéré comme un équivalent des planifications littorales car il s'agit d'une

création *a posteriori* (l'expression est apparue une fois la majorité des grandes stations alpines créées). On soulignera toutefois que, bien que moins prononcée en montagne, la planification y a également été présente comme en témoigne la vallée de la Tarentaise. D'ailleurs, si l'expression « Plan Neige » n'a émergé que tardivement, ces aménagements relèvent toutefois d'une planification orchestrée et soutenue par l'État ; d'une « *doctrine d'aménagement* » construite autour de processus juridico-financiers et architecturaux généralisés (RAUCH, 1993, p.63). Ce modèle d'aménagement a plus largement influencé la construction de l'ensemble des stations en favorisant une vision centrée sur le principe des pôles de croissance. Le « Plan Neige » peut être abordé comme une « *doctrine de couloirs ministériels* » (FRANÇOIS, 2007, p.7), qui a régné sans partage dans les conceptions de 1965 à 1975. L'État a largement contribué à définir et à construire des paysages urbains et touristiques modernes, sur le littoral comme en montagne, dont il convient de retracer à présent les principes urbanistiques, emprunts de cette logique *taylo-fordo-keynésio-corbusienne*.

1.3 Un urbanisme taylo-fordo-keynésio-corbusien en station

> *« Représentatives à la fois de l'émergence de la « société des loisirs », de l'euphorie des « trente glorieuses », de la pensée moderne architecturale comme sociale, ces stations sont des témoins d'une époque certes révolue mais riche en utopies et en innovations. »*
>
> (WOZNIAK, 2006a, p.102)

Dans sa dimension microterritoriale, la division spatiale laisse transparaître la primauté accordée au mouvement et à l'industrialisation des constructions, conformément à l'esprit fordien qui imprègne cette période. Plus largement, l'esprit "corbuséen", ouvert sur cette triple dimension (keynésienne, fordienne et taylorienne), s'impose comme doctrine d'aménagement.

1.3.1. L'urbanisme "corbuséen" comme doctrine d'aménagement touristique

LE CORBUSIER (1887-1965), de son vrai nom Charles Édouard JEANNERET, est connu aujourd'hui pour être l'un des symboles de l'urbanisme fonctionnaliste, appelé également moderne ou progressiste[73], qui s'est imposé dans l'aménagement des années 1960[74]. « *Par l'importance de ses écrits, par ses formules, par le systématisme de sa démarche, par le rôle qu'il a joué dans les CIAM, par les réactions qu'il a provoquées, il symbolise mieux que tout autre les thèses « fonctionnalistes » de cette époque* » (ASCHER, 2001, p.86-87). Il fait en réalité partie d'un courant complexe, international[75], qui se réunit lors des Congrès internationaux d'architecture moderne (C.I.A.M.), depuis 1928, pour évoquer ses conceptions de l'urbanisme. L'architecture moderne est d'ailleurs liée au contexte dans lequel elle s'inscrit, marqué, entre autres, par les changements techniques, sociaux et culturels issus de la révolution industrielle qui bouleverse les villes au tournant du XVIII^{e} siècle.

Les prémisses de cet urbanisme moderne, ce « *pré-urbanisme* »[76] progressiste, sont lisibles chez de nombreux auteurs du XIX^{e}, tels Charles FOURIER, Victor CONSIDERANT, Etienne CABET ou encore PROUDHON, en France, Robert OWEN, PUGIN OU RUSKIN en Grande-

[73] Chacun de ces qualificatifs renvoie d'ailleurs à une modalité essentielle de cette doctrine qui s'appuie à la fois sur le zonage fonctionnel, sur l'emploi des matériaux les plus contemporains et sur l'idée de progrès qui domine une certaine conception de la modernité.

[74] On attribue généralement à Françoise CHOAY (1965) le fait d'avoir véritablement produit et institutionnalisé la théorie de l'urbanisme (BERDOULAY et SOUBEYRAN, 2002). Elle distingue notamment deux modèles ayant fondamentalement influencé l'urbanisme : les modèles progressistes (aussi intitulés « modernes » ou « fonctionnalistes ») et culturalistes. Une troisième approche a également été développée par Franck Lloyd WRIGHT : l'urbanisme « naturaliste » (dans lequel l'architecture est subordonnée à la nature).

[75] Les tenants du modèle progressiste sont nombreux : RIETVELD et VAN EESTEREN aux Pays-Bas, GROPIUS, Ludwig MIES VAN DE ROHE et le Bauhaus en Allemagne, les constructivistes en Russie, Tony GARNIER, OZENFANt puis LE CORBUSIER en France, etc. Comme le souligne à juste titre Daniel PINSON (1996, p.24), « *même si le poids de Le Corbusier, Français d'adoption, est considérable dans l'animation du courant moderne qui naît au début de ce siècle, bien des idées et des initiatives trouvent leur origine dans la République allemande de Weimar* ». Philip JOHNSON a proposé le terme de « *style international* » pour qualifier ce courant complexe.

[76] Françoise CHOAY (1965) parle de « pré-urbanisme » pour évoquer cette période marquée par une vision politique utopiste de l'urbanisme ; tandis que l'urbanisme est abordé comme une phase d'autonomisation de cette pensée urbaine, comme champ scientifique à part entière.

Bretagne. La révolution industrielle et l'exode rural changent les rapports qui existaient entre la ville et la campagne dans la civilisation sédentaire. Guidés par le désir d'améliorer les conditions de vie des ouvriers, conduits par l'exode rural à s'entasser dans des villes devenues trop petites, ces penseurs font de la ville et de son renouvellement le cadre privilégié de leurs expérimentations sociales. L'historien Michel RAGON conte l'histoire de ce (pré)urbanisme moderne, en prenant constamment le soin de relier les évolutions architecturales et urbanistiques au contexte socio-économique dans lequel elles prennent corps. Il souligne qu'en France, Napoléon III, disciple de SAINT-SIMON, tente de faire de Paris la ville « idéale » du XIX^{e} siècle ; le baron HAUSSMANN se faisant l'exécuteur zélé de son projet[77]. Alors que les villes radiocentriques se sont longtemps protégées de l'extérieur, elles cherchent désormais à se protéger de l'intérieur : de la maladie (notamment le choléra – dont les épidémies frappent durement Londres et Paris en 1832 et 1848) et des émeutes (portées par les classes laborieuses, « dangereuses »). Le percement de lignes droites est le symbole de ce double impératif auquel elle répond en complexifiant l'édification de barricades et en facilitant les charges de cavalerie comme les tirs de canon. « *Au nom de la ligne droite, des impératifs de la circulation, de l'hygiène et de l'ordre public, on éventre partout* » (RAGON, 1986, p.129). Parallèlement, les ouvriers, auparavant entassés dans des centres-villes insalubres, sont rejetés dans les immeubles bon marché de la périphérie (qui devient la banlieue), ce qui participe de la ségrégation entre les riches et les pauvres, mais également, entre les lieux de travail et d'habitat. Finalement, « la *ville de la modernité, née de la révolution industrielle, se veut en perpétuel mouvement, traversée par d'innombrables flux* », ceux des travailleurs, mais également ceux des réseaux aériens et souterrains (PAQUOT, 2009, p.77). On s'aventure toutefois déjà trop loin dans cette histoire de l'urbanisme qui n'est pas au cœur de ce travail de recherche.

Cette esquisse vise à témoigner des fondements réflexifs et projectifs sur lesquels l'urbanisme moderne s'est appuyé[78]. Au-delà du de la volonté de rivaliser avec les académies (par le recours à des techniques et une esthétique nouvelles), le Mouvement moderne avait comme ambition originelle d'apporter une solution au logement du plus grand nombre (PINSON, 1996, p.27). Si l'histoire des villes du XIX^{e} siècle est celle d'une « maladie », celle du XX^{e} se concentre sur leur guérison. L'urbanisme moderne cherche à répondre à la crise de

[77] Avant eux, on peut également évoquer le rôle initiateur joué par Louis PHILIPPE (assisté par RAMBUTEAU) qui, suite à une épidémie de choléra, va moderniser les hôpitaux, créer des trottoirs pour faciliter la circulation des piétons, ordonner la plantation d'arbres dans les rues, etc. Soucieux également de préserver l'héritage culturel et architectural du pays, il demande à GUIZOT de créer la « commission des monuments historiques » (en 1830), encore en vigueur aujourd'hui.

[78] Etienne CABET imagine par exemple des « canaux souterrains » pour les eaux sales, préfigurant ainsi ce qui allait devenir les égouts. En faisant le choix d'interdire les « chevaux de selle » à l'intérieur de la cité et en prévoyant des passages souterrains ou des tunnels, il envisage également la séparation des circulations dans la ville, bien avant Eugène HENARD ou LE CORBUSIER (RAGON, 1986). De même, Charles FOURIER, dans la lignée des cités médiévales aux rues couvertes, préconise la création de rues-galeries dont la couverture doit assurer leur "climatisation". Dans son esquisse de « phalanstère », il relie à son système social un type de logement particulier, vision avant-gardiste que l'on retrouve dans les « unités d'habitation » envisagées par LE CORBUSIER, qui leur donne d'ailleurs la même densité de population. Charles FOURIER augure également ce que l'on a nommé, a posteriori, le « zoning » ou le « zonage » en proposant de classifier les activités et de localiser les métiers bruyants.

croissance urbaine de la civilisation industrielle qui offre alors le spectacle de villes saturées d'habitants et de véhicules, de campagnes à l'abandon et de banlieues en désordre. Sans revenir sur la naissance du style international moderne, on tient toutefois à évoquer le IV[e] congrès des Congrès internationaux d'architecture moderne (C.I.A.M.), tenu en 1933, comme un acte structurant ce style par l'adoption de la résolution que l'on nomma, a posteriori, la Charte d'Athènes[79]. Elle incarne ce courant dont elle expose les fondements ou, tout du moins, les fondements d'une frange représentative de cette mouvance plurielle. Cette résolution formule un programme d'aménagement rationnel des villes pour leur permettre de remplir au mieux leurs fonctions (qui évoluent parallèlement à la révolution industrielle), au point que le qualitatif « fonctionnel » ou « fonctionnaliste » a fini par s'identifier à cette approche pour en devenir quasiment inséparable.

Le cadre urbain est considéré comme un outil pour faire advenir cet « Homme nouveau ». Comme le souligne Daniel PINSON (1996, p.30), « *indéniablement, une volonté de progrès donnait le ton de la déclaration finale. Progrès social et technique paraissaient se rencontrer dans cette perspective, le second conditionnant en quelque sorte le premier. À cet endroit se profilait la société « machiniste » chère à Le Corbusier et sa conviction d'assurer le bonheur de l'homme par la « révolution urbanistique »* ». Le fonctionnalisme propose finalement de changer la vie des hommes par la modification radicale de leur cadre urbain, ce qui, dans sa conception la plus forte et emblématique, s'est traduit par le désir de faire « table rase » du passé. Ils abordent l'individu humain comme un type ou un prototype basé sur la famille nucléaire (SECCHI, 2006), indépendant de toutes les contingences temporelles ou géographiques, définissable en besoins types scientifiquement déductibles (CHOAY, 1965, p.16). « *La rationalisation suppose que les différences (entre les hommes, entre les espaces réels) sont au fond négligeables, donc que les aspects communs, mis en évidence par une démarche scientifique, priment* » (HATZFELD et MOUTTON, 2006, p.25). Partant de ce principe, les urbanistes fonctionnalistes, au premier lieu desquels LE CORBUSIER, proposent d'adapter les villes aux modes de fonctionnement de la société industrielle émergente à partir d'une analyse des besoins humains universels liés à l'identification de quatre fonctions structurantes : habiter, travailler, circuler et se recréer (physiquement et mentalement).

Considérant que l'égalisation des conditions sociales passe par un accès à un logis standardisé, ils portent également une grande attention à l'habitat. De fait, l'urbanisme corbuséen est marqué par une forte volonté d'intégrer des équipements communs (commerciaux, éducatifs, sportifs ou sociaux) dans chaque réalisation. Deux formes principales se dégagent : la maison basse individuelle (notamment dans les conceptions anglo-saxonnes) et l'immeuble collectif, symbole d'une société moderniste. Le recours à des formes géométriques simples (dans la lignée de l'art cubiste) est préconisé pour construire la ville de l'époque "machiniste", marquée par l'évolution des techniques (la fonte et le fer, puis l'aluminium) qui jouent un rôle fondamental dans le renouvellement des formes

[79] Il existe plus exactement trois versions différentes de cette résolution. Si la première date effectivement du congrès tenu en 1933, c'est la version publiée en 1943 par LE CORBUSIER que l'on identifie le plus souvent comme la « Charte d'Athènes » (OSTROWSKY, 1968).

architecturales. Si l'édifice est pensé comme objet technique, devenant objet autonome délié de toute dépendance contextuelle et reproductible par l'industrie, c'est plus largement la ville elle-même qui est pensée comme machine à vivre devant faire « table rase du passé ». L'urbanisme fonctionnaliste cherche à éradiquer la ville historique traditionnelle considérée comme un taudis, vecteur des épidémies largement répandues. L'un des principes fondateurs est, dans ce contexte, celui de l'abolition de la rue, au nom de l'hygiène, mais également parce qu'elle symbolise le désordre circulatoire (elle ne serait pas adaptée à l'évolution des moyens des déplacements). L'importance accordée aux questions de santé et d'hygiène se traduit également par la volonté affichée par les fonctionnalistes de réaliser une « ville verte », qui pense le soleil (disposition des appartements) et la verdure. Au XX^{e} siècle en effet, la pensée hygiéniste institue la végétation comme véritable organe de régénération de la ville. Non compartimentée, elle doit favoriser l'aération du tissu urbain et le développement des activités.

La rue perd dans ce contexte son rôle de « séparateur foncier » (HATZFELD et MOUTTON, 2006, p.31), les fonctionnalistes prônant la *tabula rasa*[80] et l'abstraction du bâtiment à l'égard de son contexte d'implantation. En écho au modèle de la *tabula rasa* prôné pour l'aménagement des villes, la société moderne conquérante d'après-guerre, propose en montagne et sur le littoral un modèle de station intégrée construite *ex nihilo*, en site vierge, censé participer à la diffusion du progrès dans des zones jugées en déclin. Jean-Paul BOZONNET (1977, p.86) constate que la vision aménagiste de l'époque traduit un rapport prométhéen de l'homme à la montagne (comme au littoral) considérée comme un espace à conquérir, un lieu de désordre qui peut être domestiqué par des opérations d'aménagement. Alternative au chaos des bourgs développés de façon anarchique (par l'intervention de multiples petits investisseurs privés), les stations de montagne et du littoral, rationnelles et fonctionnelles, marquées par une vision hygiéniste et héliotropique, sont les témoins d'une époque riche en utopies et en innovations (WOZNIAK, 2006a, p.102). Partant du principe que le futur usager des stations est un urbain qui se rend brièvement en montagne ou sur le littoral (avant de revenir dans son milieu d'origine), les stations constituent un lieu d'expérimentation et d'anticipation de l'aménagement à venir : « *lieux du passage et de la résidence temporaire, elles constituent une situation idéale pour transmettre et diffuser l'innovation dans le corps social* » (FRANÇOIS, 2007, p.85). L'architecture et l'urbanisme des stations traduisent finalement l'optimisme social d'une société française en pleine modernisation qui multiplie les expériences avec audace.

Espaces de progrès et de conquêtes (des sommets, des marécages, de la mer et de l'océan), les stations doivent faire émerger une société nouvelle, celle de la communauté humaine transitoire des touristes. La forme de l'habitat doit contribuer à l'émergence d'un « Homme

[80] Il convient de souligner ici que, parallèlement à la « rénovation-bulldozer » comme principe de la *tabula rasa* (déjà préconisée par Adolf LOOS), ont été développées des politiques de patrimonialisation pour les centres anciens dégradés et insalubres, comme la loi sur les « secteurs sauvegardés », initiée par André MALRAUX en août 1962 (TOMAS, 2008, p.197). Ce point n'est pas développé dans ce travail de recherche qui porte sur l'urbanisation en espace vierge.

Nouveau » (cet homme générique que chacun doit aspirer à devenir) dans le cadre d'un mode de consommation de masse (FRANCOIS et MARCELPOIL, 2006). Les vacances se veulent être un temps de partage dans des lieux de vie construits autour d'espaces collectifs et animés, concentrés sur un territoire restreint. L'idéal moderne prône une société démocratique et égalitaire susceptible de susciter la liberté de l'Homme nouveau[81] ; la rationalité fonctionnaliste doit, dans ce contexte, répondre aux besoins universels des hommes. Comme le rappelle à juste titre Marc CHEVALLIER (1996, p.32), « *"satisfaire aux besoins d'un homme de série"... Ces mots résument les fondements de la pensée démocratique-moderne et le mythe égalitaire qui la soutient : l'égalité entre les hommes, et plus que cela, l'égalité de tous les hommes est concomitante de la notion de besoin, une nécessité commune à tous les individus, universelle et rationnelle parce qu'indiscutablement attestée scientifiquement. La biologie vient à l'appui de l'idéal politique... Oui, tout individu est un « homme de série » car porteur des mêmes besoins que son prochain et l'idée, quoi qu'on en dise, est parfaitement démocratique. De cette nécessité anthropologique qu'est le besoin naît une implication politique : le standard, c'est-à-dire une réponse identique et reproductible massivement pour satisfaire égalitairement aux besoins de tous* ».

Le modèle de la station intégrée, censé participer à la diffusion du progrès dans des zones jugées en déclin, valorise la culture urbaine : « *faite pour les citadins, l'architecture touristique véhicule leur image de la montagne, elle incarne leur idée de l'ailleurs* » et s'inscrit finalement dans une stratégie de création « *d'une identité à vendre aux touristes* » (WOZNIAK, 2006a, p.32). Les architectes et urbanistes tentent de produire de nouvelles pratiques, tout en essayant de répondre à une attente encore mal identifiée. En ce sens, pas « d'oubli » du skieur-client au sein de ce qui a été désigné comme une « doctrine Neige ». Les stations intégrées illustrent « *la très grande prise en compte des modes de consommation des produits dans la production de l'aménagement* » (VLES, 1996, p.52). À la pensée moderne fonctionnaliste qui cherche à instrumentaliser le cadre de vie pour modifier les comportements, s'adjoint la volonté des concepteurs de définir les besoins et les attentes sociales, prémices d'une analyse sociologique des pratiques touristiques. Si, pour Marie WOZNIAK, les stations intégrées sont le pendant des grands ensembles dans le secteur du loisir, elle n'oublie pas que certaines cherchent à intégrer les attentes immatérielles des usagers (liées aux valeurs atemporelles véhiculées par la montagne). Concepteurs et promoteurs inventent le mode de vie des vacances ; ils vendent un nouvel art de vivre dont l'architecture constitue un pan de l'argumentation publicitaire. Pour Michel BEZANÇON (l'architecte qui marqua de son empreinte les stations de La Plagne et de Valmorel), dans le domaine touristique, l'architecture constitue un moyen et non une fin. La clientèle touristique a le choix, elle est libre et peut ne pas venir. L'architecture n'est pas là pour créer une œuvre mais un produit attractif, au service de la réussite d'un projet économique (REVIL et HELLE, 2003, p.41).

[81] On peut souligner ici que cet « Homme nouveau » n'est pas le montagnard mais bien le visiteur qui profite de l'accueil en station : la modernité s'impose en ce sens à la montagne (FRANÇOIS, 2007, p.87).

L'intégration des constructions nouvelles apparaît comme une question d'esthétique voire d'art pour les architectes qui en ont la conception globale. Les stations dites « intégrées » sont conçues comme des organismes complexes et complets remplissant par eux-mêmes la plupart des fonctions nécessaires à leur maintien et aux activités touristiques. Les touristes sont supposés séjourner sur place, sans nécessité de se déplacer à l'extérieur de la station pour répondre à leurs besoins : « *dans ce microcosme tout est à la disposition de chacun* » (FRANÇOIS, 2007, p.92). Conçue comme un modèle économique d'aménagement de l'espace, elle répond aux préceptes de la Charte d'Athènes en cherchant à constituer un lieu de vie total et partagé par une communauté pour une durée limitée, dont la version la plus concentrée s'est matérialisée dans le « paquebot des neiges », en référence à la métaphore maritime chère à LE CORBUSIER (WOZNIAK, 2006b, p.31). Dans la lignée des unités d'habitation, en station, tout est conçu pour et autour du ski ou de la plage.

Dans la lignée de Marc CHEVALLIER (1996, p.29) on tenait à souligner la filiation des stations touristiques contemporaines avec la modernité à partir du paradigme commun qui les anime : celui du fonctionnalisme ancré sur une démarche scientifique rationnelle. La conception architecturale est mise au service de la diffusion du progrès et de l'imposition de la modernité dans des territoires jugés arriérés et en déclin ; le zonage spatial est l'un de ses leitmotivs.

1.3.2. Le zonage spatial ou l'influence taylorienne de l'urbanisme corbuséen

Les stations contemporaines, conçues à la même époque que les "villes nouvelles", sont créées comme des ensembles vivants, des complexes *ex nihilo* offrant tous les avantages pour la vie sociale. La division spatiale et le zonage[82] en différentes unités sont au cœur des partis pris urbanistiques de la station, entièrement tournée sur son paysage naturel de montagne ou d'océan. L'architecture fonctionnaliste s'appuie sur un zonage spatial. L'agencement des bâtiments est révélateur d'une approche et d'une volonté de répondre le plus efficacement possible aux besoins humains en proposant des espaces distincts pour les quatre activités identifiées comme centrales, c'est-à-dire le fait d'habiter, de travailler, de se recréer et de circuler.

En montagne, le parti pris fonctionnel de la conception des stations intégrées s'appuie sur un urbanisme concentré permettant de minimiser les déplacements au sein de la station (VLES, 2006, p.334). Il est marqué par l'opposition fonctionnelle entre la face avale (dévolue à la desserte automobile) et la face amont, sur laquelle se déploient les balcons orientés au Sud, le domaine skiable et la montagne en arrière-plan (DEBARBIEUX, 1995, p.64). La conception

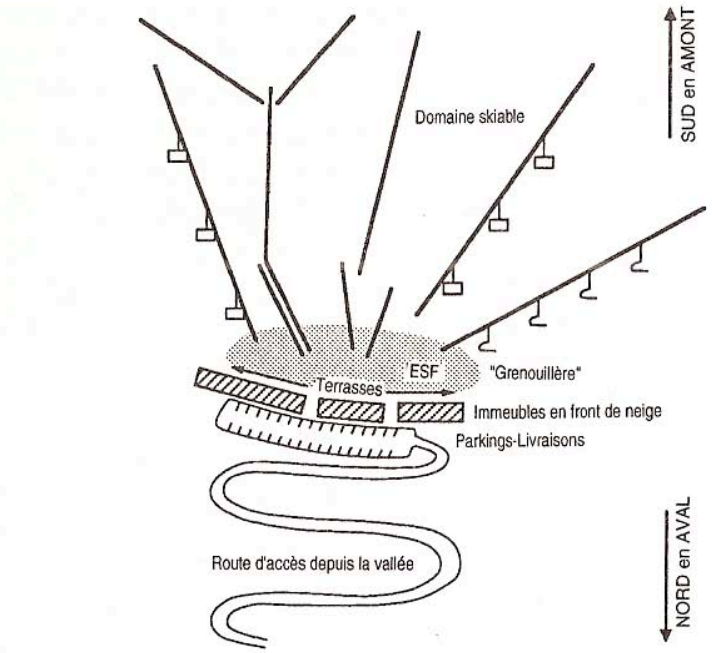
[82] Le zonage, autrement dénommé le « zoning », est défini par Daniel PINSON (1996, p.115) comme la « *mise en place volontaire et « rationnelle » de zones affectées à des fonctions urbaines spécifiques (habitat, industries, commerces, loisirs…) dans la conception des plans d'aménagement et d'urbanisme moderne* ». La pratique du zonage n'est toutefois pas l'apanage des urbanistes progressistes ; il a des origines anciennes. Il est notamment préconisé et mis en œuvre par les urbanistes fonctionnaires allemands à la fin du XIX^{e} siècle (SÖDERSTRÖM 2000, p.55) afin de donner une souplesse aux évolutions urbaines en rendant plus graduelles les transformations et en évitant de recourir à des démolitions rapides.

linéaire des immeubles en « front de neige » constitue la limite entre ces deux espaces (aval et amont) – fig.5.

Figure 5. Le modèle français de station intégrée

Modèle station intégrée (tel que décrit par le SEATM)
hébergements à la base des pistes et des remontées mécaniques, entre 1 500 et 2 000 m d'altitude, et complètement coupés de l'habitat permanent traditionnel
volume des hébergements toujours important ; excédant 2 000 lits afin de rentabiliser l'équipement systématique des versants
urbanisme rationnel, fonctionnel et zoné : • « front de neige » et « grenouillère » • bâtiments situés au bas des pistes sur des replats ensoleillés, face au domaine skiable (disposé en étoile) et dos à de vastes parkings • séparation des circulations : accès sud piétons et skieurs (« grenouillère ») et accès nord réservés aux voitures • commerces, cafés, discothèques et services divers accessibles à pieds par des cheminements protégés par des galeries couvertes

Source : WOZNIAK, 2006a



Source : D'après J.P. Guérin et H. Gumuchian.

Source : DEBARBIEUX, 1995, p.64

Les hébergements réalisés dans la zone de réception des pistes (pour répondre au principe d'un retour « skis aux pieds »), forment un espace central en forme d'hémicycle que l'on nomme la « grenouillère » (clichés 1, 2 et 3). Point de contact entre les bâtiments et le domaine skiable, lieu de convergence des pistes et des divergence des remontées mécaniques, cet espace concentre toute la vie de la station. Comme le souligne Georges CUMIN (cité par GUERIN et GUMUCHIAN, 1977, p.183), « *la "Grenouillère" c'est le replat bien situé, bien enneigé grâce à une bonne altitude et bien ensoleillé vers lequel convergent les principales grandes pistes du domaine skiable environnant d'où partent les principales remontées mécaniques [...] Dans un parti urbanistique rationnel, cette Grenouillère pôle de la vie diurne et sportive doit tout naturellement devenir la dominante de la composition, telle la place principale du village* ».

Cliché 1. La "grenouillère" des Ménuires

Cliché : E. Hatt, décembre 2007

Cliché 2. La "grenouillère" à Piau-Engaly

Cliché : E. Hatt, mars 2010

Cliché 3. Plan de la station d'Arc 2000

Cliché : V. Vlès, 2008

Sa topographie en cuvette permet la restructuration des groupes de skieurs (et de non skieurs) à intervalles réguliers, tout en offrant également un cadre de spectacle depuis les bâtiments disposés en front de neige (clichés 4 et 5).

Cliché 4. Le front de neige de La Pierre-Saint-Martin

Cliché : E. Hatt, janvier 2009

Cliché 5. La face arrière du front de neige des Sept-Laux (Prapoutel)

Cliché : E. Hatt, décembre 2007

On peut par ailleurs souligner que, si les stations contemporaines se veulent modernes, leurs formes architecturales puisent également dans des sources plus anciennes, telles les villes thermales et leurs espaces variés de monstration. En montagne, la « grenouillère », espace de liaison entre la station et le domaine skiable, se veut en effet être un lieu central de rencontre et de monstration (WOZNIAK, 2006a ; VLES 2010a, p.40). Les immeubles du front de neige sont le plus souvent conçus de façon à combiner l'intimité de l'individu et la vie en société. Ils accueillent à la fois des activités d'échanges et de rencontre diverses (commerces, bars, restaurants, billetterie, etc.) en rez-de-chaussée et, aux étages supérieurs, des espaces d'hébergement privé.

Sur le littoral également, le schéma de structuration spatiale est précis et répétitif : plage, front de mer, axe d'accès et esplanade, villégiatures, lotissements pavillonnaires, périphérie balnéaire, bourg arrière-côtier et arrière-pays se succèdent dans l'ensemble des stations balnéaires (FOUGNIE, 2008, p.77). La station est le plus souvent conçue autour de la plage (et d'un accès les « pieds dans l'eau »), considérée comme l'atout principal pour l'attrait des estivants (cliché 6).

Cliché 6. Le front de mer de Port Barcarès

Cliché : S. Clarimont, 2009

La plage constitue pour Jean-Paul GUERIN et Hervé GUMUCHIAN (1977, p.172) un rôle de sociabilité similaire à l'espace de la grenouillère. Il est vrai que la plage est spectaculaire ; au sens de Jean-didier URBAIN (2002, p.21), « *elle est un théâtre où la société se dévoile et se dénude* », mettant en évidence « *la dimension affective et sensible des relations sociales* ». Dans la continuité de la plage, la promenade du lieu touristique tient également un rôle central (que l'on pourrait peut-être s'aviser de comparer, si ce n'est à celui de la grenouillère, tout du moins à celui de la galerie marchande des stations de sports d'hiver). Sa fonction est double : ouverture sur le paysage (de la plage et de la mer ou du domaine skiable et de la montagne) et ouverture sur la société qui se crée dans la station (DUHAMEL et KNAFOU, 2003, p.59).

L'aménagement de la station, constitué sur la base d'une mono-fonctionnalité « spatiale » (tournée vers la pratique des sports d'hiver ou de la baignade), mais également "temporelle" (pratiques saisonnières)[83], accorde une place privilégiée à la mobilité, en pensant de façon rationnelle et fonctionnelle la répartition des espaces de circulation et de stationnement.

1.3.3. La station reproduit la « machine à habiter » et donne la priorité à la mobilité

> *« Il n'y a pas derrière ces représentations l'inhumanité qu'on voudrait y voir aujourd'hui mais au contraire la volonté d'inventer un monde nouveau, un nouveau rapport à l'espace, et de concrétiser une sensibilité : celle de l'hygiénique et du lumineux. »*
>
> (CHEVALLIER, 1996, p.36)

Les choix urbanistiques et architecturaux retenus pour les stations françaises trahissent une vision très prophétique de l'aménagement moderne de la montagne (DEBARBIEUX, 1995, p.60) et, dans une moindre mesure, du littoral. Le cadre bâti répond aux besoins d'une communauté tournée entièrement vers la montagne ou la mer, le domaine skiable ou la plage.

Dans ces stations, créées au temps de la démocratisation de l'accès à la voiture (via les démarches de l'ingénieur Henri FORD notamment), la mobilité et la circulation motorisée tiennent une place centrale[84]. Dès 1970, l'automobile s'impose comme le moyen privilégié d'accéder au lieu de la pratique touristique : 80,8% des Français qui partent en vacances ont recours à leur voiture personnelle (PRELORENZO et PICON, 1999, p.15). Révélateurs d'une culture d'aménagement par le zonage, de larges espaces sont consacrés aux stationnements au centre des stations littorales et montagnardes, à l'arrière des immeubles en front de neige ou de mer, au plus près du lieu de la pratique touristique (cliché 7).

[83] Créée *ex nihilo* pour et autour de la seule activité touristique, les stations contemporaines sont le plus souvent marquées par une forte saisonnalité qui imprègne ces paysages touristiques ; point sur lequel on reviendra.

[84] Selon les analyses d'ATOUT FRANCE (2010, p.80), dans les stations littorales, l'espace urbain est accaparé par la voiture, à laquelle 90% de l'espace public est consacré. Par ailleurs, Thierry PAQUOT (2009, p.90), rappelle le rôle de l'"automobilisation" de la société dans le développement d'une urbanisation toujours plus éparpillée, corollaire à la dislocation des territoires et à l'individualisme du consommateur comme du citoyen.

Cliché 7. Des parkings pour tout centre…

Au Pla d'Adet à Saint-Lary-soulan

Cliché : E. Hatt, décembre 2008

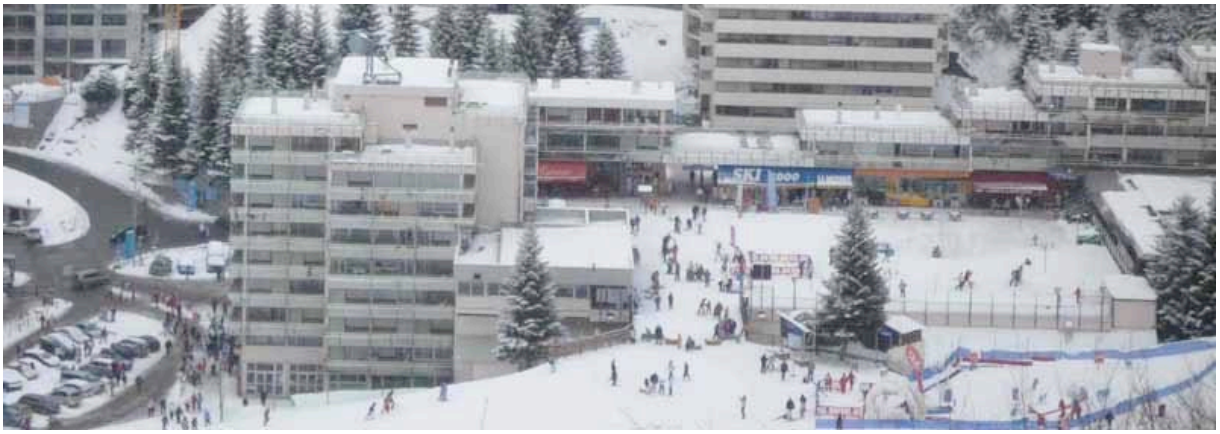
À La Pierre-Saint-Martin

Cliché : E. Hatt, février 2009

En montagne, la ségrégation des circulations, automobiles (au Nord) et piétonne ou à ski (au Sud), est au cœur des partis pris d'aménagement[85]. Ce principe de séparation des circulations est également lisible dans les structures urbaines d'aménagement : recours aux pilotis (qui permettent de dégager des espaces libres pour les piétons aux abords des immeubles – cliché 9) ou encore à l'urbanisme de dalle (clichés 8 et 10) et aux passerelles (cliché 11), qui offrent un vaste espace piétonnier sur leur dessus. Comme le souligne Marc CHEVALLIER (1996, p.35) au sujet des stations de montagne, les structures sur pilotis sont conçues comme un outil d'affranchissement de la terre : « *la maison s'enfonçait dans le sol : locaux obscurs et souvent humides. Le ciment armé nous donne les pilotis. La maison est dans l'air, loin du sol (...) Le sol est libre sous la maison, le toit est reconquis, la façade est entièrement libre. On n'est plus paralysé* ». L'urbanisme de dalle, toutefois plus rarement appliqué en station, est également le symbole de cette modernité conquérante d'après-guerre. Le terme d'urbanisme de dalle s'est progressivement imposé en France pour désigner un mode de couverture et, par extension, un type d'espace urbain. Artefact urbain par excellence, ce « *sol artificiel à l'usage exclusif des piétons et constituant un rez-de-chaussée de la ville future* » (PROTHIN, 1968, cité par PICON-LEFEBVRE, 1997, p.77) a joué un grand rôle dans la constitution d'un imaginaire dit « moderniste ». Lorsqu'elle apparaît dans les années 1960, la dalle constitue un nouveau type d'espace urbain, si ce n'est un progrès ultime dans cette progression vers l'artificiel : des véhicules qui circulent sans obstacle, des piétons qui disposent de vastes espaces à sec et protégés des automobiles, etc. Le processus à l'œuvre dans la construction des opérations sur dalle s'assimile à une démarche d'abstraction du territoire urbain qui procède, comme en peinture, d'une crise de la représentation figurative : la dalle témoigne de la perte de sens de la station ancienne face aux changements de mode depuis les « Trente glorieuses » (VLES, 2010). Pour Virginie PICON-LEFEBVRE (1977, p.87), la dalle peut finalement être lue comme « *l'espace urbain de la technocratie toute-puissante* » .

[85] Dans de rares cas, cette ségrégation des circulations a même conduit à l'exclusion de la circulation motorisée (dans la lignée des réflexions menées sur les villes autour du concept de « cité-jardin »), comme en témoigne, par exemple, l'aménagement de la station d'Avoriaz, en France.

Cliché 8. La dalle du Valentin à Gourette : une station à deux étages

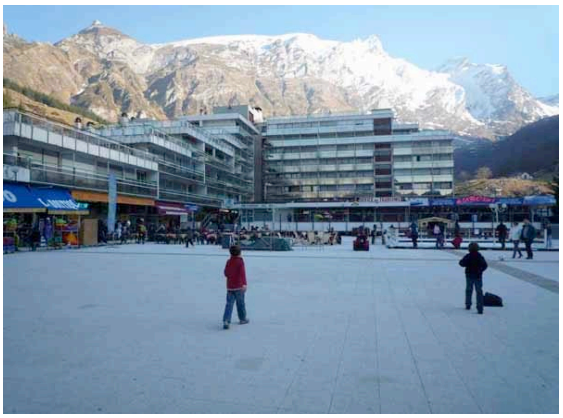


Cliché : E. Hatt, février 2010

Cliché 9. Structure sur pilotis dans la station de Port d'Albret (Vieux-Boucau)

Cliché : E. Hatt, avril 2009

Cliché 10. La dalle du Valentin: un espace minéral



Cliché : E. Hatt, janvier 2011

Cliché 11. La passerelle de La Pierre-Saint-Martin

Cliché : E. Hatt, février 2009

Ces modèles architecturaux sont conçus comme une prouesse technique et financière du sol artificiel (REY et SCHERRER, 2001), instituant le royaume du piéton, de la rencontre et des échanges[86]. Ces principes ont largement été appliqués dans les stations contemporaines, dans lesquelles l'accessibilité physique et la question des stationnements tiennent une place fondamentale.

Au-delà de la primauté accordée au mouvement (via la place omnipotente de l'automobile en station), la dimension fordienne de l'urbanisme touristique transparaît également dans la transposition du modèle de la « machine à habiter » en montagne ou sur le littoral. En montagne, les travaux de l'Atelier d'architecture de Courchevel (1955) éclairent les principes ayant structuré ce modèle, à savoir la volonté de produire un « nouvel habitat de loisirs » à partir de l'analyse des « besoins de l'homme ». L'architecture de vacances et l'espace qui lui est consacré évoluent en effet continuellement pour s'adapter aux modes et aux besoins des vacanciers. Durant cette période, la production du bâti est intense pour répondre à la naissance de nouveaux besoins en termes d'équipements et de loisirs. Les premières maisons de villégiature, construites dans les années 1900-1939[87], ont laissé place aux résidences de vacances plus modestes. L'intensification du phénomène touristique nécessite l'édification d'ensembles importants, mais peu onéreux. Réalisés pour une classe moyenne effectuant des séjours relativement brefs et répétés, leur conception s'appuie sur des formes standardisées correspondant davantage à leur niveau économique.

L'immeuble collectif, typologie moins onéreuse et plus concentrée, s'impose face à la nécessité d'économiser l'espace et devient le gage d'un idéal de société moderniste. L'architecture de barre s'érige comme le symbole de cette culture rationaliste qui cherche à offrir des conditions d'habitation à grande échelle, égales et meilleures pour tous (MERLIN et CHOAY, 2009, p.116-117). Les architectes modernes partent en quête d'une « pureté » et d'une « vérité » des formes (syntaxe orthogonale), des lignes (l'angle droit et la ligne droite) et des matériaux (le matériau brut et nu, sans décoration ni couleur ajoutée). Le standard va conduire à la production de studios, conçus comme des éléments minimalistes dans l'espace d'habitation (point de superflu, ni de décoration), répétés massivement. La conception intérieure des immeubles est réalisée de façon rationnelle, en excluant tout ce qui ne paraît pas directement et pragmatiquement utile. Le « studio-cabine » constitue l'aboutissement de la logique économiste qui cherche à apporter l'exacte réponse aux besoins des séjournants, dans un souci d'égalité démocratique. L'habitat des « *cités d'altitudes* » se veut également ouvert, aérien et solaire : « *à l'habitation maternelle, placentaire du chalet, on va substituer une forme neutre propre à célébrer une société adulte* » (CHEVALLIER, 1996, p.38). Ces formes épurées sont conçues comme le symbole d'une modernité matérialisée dans un espace ouvert,

[86] On ne doit pas non plus oublier qu'en ville, les constructions élevées et surélevées, au-delà de libérer de l'espace au sol pour les piétons, doivent également permettre de laisser une place essentielle aux espaces verts, au sol ainsi que sur les toits.

[87] La grande villa constitue « *un système de signes exprimant la société aristocratique, l'éclectisme ou le goût de paraître et une forme de séjour long alors* » (LABORDE, 1986, p.560).

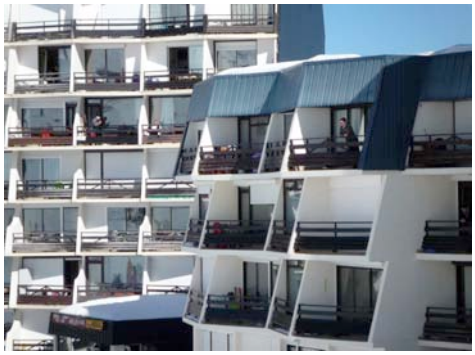
à la fois hygiéniste[88] et égalitaire. Le cadre bâti affirme l'esthétique de la clarté par le recours au béton et, surtout, au verre. Caractéristique de ce désir de luminosité, la symbolique du verre s'accorde à « *l'ethos de la modernité* » : à la fois invisible et protecteur, il assure sa fonction sanitaire tout en offrant un contact visuel avec la nature et le soleil (VOYE, 2003, p.118). Le recours au verre répond à un souci de clarté à la fois physique (lumière, vue, etc.) et symbolique (transparence des activités dont le fonctionnement se veut démocratique). Les logements juxtaposés sont autant de cellules symbolisées par leurs baies vitrées et leurs terrasses donnant sur l'agora de la station (GUERIN et GUMUCHIAN, 1977, p.174) – cliché 12.

Cliché 12. Les terrasses en station : des "lieux de visibilité"

Arc 2000

Cliché: V. Vlès, 2008

La Pierre-Saint-Martin



Cliché: E. Hatt, février 2009

La Grande Motte

Cliché : J-D. Laforgue, mars 2009

Gourette

Cliché : E. Hatt, janvier 2011

[88] La modernité et l'hygiène entretiennent un rapport généalogique très étroit. La science et, notamment les découvertes de Pasteur, permettent à la fin du XIX^{e} siècle de concevoir et d'appréhender le microbe, les « pores de putréfaction » et l'influence du soleil sur l'asepsie du milieu. Le couple santé-soleil devient alors incontournable dans le champ même de l'architecture ; il doit contrecarrer les villes insalubres, humides et sombres dans laquelle la tuberculose fait des ravages.

Le balcon a d'ailleurs pris depuis le XIX^{e} siècle une signification particulière, dans la vie comme dans la littérature. Il est ce lieu où l'on peut voir sans qu'on vous touche, où l'on peut d'une certaine façon participer à la foule en se tenant à l'écart. Le balcon permet de montrer la supériorité d'un observateur sur la foule qu'il peut scruter à distance. Il s'agit d'un des exemples flagrants de la transformation de la ville, comme de la station, en « *lieu de visibilité* » (URRY, 2000, p.102).

Il faut plus largement souligner que la concentration des constructions (hébergements et commerces) dans un espace restreint accroît le caractère d'îlot de la station, « *tant sur le plan de la vie quotidienne collective qu'au strict plan psychologique individuel* » (GUERIN et GUMUCHIAN, 1977, p.175)[89]. L'immeuble collectif doit également permettre à la station, comme à la ville, de conserver une haute densité résidentielle. La construction de bâtiments en hauteur permet d'augmenter la valeur des terrains et de réaliser du même coup des projets d'urbanisme ambitieux et coûteux. Dans ces conceptions, « *la rupture avec le passé est affirmée de façon agressive, provocante, les nouvelles valeurs (mécanisation, standardisation, rigueur, géométrisme) affirmées dans un style d'avant-garde, en quelque sorte exposées au public dont il s'agit de conquérir l'adhésion par une impression de futurisme* » (CHOAY, 1965, p.39-40). Ces réalisations relèvent de prototypes fonctionnels et d'une rationalisation de l'habitat collectif. Les méthodes de l'industrie sont appliquées aux bâtiments. Fondée sur l'idée de modernité, la théorie progressiste s'appuie sur l'utilisation des matériaux contemporains (le fer, l'acier, le verre, le béton, l'aluminium et, bientôt, les matières plastiques de synthèse) et les nouvelles méthodes liées à la révolution industrielle : la standardisation et la mécanisation des productions prônées par les industriels FORD et TAYLOR. L'ambiance héroïque et piéonnière de la conquête de la montagne s'est traduite par une architecture « *souvent agressive comme si elle tentait de s'affirmer en face des montagnes* » (GUERIN, 1984, p.257). Le modèle architectural mis en œuvre cherche également à s'affranchir de la terre (structures sur pilotis et sur dalle) comme de l'ordre divin. « *Construire haut, construire grand, construire neuf en montagne, c'est aussi affirmer la force et la puissance de la société rationnelle laïque […] Les stations de sports d'hiver, à l'instar des buildings new-yorkais, sont des éloges à la verticalité, des éloges à cette société debout, maîtresse d'elle-même* » (CHEVALLIER, 1996, p.36). L'habitat de loisirs devient un laboratoire d'idées et d'expérimentation pour l'habitat quotidien[90] (WOZNIAK, 2002, p.19) – cliché 13.

[89] En ce sens, Jean-Paul GUERIN (1984, p.178) considère la station comme un monde clos où les touristes se regardent les uns les autres exercer leur privilège, celui de vivre en station.

[90] Les risques associés à ces nouvelles constructions paraissent moindres en station qu'en ville dans la mesure où les usagers ne sont présents que temporairement dans ce logement et qu'on suppose qu'ils sont, dans ce contexte, plus détendus et plus ouverts à un nouveau mode de vie, celui des vacances.

Cliché 13. Des immeubles "avant-gardistes"

Avoriaz

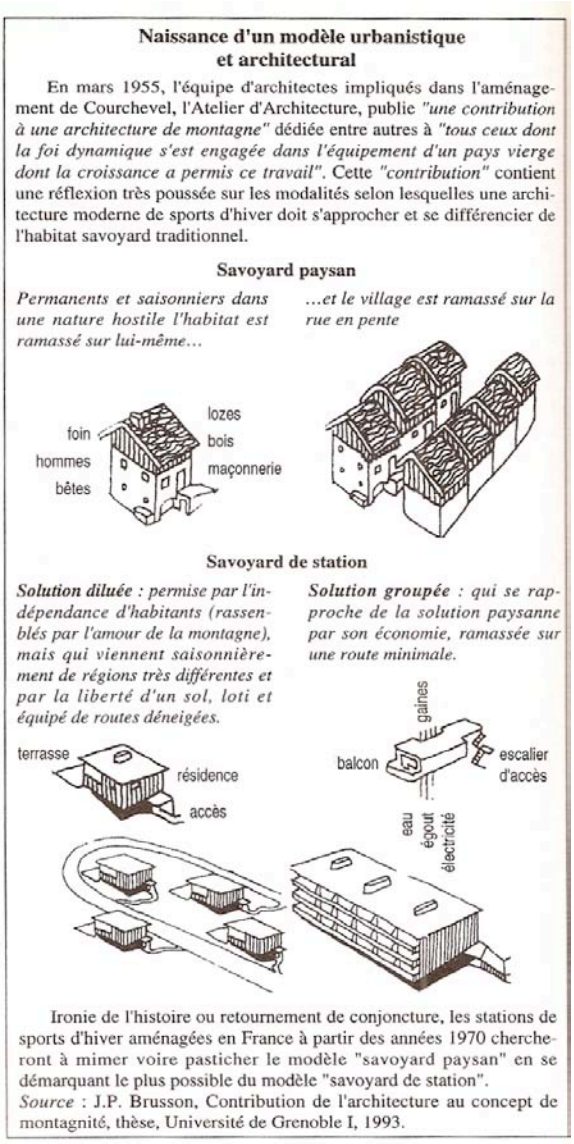
Cliché: E. Hatt, janvier 2009

"Le Brelin" aux Ménuires

Cliché: E. Hatt, décembre 2007

Toutefois, l'immeuble collectif, auquel les stations ont largement recours, partage également la vedette avec des modèles d'habitat individuel. L'architecture cherche dans ce cas à s'affirmer dans une certaine continuité historique des formes ou des matériaux ; elle s'inscrit en référence à la maison paysanne dite traditionnelle (BEZANÇON, in REVIL et HELLE, 2003, p.263). Le modèle "savoyard de station" s'inspire du modèle "savoyard paysan" (DEBARBIEUX, 1995), tandis que les constructions du littoral aquitain sont, par exemple, marquées par les modèles d'urbanisation basques et landais. Cette continuité est perçue comme un gage de son "intégration" – qui ne tardera pas à s'incarner comme le symbole du retour à une ruralité mythique. Le cadre bâti devient hybride : s'il s'inspire de l'habitat traditionnel, il est toutefois réalisé selon les standards de la modernité. Le chalet qui en résulte est conçu à partir d'un « plan carré » dont le « toit plat » présente un pan montant vers le Sud pour assurer un réchauffement maximal tout en ménageant à chacun l'usage démocratique du spectacle de la montagne et du soleil. On pense aux travaux initiateurs de Henry Jacques LE MEME qui avait proposé, à Genève, dans les années 1930, une démarche clairement régionaliste, s'appuyant sur l'édification de « chalets pour skieurs », à partir de l'interprétation de l'héritage vernaculaire dans une conception se voulant adaptée aux citadins sportifs (fig.6).

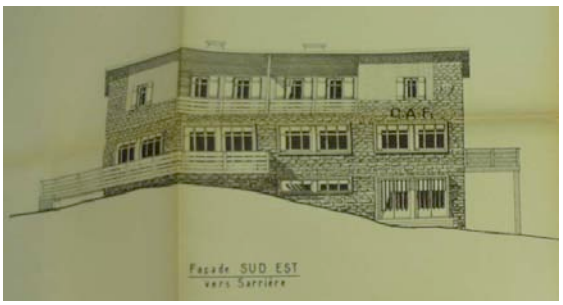
Figure 6. Évolution des modèles architecturaux en montagne

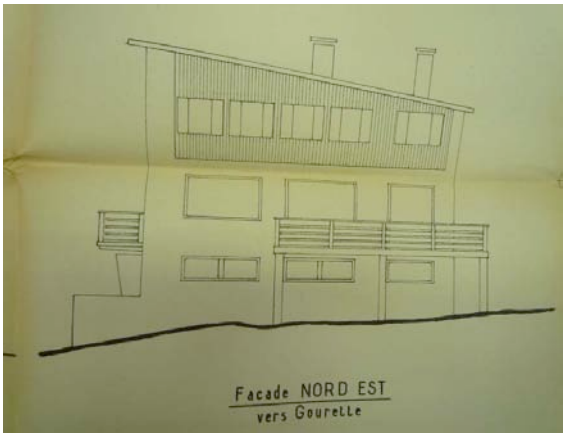


Source : Debarbieux, 1995, p.62

Un exemple de « chalet pour skieur », Gourette, 1966

Plan de construction du « chalet pour skieurs à Super Gourette » (section paloise du Club Alpin Français - archives départementales), 18 mars 1966





Les architectes et les urbanistes ont fait de la station balnéaire ou de sports d'hiver un objet moderne aménagé rationnellement (conception centrée sur l'équation entre le nombre de lits et l'étendue du domaine skiable, organisation de l'espace autour d'une pratique centrale, projection globale de l'ensemble, etc.) et fonctionnellement (zonage et séparation des circulations). Ce modèle d'aménagement, qui favorise la standardisation des productions et les constructions de grande envergure, a permis d'asseoir le savoir-faire et l'argumentaire de l'appareil étatique en charge de la reconstruction des villes et de la création *ex nihilo* des stations touristiques. Si ce modèle, fondé sur une idéologie *taylo-fordo-keynésio-corbusienne* ne manque pas de vision d'avenir, sa mise en œuvre effective laisse rapidement entrevoir certaines limites.

1.3.4. Une conception urbaine complexe

> *« De fonctionnalisme en fonctionnalisme, de dépouillement en dépouillement, d'économie en économie, on est arrivé à oublier l'un des aspects du préurbanisme industriel qui s'appelait « l'art urbain ». On tend à le redécouvrir aujourd'hui sous le nom d'« environnement ». L'urbanisme moderne a donné au peuple l'hygiène. Mais on ne vit pas seulement d'eau chaude. Le fonctionnalisme a eu le mérite de vouloir donner aux hommes le nécessaire. Mais il a oublié que les hommes ont aussi besoin de superflu. »*
>
> (RAGON, 1986, p.17)

La Charte d'Athènes, qui préconisait la dissociation de la rue et de l'immeuble, la verticalité des constructions et la séparation systématique des fonctions, devient un outil de premier ordre pour faire face à la crise du logement dans la période d'après-guerre (PINSON, 1996, p.36). Cette doctrine s'impose en France avec une ampleur particulière, grâce, notamment, au soutien d'Eugène CLAUDIUS-PETIT, qui fut plusieurs fois à la tête du Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme (M.R.U.) et qui s'est révélé être un ardent propagateur des idées véhiculées par son ami LE CORBUSIER. La Charte d'Athènes constitue pour l'État français un outil opportun lui permettant de justifier le passage (forcé) de l'industrialisation dans la production du bâtiment pour faire face à la crise du logement. « *L'urgence et la quantité en viennent à justifier une standardisation qui élève la répétition au rang d'une raison esthétique à laquelle les architectes se rangeront plus ou moins docilement* » (*Ibid.*, p.42). La préfabrication en usine des éléments de construction atteint une dimension significative dans les années 1960-1970. La doctrine urbanistique officielle qui se développe en France entre 1945 et 1975 s'appuie souvent sur une version caricaturale du dogme fonctionnaliste, dans une filiation réductrice qui sert d'alibi à l'efficacité technique. Pour Françoise CHOAY (2006, p.34), « *en France, c'est un corbusiérisme mal compris qui est aussi à l'origine des groupes d'immeubles à usage d'habitation* ». De même, pour Michel RAGON (1986, p.354), la croisade contre le décor, initialement conçu comme une hygiène de l'esprit, est devenue « *un prétexte à économies sordides* », tandis que « *la peur des styles* » est devenue « *le prétexte à une architecture sans style du tout* ». Certains ont ainsi pris le parti de distinguer la « *modernité héroïque* » prônée par les avants-gardes des années 1920-1930 de la « *néo-modernité* » des « *années de plomb* » (BONNILA, in TOMAS, 2002, p.185).

Le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées[91], à qui incombe la charge de la reconstruction des villes et de la création des stations, est amené à traduire et (ré)interpréter les théories fonctionnalistes afin de permettre leur application juridique et la mise en œuvre d'une planification urbaine et territoriale à grande échelle (loi d'orientation foncière de 1967 notamment[92]). Mais le langage juridique ne peut prétendre à la même charge sociale et symbolique que le langage urbanistique et la conception urbaine. Ces réglementations déforment de fait l'urbanisme moderne en un urbanisme réglementaire, épuré et standardisé, qui réduit à des normes et des lois des éléments de nature autrement plus complexe (REY, in

[91] Le corps des Ponts et Chaussées, créé en 1716, est le premier corps d'ingénieurs civils français en charge de la construction et de l'entretien des voies de communication. Ils sont formés à l'école des Ponts depuis 1747.
[92] Loi d'orientation foncière n°67-1253 du 30 décembre 1967.

TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 1998, p.41). Particulièrement critique, Jacques REY dénonce cette période qui témoigne selon lui du « *règne incontrôlé du technocratisme et du productivisme* », où la planification est instituée en « *processus économico-administratif ignorant jusqu'au visage des lieux qu'elle modélise pour enfin les banaliser* ». La rationalisation des choix s'est opérée à grande échelle, dans une optique de profit et à un rythme qui ne laissait pas à l'histoire le temps des adaptations et de l'appropriation, donnant lieu, au final, à des modèles rigides, peu durables et aujourd'hui désuets (FAURE, 1996, p.62). La doctrine des plans génériques à long terme est largement critiquée dans le domaine touristique où son inadaptation à l'évolution de la demande est particulièrement problématique (la clientèle est moins "captive" que dans les villes). La question du décalage entre le temps d'aménagement et l'espace à aménager est essentielle. Alors que le système économique global réagit à court ou moyen terme, la planification générique est un cadre peu propice à l'adaptation, ce qui explique, au moins partiellement, l'abandon de certains plans (NOAILLES, 2008, p.290).

Ce constat sévère sur les villes reconstruites s'applique également aux stations nouvelles. Des contraintes politiques, économiques ou encore naturelles ont pesé sur les projets. Le cas de Courchevel est exemplaire. Les concepteurs sont à la recherche de « la » solution, envisagée à l'échelle du massif afin d'intégrer l'ensemble dans un domaine skiable aménagé au mieux de ses possibilités[93]. Si la démarche se voulait initialement ancrée sur le territoire, elle contribue au final à asseoir les fondations d'une doctrine d'État qui fait d'elle le banc d'essai de la station intégrée. « *Un glissement s'opère peu à peu : les solutions particulières proposées dans le cas de Courchevel s'imposent comme des réponses génériques à l'aménagement de la montagne* » (FRANÇOIS, 2007, p.83). Les services techniques du Ministère à la reconstruction et à l'urbanisme, auxquels incombe la mission d'aménager la haute montagne, ne perçoivent pas les risques liés à la routine des principes génériques d'aménagement conçus pour répondre à des besoins uniformes. Modèle d'aménagement, d'organisation et de gestion de l'espace, la station intégrée, qui vise à l'origine l'équilibre financier, va rapidement rechercher la rentabilité. Évolution pour le moins paradoxale, cette opération d'aménagement du territoire devient, peu à peu, une opération « *à but lucratif* » (WOZNIAK, 2006a, p.26). Conçue, réalisée et gérée par un promoteur unique, elle vise en premier lieu la rentabilité économique et financière (VLES, 1996, p.52).

Alors que les aménageurs (qui ont souvent peu de fonds propres) recherchent une rotation rapide des capitaux, ils ont largement recours à la construction de lits privatifs. Dans ce contexte, la construction de lits en locatif (qui assure pourtant un meilleur remplissage) et en hôtellerie est un peu négligée (PERRET, 1993, p.212). Les conceptions dominantes au sein de l'administration nationale (tout comme la fiscalité en vigueur) ont également privilégié la construction immobilière, sous forme principalement de résidence secondaire. Les collectivités locales ont largement été encouragées à accroître leur parc immobilier durant les

[93] Le débat sur la proportionnalité des capacités respectives des appareils de remontées mécaniques et de l'hébergement, tout comme la conception urbaine à partir de ce qui allait devenir la grenouillère, sont alors au cœur des réflexions qui animent l'aménagement de Courchevel.

années 1960-1980[94]. Elles sont poussées en ce sens par l'État qui prend en compte les résidences secondaires dans le calcul de la population retenue pour attribuer la Dotation globale de fonctionnement (D.G.F.) ou qui introduit des paramètres spécifiques aux communes touristiques dans les critères d'éligibilité à certaines dotations (dotation touristique, taxe de séjour, taxe locale d'équipement). Les élus ayant dans l'ensemble bien intégré la logique de la fiscalité locale ont largement recouru au développement immobilier de leur commune pour agir sur leur matière imposable (VLES, 2005c, p.59).

De plus, en montagne, la croissance immobilière des stations est largement soutenue par une politique de développement fondée sur une étroite imbrication entre l'équipement du domaine skiable et l'urbanisation du site : c'est la vente de l'immobilier qui assure les subsides nécessaires à l'implantation de nouvelles remontées mécaniques (PERRET, 1993 ; FRANÇOIS et MARCELPOIL, 2006 ; FRANÇOIS, 2007)[95]. La question immobilière est au cœur du développement des stations de sports d'hiver : elle a nourri le financement initial du projet (décalage des retours sur investissement), tout en contribuant à la création d'effets d'entraînement de la station. « *Si la forme de l'habitat correspond à un besoin de financement des investissements (en maximisant le nombre de lots vendus dans un même bâtiment), elle répond également aux nécessités de l'exploitation de la neige selon les critères de rationalité qui prévalent alors* » (FRANCOIS et MARCELPOIL, 2006, p.180). Le mode de financement et d'investissement des stations de sports d'hiver, qui repose essentiellement sur la vente de lits, révèle la dépendance qui existe entre remontées mécaniques et hébergements touristiques. Il en a été de même sur le littoral, où l'immobilier a permis, pendant longtemps, de financer le développement des stations balnéaires.

Les promoteurs, auxquels incombe la charge de réaliser l'ensemble des constructions (à l'exception des bâtiments administratifs), ont joué un rôle majeur dans leur réalisation. Ayant souvent cherché à construire le moins cher possible, pour vendre le plus rapidement possible (retour sur investissement oblige), ils se sont tournés vers les petits studios résidentiels (VLES, 2004, p.7). Cette quête effrénée de rentabilité a d'ailleurs pu les conduire à négliger la qualité effective des équipements (cliché 14). Les appartements sont de plus en plus exigus et fonctionnels, les finitions sont moindres et les matériaux de moins bonne tenue (BIBIE et LABORDE, 1998).

[94] Par effet de mimétisme, toutes les stations, même les plus petites et traditionnelles, s'engagent dans cette évolution qui contribue au fort endettement des collectivités locales (VLES, 1996).

[95] En station balnéaire, ce phénomène peut également s'observer dans une moindre mesure ; la construction immobilière permet ici aussi de financer certains équipements touristiques tels les parcs de loisirs ou les golfs.

Cliché 14. Un immeuble sans cachet à La Pierre-Saint-Martin

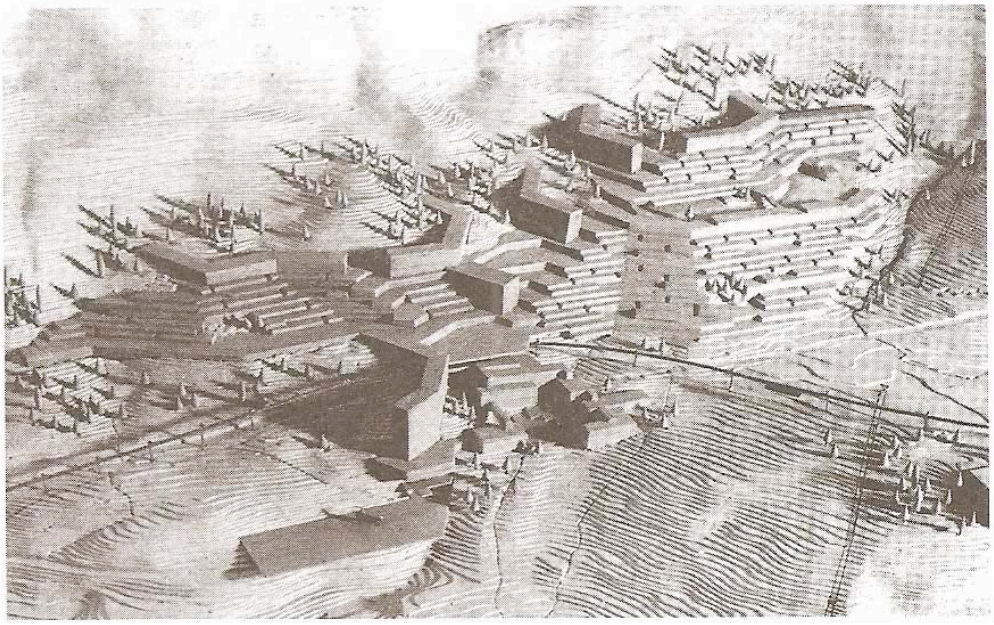
Cliché : E. Hatt, janvier 2008

Le système est entièrement tourné vers la fonction de production immobilière, ignorant ce faisant les fonctions, pourtant stratégiques, de commercialisation et de gestion du parc immobilier (VLES, 2004, p.7). La construction immobilière des stations de montagne et du littoral s'est largement appuyée, en France, sur la production en masse de petites résidences secondaires[96]. Le déséquilibre est flagrant sur les littoraux comme en montagne. Le montage économique des opérations conduit, comme cela a été souligné par ailleurs, à ignorer les lits locatifs, contribuant du même coup à la forte saisonnalité des stations touristiques (*Ibid.*). Si l'équilibre financier est rapidement obtenu par la vente d'appartements en résidences secondaires, ces opérations s'adressent plus particulièrement aux catégories sociales les plus favorisées. De fait, la vocation sociale des stations a difficilement résisté aux lourds investissements nécessaires à leurs équipements (surtout lorsqu'il s'agit de l'équipement du domaine skiable). Laurent CHAPPIS dénonce, dès 1969, cette vision de l'aménagement de la montagne qui se polarise sur la clientèle à devises fortes ou au pouvoir d'achat élevé et qui consiste à urbaniser, en moins de vingt ans, les plus grands sites skiables selon les mêmes principes d'aménagement (PERRET, 1993, p.210). Le concept des « ateliers d'architecture » en montagne se heurte à la vision utilitariste des pouvoirs publics (département et "ponts et chaussées") qui abordent les sites sous l'angle de l'ingénierie des accès routiers et de l'économie de l'or blanc liée à l'équipement du domaine skiable (VLES, 2010a, p.41-42).

L'exemple des Ménuires est ici intéressant. Le projet initial (fig.7) d'une station sans voiture, à l'architecture horizontale intégrée dans la pente (parallèlement à la volonté de mettre l'Homme en contact avec le soleil et le panorama), imaginé par l'équipe de Georges CANDILIS et de Charlotte PERRIAND, ne sera jamais réalisé (WOZNIAK, 2006a, pp.81-85).

[96] Comme le rappelle Vincent VLES (2004, p.7), ce modèle d'aménagement a grandement contribué à atténuer le caractère positif des Missions Racine (76% des lits sont construits sous forme de résidences secondaires) et de la MIACA (63% des lits en résidence secondaire – 43 % en collectif et 20 % en individuel).

Figure 7. Maquette du projet de "station sans voiture" aux Ménuires (équipe Candilis, 1963)



Source : Wozniak, 2006a, p.81

La rentabilité économique a pris le pas sur les principes fonctionnalistes et la pensée sociale. « *Les objectifs populaires du démarrage ont capitulé devant la flambée spéculative, la pression des clientèles fortunées, l'urbanisation rapidement densifiée, le bourgeonnement mal contrôlé de « stations satellites »* » (RAUCH, 1993, p.63). L'engouement pour les stations s'est inscrit dans une période de croissance (années 1960-1973) qui a permis de ne pas rencontrer de difficulté dans la commercialisation de la production urbaine. Cependant, ce modèle de développement interroge aujourd'hui les communes touristiques : l'effritement constant du nombre de lits marchands remet en question leur capacité d'exploitation (FRANCOIS et MARCELPOIL, 2006). Que l'on incrimine l'appareil technocratique d'État comme donnée structurelle (dans la lignée de Max WEBER) ou que l'on mette plus largement en cause le contexte conjoncturel marqué par l'urgence de la reconstruction d'après-guerre pour les villes (AUZELLE, in ANTONI, 2004, p.27), ou l'urgence – supposée – des constructions touristiques pour les stations (WOZNIAK, 2006a), les conclusions restent souvent sévères : la planification n'a pas été globale, ni soigneusement concertée, on est allé au plus pressé selon des schèmes préétablis (CHOAY, 1965). La croissance spatiale des stations touristiques a été souvent mal contrôlée, incorporant finalement des réalisations qui n'avaient pas forcément été prévues au départ.

Le cas de la MIACA est édifiant. Le parti d'aménagement initial, proposé par le premier directeur de la mission, Philippe SAINT-MARC, est remis en question dès les années 1970. Philippe SAINT MARC prône, dès 1967, un développement qualitatif et extensif afin de combiner accessibilité de la nature et protection des milieux naturels. Il est souvent considéré – a posteriori – comme un visionnaire qui a su mettre l'accent, dès la fin des années 1960, sur les problématiques territoriales et écologiques. Le schéma d'aménagement qu'il avance s'appuie sur une dispersion des points d'urbanisation, non seulement sur le littoral mais sur

toute la forêt landaise et dans la haute Landes[97]. Ce plan ambitieux, souhaité par Philippe SAINT-MARC, est toutefois rapidement reprisé, ce dernier étant remplacé par Émile BIASINI, le 24 février 1970.

Un tournant s'opère au sein de la MIACA. Face à l'engouement suscité par le développement touristique, le temps du pragmatisme est venu. Nommé par Jacques CHABAN-DELMAS, Émile BIASINI est jugé plus enclin aux concessions par les promoteurs immobiliers influents qui se voyaient gênés par des mesures trop contraignantes (PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE, MISSION LITTORAL ET CONSEIL GENERAL D'AQUITAINE, 2002, p.15). La publication du schéma d'aménagement, en 1972, permet toutefois de canaliser l'urbanisation. Partant des principes formulés par son prédécesseur, il adapte le projet, lui conférant une dimension plus pragmatique, si ce n'est plus « commerciale » (NOAILLES, 2008). S'il conserve l'idée directrice (un aménagement littoral respectueux de l'environnement), il engage toutefois plus fortement dans le même temps la construction touristique sur le littoral. Il va "resserrer" le plan diffus de Philippe SAINT-MARC en limitant à huit Unités principales d'aménagement les secteurs côtiers à urbaniser. L'exploitation touristique est, par ailleurs, clairement envisagée comme un moteur de développement et d'aménagement pouvant participer à la promotion économique et sociale du territoire (développement de la fréquentation en quantité et en durée). Dans ce cadre, l'accent est mis sur la réalisation des équipements nécessaires à ce développement, bien que soit reconnue, dans le même temps, la nécessité de conserver les équilibres écologiques et humains. La conception polynucléaire des stations (autour de l'océan, de la forêt et des lacs) est appréhendée comme un outil de communication devant concourir à la structuration d'une image de marque pour le territoire, dans un contexte où se développe la compétition touristique internationale.

Au-delà de l'évolution propre de cette mission, les limites de son action se font sentir : les opérations pilotes ponctuelles qu'elle conduit ne suffisent pas à enrayer la croissance verticale des stations touristiques et l'effet « mur de béton » qui en découlent (NOAILLES, 2008, p.382). Certains principes, pourtant fondamentaux, ont souvent été minimisés, voire occultés, comme l'intégration du cadre bâti (par un travail sur les espaces verts en ville et sur les pentes en stations de montagne) ou, plus globalement, l'attention portée aux espaces collectifs. Cette urbanisation massive, expurgée de toute dimension culturelle, « *bercée par l'illusion d'une assise scientifique* » (CHOAY, 1965), dénature les systèmes de valeurs sur lesquels la pensée fonctionnaliste et, plus généralement, l'urbanisme reposaient. Cette phase de grands

[97] Le « Plan Saint-Marc », marqué par la volonté d'intégrer l'homme à la nature, est ainsi structuré autour de quatre principes : la protection des milieux naturels, la démocratisation de l'accès à la mer (accessibilité de la nature au plus grand nombre), la promotion de l'homme par la culture ou encore la restauration du patrimoine architectural. La priorité est alors donnée, d'une part, à un aménagement diffus devant participer d'un équilibre entre le littoral et l'arrière-pays et, d'autre part, au développement d'un tourisme social (villages de vacances, campings, gîtes ruraux). La création de six stations nouvelles est dans ce cadre envisagée : Seignosse, Moliets et Biscarosse Plage (dans les Landes), Caracans-Maubuisson, Hourtin et Montalivet (dans le Médoc). En contrepartie, la mission gèle des espaces sensibles menacés par la pression touristique. Il s'agit notamment de conserver de larges espaces forestiers entre chaque station, afin d'éviter la construction d'une urbanisation linéaire ininterrompue (15km de distance est envisagé entre chaque station). Les stations sont plus largement conçues de façon polynucléaire, structurées à partir de trois éléments : l'océan, les lacs et la forêt (NOAILLES, 2008).

aménagements régionaux (Languedoc-Roussillon, Aquitaine, Plan Neige) ne s'écarte pas, malgré les principes parfois affichés, d'une « *logique d'ingénieurs et de producteurs* » (CAZES, 1992, p.135). La planification, conjuguée à l'industrialisation de la construction et à la mondialisation des modèles, s'inscrit comme un processus économico-administratif qui ignore le visage des lieux et qui conduit à l'homogénéisation et à la banalisation des territoires (ALLAIN, 2005, p.45-46 ; VLES, 2009). Les promoteurs conçoivent le plus souvent la production immobilière comme une marchandise répondant à des exigences économiques : la taille des logements se réduit et les matériaux les plus chers sont finalement éliminés. L'urbanisme s'adapte à la "moyennisation" de la société et les infrastructures touristiques, réalisées en série, sont désormais standardisées et répétitives. Ces modèles sont largement remis en question depuis le tournant des années 1975-1980, dans la mouvance du premier chox pétrolier survenu en 1973.

Fordisme, New Deal, pensée keynésienne et politiques sociales-démocrates se sont combinées progressivement à partir de la seconde moitié du XIX^{e} siècle, pour donner naissance à l'État-Providence qui a joué une part active dans la création des stations touristiques contemporaines. Ce régime d'accumulation, de régulation et d'aménagement *fordo-keynésien* a fonctionné jusqu'à la fin des années 1960 (ASCHER, 2000, p.119). Ensuite, le climat d'incertitude s'installe face à la baisse des profits, à la crise pétrolière, à l'insécurité monétaire, à la croissance du chômage et au développement des contrats de travail plus instables, au développement de nouveaux mouvements sociaux, à l'incertitude sur les rapports de force internationaux, etc. Les années 1970 marquent un tournant, si ce n'est une rupture analysée en termes de "crise du modèle fordiste" et de l'État-Providence. Cette évolution traduit plus globalement l'entrée de la société française dans ce qui a pu être analysé en termes « d'hypermodernité ».

2. Le tournant hypermoderne des stations touristiques

> *« Entre la fin des années 1960 et le début des années 1970, il s'est produit une mutation dans tous les domaines de la société ; culture, politique, économie, nouvelles technologies, etc., que certains auteurs interprètent comme un changement de civilisation. »*
>
> (TOMAS, 2008, p.203)

En France, et plus largement en Europe, les années 1970-1980 marquent un tournant : on prend acte de l'épuisement de l'avant-garde moderniste des années 1950-1960. Hugues FRANÇOIS (2007, p.4) a analysé les implications de cette évolution pour les stations en termes de passage d'un modèle « fordiste » à une lecture « post-fordiste » du développement touristique[98]. Cette approche économiste est prolongée et affinée dans cette recherche en considérant l'évolution des stations dans leur dimension non seulement post-fordiste mais, plus largement, hypermoderne. Le tourisme et les loisirs étant analysés par François ASCHER (2000, p.66) comme les « *nouveaux mythes et rituels* » d'une société hypermoderne marquée par l'érosion des traditions, il semble intéressant d'ancrer cette analyse des stations touristiques (de leur conception et de leur évolution) sur ce paradigme épistémologique. Le temps de la gestion des stations touristiques s'inscrit dans une évolution sociétale plus profonde, marquée du sceau de l'hypermodernité.

Pour François ASCHER (1995, p.92), le cycle *taylo-fordo-keynésio-corbusien* est en cours de dépassement ; nous entrons dans un cycle nouveau, analysé en termes d'« hypermodernité ». Si cette pensée s'est imposée dans un contexte de croissance généralisée (1945-1975), la crise économique qui a suivi les chocs pétroliers de 1973 et de 1979 contribue à la remettre largement en question. La hausse brutale du coût de l'énergie favorise dans le même temps l'émergence d'un courant de pensée écologiste qui encourage un plus grand respect de la nature. Au milieu des années 1970, les conditions sont réunies pour un changement radical des politiques d'aménagement et d'urbanisme de la montagne comme du littoral. On revient, dans un premier temps, sur la définition des concepts employés et notamment sur les questionnements en termes d'hypermodernité, avant d'aborder la problématique de leurs inscriptions et de leurs traductions dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme du littoral et de la montagne.

[98] Il inclut plus largement cette évolution post-fordiste dans une vision postmoderne de la société. Comme on le verra, nous faisons le choix pour notre part de l'aborder plutôt comme une évolution non vers la postmodernité, mais vers une forme d'hypermodernité. La lecture en termes « post-fordiste » est alors dépassée ; François ASCHER (2000, p.77) propose ici une analyse en termes « d'économie cognitive », à la fois réflexive, individualisée et construite à partir de la « net-économie ».

2.1. Le choix d'un paradigme : « l'hypermodernité » touristique

> *« Le décalage culturel qui s'affirme aujourd'hui dans la force de sa dénonciation donne la pleine mesure des mutations à l'œuvre dans les pratiques touristiques hivernales en montagne... et dans notre culture. »*
>
> (CHEVALLIER, 1996, p.39)

Le tournant des années 1970 a été abordé en termes de postmodernité par nombre d'auteurs avant que d'autres concepts, comme celui d'hypermodernité, ne viennent le questionner, si ce n'est le remplacer. On a choisi de revenir sur les fondements théoriques de cette évolution avant d'aborder plus particulièrement la façon dont l'aménagement et l'urbanisme de la montagne et du littoral s'inscrivent dans cette perspective. Il s'agit de présenter conjointement les conditions d'application de ce paradigme épistémologique et ses implications dans notre interprétation du renouvellement du modèle de développement touristique[99].

2.1.1. L'hypermodernité comme cadrage conceptuel

Pour comprendre ce que l'on entend par hypermodernité, il est nécessaire de s'attacher préalablement à définir le concept de « postmodernité » auquel il se réfère de façon critique.

Bien qu'il semble difficile de s'entendre sur le contenu et la signification de la « postmodernité » (ANDERSON, 1998 ; BESSE, 1992, p.114), cette notion a largement été développée depuis les années 1970-1980, pour évoquer les mutations en cours. Comme le souligne Anthony GIDDENS (1994, p.52), le terme de postmodernité est souvent utilisé comme un synonyme de postmodernisme, il convient pourtant d'établir une distinction. Le postmodernisme évoque de prime abord une rupture au niveau du style ou de l'état d'esprit dans les milieux de l'art, de la littérature et – point qui retiendra plus particulièrement notre attention – de l'architecture. Il concerne en ce sens des formes de *réflexion esthétique* sur la nature de la modernité et traduit une position critique qui s'oppose aux courants modernistes développés les décennies précédentes. Dans un second temps, ce concept de « postmodernisme » a été élargi aux champs de la philosophie et de la mobilisation politique. Il tend finalement à englober l'ensemble des manifestations culturelles, idéologiques, sociales et politiques, dans une réévaluation critique de la civilisation moderne dans son ensemble. C'est-à-dire qu'il ne s'agit plus seulement d'une critique du modernisme comme courant de pensée mais plus globalement d'une critique de la modernité telle qu'elle s'est développée depuis la philosophie des Lumières[100]. Le postmodernisme devient ici postmodernité, en diffusant une visée essentiellement tournée vers la critique[101], tout en cherchant à souligner

[99] Ce modèle n'est pas mobilisé ici dans le sens d'une lecture normative, mais plutôt comme outil conceptuel permettant de rendre compte des évolutions qui se font jour.

[100] La modernité désignant, au sens d'Anthony GIDDENS (1994, p.11), les modes de vie et d'organisation sociale développés depuis le XVII^{e} siècle en Europe.

[101] Cette critique prend des formes multiples : critique du rationalisme et de l'universalisme (du sujet souverain et de l'humanisme libéral), des logiques de totalisation sociale ou historique ou encore de la représentation (critique de la correspondance entre le savoir et la réalité qui passe finalement par le prisme du langage). Selon Alain TOURAINE (1992, p.247), c'est JAMESON qui pousse l'analyse critique au plus loin en définissant la culture postmoderne par le pastiche (l'absence d'unité d'une culture conduirait à reproduire des styles passés) et la

une rupture dans le cours de l'histoire des sociétés occidentales. Le concept de « postmodernité » renvoie en ce sens à l'idée d'une crise radicale de la modernité.

Dans la lignée d'Anthony GIDDENS et de François ASCHER, une distinction est donc établie. Si elle n'est peut-être pas « *épistémologiquement durable* », elle permet toutefois d'utiliser un certain nombre de travaux d'observateurs postmodernes (notamment les travaux sur le postmodernisme architectural), tout en encrant l'analyse sur un concept qui a pu en faire la critique : « l'hypermodernité ». On distingue ainsi dans la suite de cette recherche l'hypermodernité, en tant que concept analytique permettant d'une part de rendre compte d'une forme de continuité dans les évolutions sociétales globales qui se font jour : poursuite du processus de rationalisation, radicalisation de l'individualisation, accentuation de la différenciation sociale et développement de « multiappartenances », émergence de la société hypertexte à base de liens faibles et multiples (dits « réticulaires »), etc. Et, d'autre part, on recourt parallèlement, de façon restreinte, au concept de « postmodernisme architectural » (ou d'« architecture postmoderne ») compris comme une rupture de style ou d'état d'esprit dans ce domaine. Alors que le concept de postmodernité a été employé par nombre d'auteurs pour traduire une rupture avec la modernité (une post-modernité), on considère que les faits qu'ils analysent relèvent en réalité de la poursuite de la modernisation. Les crises observées sont certes des indices de mutations profondes. Celles-ci se jouent toutefois au sein même de la modernité (qui s'entend comme processus inachevé), qu'elles ne remettent pas en cause, mais qu'elles font entrer dans une phase nouvelle, plus « avancée », plus « radicale », une « troisième modernité »[102] ou ce que François ASCHER nomme en définitive « l'hypermodernité ».

Ouvrons une parenthèse et notons au passage que cet auteur avait également envisagé d'analyser cette évolution en termes de « surmodernité », mais que cette notion a selon lui été galvaudée. On pense inéluctablement aux travaux de Marc AUGE qui développe une réflexion autour du concept de « surmodernité » entendu comme la face positive de la postmodernité. Il s'appuie sur la figure de l'excès pour caractériser cette situation de « surmodernité » qui procède, selon lui, simultanément de trois dimensions : la surabondance évènementielle[103], la

schizophrénie (l'enfermement dans un présent perpétuel supprimerait l'espace qui permet de construire l'unité de la culture).

[102] Pour François ASCHER (2000, p.9), la modernisation s'inscrit aujourd'hui dans une troisième phase qui, comme les deux précédentes, se concrétise par des bouleversements dans de multiples domaines (modes de pensée, techniques de communication et de transports, conceptions du pouvoir, représentations de la société, formes économiques, modes d'organisation spatiale, etc.). Il distingue ainsi trois phases de la modernité : la première modernité, liée au capitalisme marchand, prend forme dans la ville classique ; la seconde modernité, portée par le capitalisme industriel, s'est traduite par un urbanisme moderne ; et la troisième modernité, inscrite dans un capitalisme cognitif, est marquée par de nouvelles formes d'occupation des territoires (faisant notamment éclater la différenciation ancienne entre ville et campagne).

[103] Il considère que la difficulté à penser le temps n'est plus liée, comme chez les postmodernes, à l'effondrement d'une idée de progrès (déjà mal en point depuis longtemps). La surmodernité contribue en ce sens à faire de l'histoire, de l'ancien (tout comme des exotismes et des particularismes locaux), un spectacle spécifique, rompant avec la tradition moderne de l'imbrication de l'ancien et du nouveau.

surabondance spatiale[104] et l'individualisation des références[105] (AUGE, 1992, p.55). L'intérêt de son analyse de la « surmodernité » tient notamment à la place qu'elle confère à l'individu. Toutefois une des limites de son approche s'ancre dans sa définition des « non-lieux » (voies rapides, aéroports, moyens de transport, grands centres commerciaux, camps de transit prolongé, etc.) qu'il identifie comme caractéristiques de la surmodernité (*Ibid.*, p.47-48). Ces « non-lieux », par opposition aux lieux, ne seraient selon lui ni identitaires, ni relationnels, ni historiques[106]. Toutefois on ne peut le suivre dans cette direction en observant que ces « non-lieux » sont en réalité également de hauts lieux identitaires et relationnels. Théo FORT-JACQUES (2010) a récemment souligné les enjeux de sociabilité ou, plus exactement, de « co-présence » qui se jouent dans ce type d'espace (à partir de l'exemple des transports rapides – la ligne A du métro parisien). Ces espaces ne sont pas des « non-lieux », mais, bien au contraire, des espaces de la mise en commun, des espaces qui nourrissent et qui se nourrissent de la « co-présence » qui leur est inhérente[107]. Partant de ce constat, on préfère employer le concept « d'hypermodernité » plutôt que celui, pourtant évocateur, de « surmodernité ». Revenons-en maintenant à l'examen et à la remise en question de la « postmodernité ».

Si les travaux des théoriciens de la postmodernité présentent l'intérêt d'attirer l'attention sur l'émergence d'évolutions sociales jusqu'alors peu analysées, leur hypothèse centrale, qui postule la dissolution des fondements de la modernité[108], est critiquée. Or, comme le souligne François ASCHER, les phénomènes sociaux émergents ne sont pas l'expression de la crise d'une raison universelle, mais traduisent au contraire une forme avancée de la rationalisation et des processus sociétaux qui lui sont associés. Le préfixe « hyper » lui permet d'exprimer le fait que la modernisation continue, voire s'exagère (sens courant), et qu'elle engendre un espace social à "n" dimensions (sens mathématique). Pour Anthony GIDDENS (1994, p.12-13), « *loin d'aborder une ère post-moderne, nous entrons plus que jamais dans une phase de radicalisation et d'universalisation des conséquences de la modernité* ». Dans le même ordre d'idées, Alain TOURAINE (1992, p.189) considère paradoxal d'appeler « post-moderne » une

[104] La « surabondance spatiale du présent » s'exprime tout à la fois, selon cet auteur, par les changements d'échelle, la multiplication des références imagées et imaginaires et par les accélérations croissantes des moyens de transport et de la mobilité.

[105] Il s'appuie notamment sur les travaux de Michel DE CERTEAU (*L'invention du quotidien*) pour souligner l'existence de « ruses des arts de faire » permettant aux individus de détourner les contraintes globales de la société moderne pour y tracer leurs itinéraires particuliers (AUGE, 1992, p.52-53).

[106] On notera toutefois ici que cette opposition entre lieux et non-lieux a été relativisée par l'auteur même, qui souligne par exemple que « *le lieu et le non-lieu sont plutôt des polarités fuyantes : le premier n'est jamais complètement effacé et le second ne s'accomplit jamais totalement* » (AUGE, 1992, p.101).

[107] Selon François ASCHER (2000, p.188), le succès de la thématique des « non-lieux » résulte en partie de la difficulté à identifier et interpréter la nouvelle urbanité qui se fait jour dans les sociétés hypermodernes. Il préfère alors employer le mot de Jaques BEAUCHARD et qualifier ces « non-lieux » de « *hauts lieux de l'espace transactionnel* ».

[108] Cette dissolution des fondements de la modernité serait alors lisible dans la prolifération de « rationalités » différentes, la déconstruction des références collectives ou encore l'impossibilité de s'appuyer sur la raison scientifique pour comprendre les évolutions sociétales et agir sur elles.

époque qui se révèle plutôt marquée par le « triomphe de la modernité »[109]. Il propose de revenir à l'idée même de modernité, longtemps masquée par un discours positiviste.

Alain TOURAINE souligne la confusion existante entre le concept de modernité et le mode purement « capitaliste » de la modernisation et préfère aborder les deux siècles derniers en termes de « modernité limitée ». Il s'inscrit d'une certaine manière dans la lignée des analyses de Ulrich BECK (2001, p.22) qui distingue la « *modernisation simple* » (celle de la tradition) de la « *modernisation réflexive* » (celle de la société industrielle), entendue comme le « *deuxième stade de la rationalisation* ». Dans ce second stade, le processus de modernisation devient « réflexif », c'est-à-dire qu'il est lui-même objet de réflexion dans une société où la production sociale de richesse est systématiquement corrélée à la production sociale de risques. Ce qu'il nomme, quant à lui, la « société du risque »[110], « *c'est l'événement d'une ère spéculative de la perception quotidienne et de la pensée* », qui coïncide avec l'avènement d'une société "détraditionnalisée" et auto-critique à la fois (*Ibid.*, p.133 et 390). Il rejoint Norbert ELIAS (1991, p.143)[111], pour lequel, on passe d'une pensée essentiellement autoritaire à une pensée plus autonome marquée par des poussées successives d'individualisme en Europe, entre le XV^{e} et le XVII^{e} siècle : parallèlement à la multiplication des découvertes sur les phénomènes naturels, les hommes ont ainsi multiplié les découvertes sur eux-mêmes. Finalement, selon Alain TOURAINE (1992, p.265), « *il n'y a pas une figure unique de la modernité, mais deux figures tournées l'une vers l'autre et dont le dialogue constitue la modernité : la rationalisation et la subjectivation* ». Dans son approche, la critique du modernisme (entendu comme la réduction de la modernité à la rationalisation) ne doit pas conduire à une position « post-moderne ». L'idée d'une maîtrise du monde, rendue possible par la science et la technique ne doit pas occulter celle de l'émergence du sujet humain comme liberté et comme création. Il s'évertue à donner une nouvelle définition de la modernité, fondée sur l'autonomie relative de la société et de ses acteurs[112]. Il place son analyse critique sous l'angle de la réintroduction du Sujet au cœur du concept de modernité. En France, les années 1960 – et notamment l'emblématique Mai 68 – attribuent par exemple une place de choix à l'individu, tandis que l'école, la famille et plus largement, la société, se libéralisent (PAQUOT, 2009, p.58).

---

[109] Il souligne d'ailleurs que le nom même de « postmodernisme » est curieusement contradictoire, dans la mesure où il s'appuie sur une définition historique (– *post* –) pour nommer un mouvement culturel qui se voudrait rompre avec l'historicisme.

[110] Réflexions qui restent cruellement d'actualité à l'heure de la seconde "crise nucléaire", où le drame de Fukushima succède, vingt-cinq ans après, à celui de Tchernobyl.

[111] On ne revient pas ici sur les riches travaux de Norbert ELIAS, au sujet notamment des « processus de civilisation », qui ont toutefois fait l'objet de critiques, formulées, entre autres, par l'historien Hans Peter DUERR qui conteste l'européocentrisme d'Elias et sa description des sociétés dites « non civilisées » (PAQUOT, 2009, p.54).

[112] Selon lui, c'est la « destruction du Moi » qui marque, plus que toute autre transformation, la fin de ce qu'il nomme la modernité classique. « *Si la pensée moderniste, aussi bien dans sa version libérale que dans sa version marxiste, repose sur la correspondance affirmée entre la libération de l'individu et le progrès historique, ce qui se traduit par le rêve de créer un homme nouveau dans une société nouvelle [...] A partir de Nietzsche et de Freud, l'individu cesse d'être conçu seulement comme un travailleur, un consommateur ou même un citoyen, d'être uniquement un être social ; il devient un être de désir, habité par des forces impersonnelles et des langages* » (TOURAINE, 1992, p.170).

Au-delà de la place renouvelée du sujet-acteur et de la plus grande réflexivité des sociétés « hypermodernes », on se propose d'élaborer une grille de lecture de la mutation des référentiels et axiomes de l'action publique et, plus largement, du tournant qui s'opère en France à la fin des années 1960 et au début des années 1970. À partir des travaux de Philippe GENESTIER[113] (2004, pp.205-209), cette grille se structure autour d'un triptyque paradigmatique, dans laquelle le sujet-acteur transparaît en filigrane de façon transverse : gouvernance, durabilité et territoire (tab.1). Ce triptyque conceptuel, porteur s'il en est et largement développé par ailleurs, n'est pas appréhendé ici de façon exhaustive et critique. Il est convoqué de façon analytique pour nourrir la compréhension des systèmes urbains des stations touristiques. Au fil des chapitres et de l'analyse, on aborde les modalités de renouvellement de l'action publique des stations touristiques qui se structurent autour :

- d'une approche des processus de coordination et des jeux d'acteurs à partir des principes et des concepts de gouvernance, de subsidiarité, d'intérêt général procédural, de coopération, de projets, etc. ;

- d'une analyse des enjeux en termes de risques, de « question naturelle », de précautions et de responsabilité, marquant plus largement l'entrée dans la mouvance – si ce n'est l'injonction – de ce que l'on regroupe désormais sous le vocable de développement durable ;

- de l'étude des phénomènes relatifs à la quête de fondements, liés aux dimensions qualitatives, locales et particularisantes, sur lesquelles s'appuient et se greffent les réflexions en termes de territoires et de ressources territoriales.

[113] Il est à noter que l'analyse de cet auteur est réalisée en termes de postmodernité, ici délibérément réinterprétée sous l'angle de l'hypermodernité.

Tableau 1. Un triptyque hypermoderne : gouvernance, développement durable et territoire

	Axiomes et idéalités de l'action publique dans la modernité (des Lumières jusqu'aux années 1960-1970)	***Axiomes et idéalités de l'action publique dans l'hypermodernité (depuis la fin des années 1960-1970)***
Passage de l'action publique rationaliste et technocratique à la gouvernance et au projet comme processus d'émergence d'un intérêt général procédural Les réflexions en termes de GOUVERNANCE	Unification des critères et des valeurs sous l'autorité du politique	Relativité des valeurs et diversité des principes de justice
	Technocratie, grands projets unificateurs	Négociation et gouvernement à vue
	Intérêt général substantiel	Intérêt général procédural
	République	Démocratie
	Modèle platonicien du surplomb	Modèle aristotélicien de la délibération et du consensus
	Substantialisme et déterminisme	Processualisme, interactionnisme
	Problématique dialectique, logique du conflit	Problématique de la coopération
	Interdépendance fonctionnelle et solidarité institutionnelle	Autonomisation systémique et crise de l'État providence
	Souveraineté du politique et de la Loi	Prévalence du contrat, des droits subjectifs et des normes morales
	Logique de guichet, programmation et planification	Démarche de projet, partenariat, implication, co-élaboration
	Primauté des normes a priori et mise en conformité du réel avec celles-ci	Définition opportuniste et temporaire des buts et pragmatisme opérationnel
	Piloter le changement par le haut, agir au niveau des structures	Principe de subsidiarité, action Bottom up et Back to Basic
Passage de démarches projectives inhérentes à la foi dans le progrès et l'avenir aux principes de précaution et de durabilité des sociétés hypermodernes La mouvance du DEVELOPPEMENT DURABLE	Paradigme du progrès	Paradigme du "risque"
	Abondance = bonheur ou harmonie	Abondance = épuisement des ressources naturelles et bonheur introuvable
	Foi en l'avenir	Scepticisme à l'égard du futur
	Prévisibilité du devenir	Imprévisibilité du devenir
	Principe d'espérance	Principe de précaution et de tempérance voire d'abstention
	Dévalorisation du passé, de la tradition et culte de l'innovation	Crainte devant le nouveau, recherche de la réversibilité
	Le devenir conçu en termes de rupture	Le futur conçu en termes de préservation, de continuité et de durabilité
	Éthique de la conviction (juger en fonction des principes qui définissent les finalités)	Éthique de la responsabilité (juger en fonction des conséquences produites)
	Démarche projective (présent jugé à l'aune des promesses de l'avenir)	Démarche rétroprojective (présent jugé à l'aune de ce qui a été perdu du passé)
	Prévision, anticipation, planification, organisation à moyen terme	Préservation et intervention sous la pression de l'urgence
	Aménager = faire advenir l'avenir et conjurer les périls	Ménager = conserver le patrimoine et réparer les décompositions
Passage de la standardisation et du quantitativisme au localisme et au qualitativisme structurants les particularismes et la rhétorique du lien social Les enjeux en termes de TERRITOIRE	Quantitativisme et standardisation	"Qualitativisme" et localisme
	Idéal du salut collectif	Idéal du salut individuel, néo-nihilisme
	Artificialisme (monde comme artefact volontairement construit, délibérément façonné)	Néo-naturalisme, primordialisme (quête de fondements et de références fixes)
	Rhétorique de la nation et des classes	Rhétorique du lien social et de l'enracinement identitaire
	Universalisme et rationalisme	Particularisme et "différencialisme"
	Holisme sociologique et monisme moral	Individualisme et pluralisme
	Légitimité des sacrifices présents au profit d'un avenir meilleur	Refus des sacrifices actuels au profit de demains incertains

Conception : E. Hatt, d'après les travaux de P. GENESTIER (2004, pp.205-209)

Ce qui est analysé ici en termes d'hypermodernité constitue une grille de lecture intéressante pour appréhender les changements qui émergent au cours des années 1970. Pour Michel MAFFESOLI (2001), on passe progressivement d'une modernité prométhéenne (travail, progrès, croyance en la raison, universalisme, individu conquérant, etc.) à une hypermodernité marquée par la figure de Dionysos : l'accent porte désormais bien plus sur le présent, l'hédonisme, l'émotion, le local ou encore la multiplicité des valeurs et des cultures (BONNY, 2004, p.124). Cette évolution s'ancre sur une nouvelle forme du capitalisme ; l'économie cognitive[114] et la culture de la consommation qui se développent confèrent une place particulière à l'industrie touristique. Après avoir rappelé les enjeux d'une analyse en termes d'hypermodernité dans le champ du tourisme, on abordera de façon transversale l'évolution qui se fait jour dans les stations depuis les années 1975-1980, à partir de ce triptyque analytique (gouvernance, développement durable et territoire).

2.1.2. La culture de consommation et le Sujet au cœur de l'hypermodernité

La dominante d'une culture de consommation est un élément caractéristique de l'analyse en termes de postmodernité et, dans note cas, d'hypermodernité. Pour Jean BAUDRILLARD, l'individu "postmoderne" vit dans le simulacre et « *l'hyperréalité* ». Dans son ouvrage *Simulacres et simulation* (1981), il constate le basculement tendanciel des sociétés capitalistes avancées de la production (associée à la discipline) vers la consommation (associée à la séduction permettant de produire de la demande). Se développe dans ce contexte un univers d'expériences toujours plus artificielles où la réalité est simulée. La reproduction du réel n'est plus réelle, elle est « hyperréelle ». Il ne s'agit pas d'une reproduction mais d'une simulation du monde réel (AMIROU, 2007, p.52). On entre dans l'ère du simulacre, dans laquelle les signes et les images sont au service de la séduction. Scott LASH (1990) parle d'esthétisation du quotidien, dans laquelle les sphères marchandes et culturelles tendent à se confondre : le design, la packaging, la mode, la publicité s'appuient sur le désir, la sensation et les images (plutôt que les discours). Cette esthétisation de la vie quotidienne procède à partir « *d'images-rêves* » (FEATHERSTONE, 1991) qui s'adressent aux désirs et produisent des effets de déréalisation. « *La prolifération d'images et de signes efface la distinction entre le réel et l'imaginaire et engendre un univers de simulation qui modifie en profondeur notre expérience ordinaire* » (BONNY, 2004, p.112).

La logique dominante du capitalisme contemporain n'est plus centrée sur la sphère de la production, mais sur celle de la consommation. Jérémy RIFKIN analyse, quant à lui, cette évolution comme le passage de la production industrielle à la production culturelle. Dans cette ère nouvelle, les réseaux se substituent aux marchés. La notion d'accès occulte celle de

[114] La notion d'économie cognitive s'entend ici comme un cadre d'action renouvelé des acteurs économiques, traduisant la sortie de l'industrialisme et se caractérisant par la place et le rôle tenus par la production, l'usage et la vente des connaissances. En ce sens, « *l'économie cognitive est à la « société hypertexte » et à la « solidarité commutative », ce que l'économie industrielle a été à la « société » et à la « solidarité organique », et ce que l'économie marchande à dominante rurale a été à la « communauté » et à la « solidarité mécanique »* » (ASCHER, 2000, p.72).

propriété, dans une économie où la seule constante est le changement[115]. Il emploie le concept d'« *économie de l'expérience* » pour traduire cette idée selon laquelle les individus consomment désormais leur propre expérience, dont ils font l'acquisition par segments commercialisés. Selon lui, « *on est successivement passé de la production de biens à la fourniture de services, puis à la transformation en marchandise des relations humaines et enfin à la commercialisation de l'accès aux expériences culturelles : ainsi, tous les rapports sociaux sont devenus des rapports exclusivement économiques* » (RIFKIN, 2000, p.16). La culture (entendue comme l'expérience commune qui donne sens à la vie humaine) serait absorbée par le marché de la communication, tandis que les biens culturels se voient transformés en produits commerciaux. Le marché de la consommation déloge désormais l'art de la sphère culturelle (dans laquelle il était un vecteur des valeurs de la communauté) et le met au service du commerce, par le biais de la publicité et du marketing. L'hypermodernité peut ainsi être envisagée comme une nouvelle époque du capitalisme marquée par la transformation en marchandise du temps, de la culture et de l'expérience[116] (*Ibid.*, p.243).

En d'autres termes, soulignant le rôle fondamental du sujet, Alain TOURAINE (1992, p.248) observe le passage d'une société de production (ancrée sur le rationalisme, l'ascétisme et la croyance dans le progrès) à une société de consommation dans laquelle l'individu participe au fonctionnement du système par son travail, sa pensée et, surtout, ses désirs et ses besoins qui orientent sa consommation. Il convient toutefois de signaler qu'il ne partage pas les conceptions des penseurs postmodernes qui postulent la dissociation complète du système et de l'acteur. Il considère que la culture « post-moderne » pousse à l'extrême la substitution de l'objet au sujet, qui finit par devenir lui-même objet publicitaire. Au contraire, dans son analyse, « *société de consommation et défense du sujet sont les acteurs opposés dont le conflit définit la forme sociale que prend une société post-industrielle qui n'est donc nullement post-moderne mais, au contraire, hyper-moderne. […] Nous ne sommes pas sortis de la société industrielle pour entrer dans la post-modernité ; nous construisons une société programmée où la production de biens symboliques a pris la place centrale qu'occupait la production des biens matériels dans la société industrielle* » (*Ibid.*, p.323 et 457). On rejoint, d'une certaine façon l'analyse formulée par François ASCHER en termes de développement d'une économie cognitive. De la même façon que le mouvement ouvrier s'est développé dans la société industrielle, la revendication du sujet s'inscrit dans le champ de la culture de la consommation.

La question du Sujet est d'ailleurs centrale dans l'analyse de la modernité proposée par Alain TOURAINE, comme cela a été évoqué préalablement. La modernité se définit par cette séparation croissante du « monde objectif » (celui de la raison et des lois de la nature) et du « monde de la subjectivité » (celui de la liberté individuelle). Elle traduit cette rupture des

[115] Il convient toutefois de rappeler avec l'auteur que la logique de l'accès ne supprime pas les effets de distinction et d'exclusion. Si le régime de la propriété sépare les possédants des possédés, celui de l'accès distingue les connectés de ceux qui ne le sont pas.

[116] Elle s'oppose en ce sens à la modernité antérieure qui repose sur la marchandisation de la terre et des ressources naturelles, sur l'extension du salariat, sur la production industrielle de biens matériels et sur la fourniture de services de base.

correspondances entre le sujet et la nature. Le Sujet ne peut plus être réduit à la raison imposant la dépersonnalisation et le sacrifice de soi : « *le Sujet est la volonté d'un individu d'agir et d'être reconnu comme acteur* » ; le « *Sujet est une réflexion de l'individu sur sa propre identité* » (*Ibid.*, p.267 et 351). Le Sujet ne se définit plus par son respect des commandements divins ou des lois de la nature, ni par son utilité pour le corps social (sens de l'Histoire), il traduit l'appel à la transformation du Soi en acteur qui étend et protège sa liberté[117]. À l'individu consommateur de normes et d'institutions sociales, se substitue l'individu producteur de cette vie sociale et de ses changements. La modernité a remplacé l'unité d'un monde (qu'il soit le fait d'une volonté divine, de la Raison ou de l'Histoire) par la dualité : rationalisation et subjectivation[118]. Le sujet s'affirme dans la lutte qu'il peut mener contre les pouvoirs qui tentent d'imposer leur domination au nom de la raison[119].

Pour Ulrich BECK (2001, p.404), la perte de pouvoir organisationnel et de pouvoir effectif de l'État n'est pas l'expression d'une « renoncement politique », mais bien le produit d'une démocratie accomplie dans laquelle « *les citoyens savent se servir de tous les médiums de contrôle social et juridique, et de tous les modes de participation pour faire valoir leurs intérêts et leurs droits* ». Les rapports d'autorité hiérarchiques sont questionnés au regard de l'émergence des processus d'action collective et de l'apparition de multiples réseaux de négociation et de résistance éventuelle échappant à l'organisation formelle. C'est dans ce terreau fertile qu'émerge le concept de « gouvernance », sur lequel on revient dans le chapitre suivant. On peut par exemple observer, depuis la fin des années 1960, que le secteur associatif va fortement se développer[120] avec la naissance d'associations de protection de la nature (FRAPNA[121], SEPANSO[122], etc.), de protection des usagers (la première « association des usagers » à Gourette est créée en 1975), des commerçants ou encore des propriétaires de résidence secondaire. Ces associations (symboles de l'émergence du Sujet-acteur) s'investissent largement dans les problématiques qui traversent leur environnement, qu'il soit « exceptionnel » ou « quotidien ». On pourrait multiplier les exemples des tensions, voire des conflits qui ont entouré la création et le développement des stations touristiques depuis la fin

[117] Alain TOURAINE (1992, p.339) se distingue ici d'Anthony GIDDENS et de son analyse de la « self-identity ». Au-delà d'une réalité psychologique et d'une démarche de l'individu dirigée vers elle-même, son analyse du sujet est une approche en termes de dissidence, de résistance d'un individu libre face au pouvoir.

[118] La subjectivation étant définie comme « *la pénétration du Sujet dans l'individu et donc la transformation – partielle – de l'individu en Sujet* » (TOURAINE, 1992, p.270).

[119] La modernité est ainsi constituée par un dialogue entre la Raison (qui permet à l'homme d'être maître et dominateur de la nature et de lui-même) et le Sujet (les identités personnelles et collectives qui résistent aux pouvoirs par lesquels la rationalisation est mise en œuvre). Cet équilibre doit permettre d'éviter tout autant l'enfermement du Sujet dans l'obsession de son identité que le recours à la Raison comme instrument de la puissance.

[120] On a choisi de se concentrer sur ce cas particulier, mais il convient de ne pas oublier que cet engagement des citoyens s'est plus largement déroulé dans de multiples domaines ("nouveaux mouvements sociaux", formes de pratiques professionnelles alternatives, etc.).

[121] La FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature) est née suite à la restructuration, en 1972, des associations de protection de la nature en Rhône-Alpes. Elle s'appuie notamment sur le réseau du COSILYO (Comité de défense des sites lyonnais) créé huit ans plus tôt. En 1978, la FRAPNA obtient un double agrément au titre de la loi de protection de la nature et du code de l'urbanisme (http://www.frapna-region.org).

[122] La SEPANSO (Fédération des sociétés pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud-Ouest) est créée en 1969 (http://www.sepanso.org/presentation/index.php).

des années 1960. Pour n'en citer qu'un, on rappellera simplement que le schéma d'aménagement de la côte aquitaine a fait l'objet de vigoureuses critiques, dès le début des années 1970, de la part du milieu associatif de défense de l'environnement (qui dénonce l'arbitraire d'une conception qui n'a pas été pensée à partir de critères écologiques).

2.1.3. Le post-tourisme d'une hypermodernité ludique

Si la modernité était industrieuse, l'hypermodernité se veut ludique[123] : la dimension hédoniste est devenue omniprésente. Johan HUIZINGA propose d'accorder à l'*Homo ludens* le même statut que l'*Homo sapiens* et l'*Homo faber* dans la définition de l'essence de l'être humain. De fait, les industries de l'expérience (comprenant les activités culturelles, telles le tourisme ou les diverses formes de spectacle et de divertissement), occupent une position dominante dans la nouvelle économie mondialisée[124] (RIFKIN, 2000, p.187). Le tourisme et les vacances considérés comme incontournables depuis les années 1970 : ils s'imposent depuis lors comme « *des pratiques sociales banalisées, courantes et ritualisées d'une société urbaine mobile et mondialisée* » (VIARD, 2000, p.26). L'imaginaire des vacances constitue désormais un moment de l'imaginaire du quotidien dans une société hypermoderne fondée sur des libres choix de localisation. De fait, « *la qualité locale de l'art de bien vivre tend à devenir un critère important de localisation du développement, en lieu et place des terres profondes de la civilisation agraire ou des ressources minières de l'époque industrielle. Mais cette qualité locale privilégiée du « bien-vivre » est pour une part invention apportée par le tourisme* » (*Ibid.*, p.31). Cette recherche de « bien-vivre » se traduit également par une plus grande attention portée au cadre de vie et aux questions environnementales, considérées désormais comme des facteurs essentiels d'attractivité (FRANCOIS, 2007).

On rejoint, d'une certaine façon, la « g*rille de lecture imparfaite et provisoire du post-tourisme* » proposée par Philippe BOURDEAU. Pour les raisons invoquées préalablement concernant la postmodernité, on préférerait parler d'hypermodernité touristique (voire d'hypertourisme), mais on s'en tient pour l'heure au concept mobilisé par cet auteur qui est l'un des rares à aborder cette question dans le champ du tourisme de montagne. Le concept de post-tourisme traduit « *le changement de statut des pratiques et lieux touristiques dans le contexte de la globalisation et de la post-modernité territoriale* », c'est-à-dire « *le dépassement des cadres de pensée, de structuration et de pratique du tourisme à la fois du fait de l'évolution sociétale globale et de l'évolution sectorielle du champ récréatif* » (BOURDEAU, 2009, p.7). Ces évolutions se révèlent et se lisent dans de multiples phénomènes émergents, qu'il s'agisse du développement des migrations d'agrément et des transitions résidentielles sur les lieux touristiques, de la remise en question de « l'utopie » et de « *l'uchronie touristique* » (par la recherche de continuité entre les pratiques de vacances et les

[123] La modernité repose sur la valeur travail, elle est de fait dominée par le paradigme opérationnel de la production. « *Avec la transition du capitalisme industriel au capitalisme culturel, l'éthique du travail cède progressivement la place à l'éthos du jeu* » (RIFKIN, 2000, p.334) ; on passe alors de la production industrielle à la production culturelle.

[124] L'essor du marché du tourisme et des loisirs serait ainsi révélateur de l'évolution en cours, dans laquelle les individus ne songent plus tant à accumuler des objets qu'à accumuler des expériences.

pratiques quotidiennes), ou encore de l'entremêlement des lieux, des temps et des activités (marqué par la touristification des lieux urbains ou ruraux ordinaires, par les nouveaux rapports ville-montagne et ville-littoral qui se font jour dans le cadre de la métropolisation, par le réenchantement du quotidien urbain, par la revendication croissante de pratiques récréatives de proximité, etc.). « *Dans ce télescopage de références géographiques, qui joue avec le dépassement de la rupture traditionnelle entre les espaces, les temps et les pratiques du quotidien et du hors-quotidien, c'est une hybridation croissante entre enracinement et mobilité, travail et loisir, fonctions résidentielles, productives et récréatives, tourisme de proximité et de séjour, visiteurs et visités qui s'opère* » (*Ibid.*, p.7). L'activité touristique est ainsi au cœur de l'hypermodernité. On se propose d'aborder l'évolution des stations contemporaines dans ce contexte sociétal plus global analysé en termes d'hypermodernité.

2.2. Les stations touristiques contemporaines confrontées à l'hypermodernité

> *« D'une façon générale, l'après mai 68 voit l'émergence de valeurs nouvelles : l'épanouissement personnel, la liberté individuelle mais aussi l'écologie. Avec la fin des Trente Glorieuses et la crise pétrolière apparaissent les premiers signes de la récession. La société française cultive la nostalgie d'un passé forcément meilleur. »*
>
> (WOZNIAK, 2006b, p.32)

La mutation des référentiels et des axiomes de l'action publique est lisible dans l'évolution des politiques publiques[125] d'aménagement de la montagne et du littoral dans les années 1970-1980.

La rénovation rurale développée à cette époque s'applique à proposer un autre modèle de développement, tandis que se diffuse un discours écologiste marqué par l'idéal d'un « retour aux sources », parallèlement à la crise pétrolière qui marque la fin des « Trente glorieuses » et symbolise d'une certaine manière l'entrée dans l'hypermodernité. Face aux excès réalisés dans les stations touristiques balnéaires, et peut-être plus encore de sports d'hiver, la critique devient inévitable ; elle ne met pas longtemps avant de fustiger un développement trop peu soucieux du cadre naturel exceptionnel dans lequel il s'inscrit. Si le principal souci était, jusqu'en 1970, de développer le tourisme, à partir de 1975 émerge une nouvelle conception : intégrer le tourisme au reste de l'économie locale (qu'elle soit montagnarde ou littorale). Les années 1970 marquent en ce sens l'irruption de la montagne et du littoral sur la scène politique : jusque-là simples objets d'interventions sectorielles de la part des administrations (dans un pays dont la législation était marquée par le principe de l'unité), ils sont désormais « *saisis par la politique* » (BARRUET, GERBAUX et ZUANON, 1984, p.331). Il n'est pas question de décrire l'ensemble des conditions de ce changement de perspectives, qui répond évidemment à une réalité de nature autrement plus complexe. On se propose plutôt de résumer à grands traits les conséquences de ces évolutions en termes de politiques publiques d'aménagement de la montagne et du littoral, en abordant, d'une part, la remise en question

[125] Une politique publique peut être définie comme « *le produit de l'activité d'une autorité investie de puissance publique et de légitimité gouvernementale* » (MENY et THOENIG, 1989, p.129). Une politique publique est donc un construit abstrait, composé de tout ce que les acteurs gouvernementaux décident de faire ou de ne pas faire.

des années 1970 et, d'autre part, l'institutionnalisation de ces évolutions, dans les années 1980.

2.2.1. Émergence de la « question naturelle » et remise en question de l'aménagement des stations

Les années 1970 marquent l'avènement d'une prise de conscience, dans les pays industrialisés du besoin de protéger l'environnement et d'encadrer, voire de freiner les méfaits de la croissance. Il s'agit pour beaucoup d'un véritable « *tournant environnemental* » (BARRON-YELLES, 1999, p.44), abordé plus largement ici comme un tournant « hypermoderne », dans lequel la « *question naturelle* » s'est effectivement substituée à la « *question sociale* »[126] (TOURAINE,1992, p.243). On rejoint les travaux d'Ulrich BECK (2001, p.17 et 146), pour lequel, l'opposition – construite – entre nature et société au XIX^{e} siècle (opposition qui a permis de la dominer, si ce n'est de l'ignorer), laisse place, durant la fin du XX^{e} siècle, à une « *"nature" artificielle* », une *« nature socialisée* », dont le corollaire se trouve être une « *sociétisation des destructions et des menaces portant sur la nature* ». Selon François ASCHER (2000, p.141-142), l'écologie politique part du principe que l'avenir de la nature dépend de ce que les sociétés humaines en font, révélant en filigrane la fin de la nature et son avènement comme production « manufacturée » des hommes[127]. La nature se retrouve d'une certaine façon absorbée par la culture en tant qu'élément inséré dans le social et relevant des mêmes logiques. La nature en vient à être perçue comme une série d'actes de création (créant sa réalité à chaque étape), plutôt que comme le déploiement d'une réalité fondée sur des lois inaltérables (RIFKIN, 2000, p.249). Cette évolution peut également expliquer, selon François ASCHER, le succès actuel de la problématique du développement durable[128] ou l'extension progressive de la notion de patrimoine aux espaces dits naturels[129].

Pour Philippe GENESTIER (2004, p.158), ce qu'il nomme le postmodernisme et que l'on analyse plutôt en termes d'hypermodernité, relève d'un véritable « pessimisme anthropologique » lié aux sentiments de risque et d'incertitude[130]. « *Il manque au présent un système d'intelligibilité du réel et d'explication du devenir, capable de sous-tendre la*

[126] Selon cet auteur, « *les trois grandes tendances de notre temps, le triomphe d'une instrumentalité devenue action stratégique, le repli sur la vie privée et la globalisation écologiste des problèmes posés par la technologie, forment ensemble un champ post-social* ».

[127] Il souligne que cette réalité préexistait à l'écologie politique qui a toutefois eu le mérite de la mettre en évidence. D'une part, la nature est, de fait, un construit social (qui n'existe que par les moyens qu'on a de la connaître et d'en parler). D'autre part, il n'y a plus beaucoup d'espaces (tout du moins dans les pays européens) où la "nature" n'a pas été plus ou moins directement produite par l'action humaine.

[128] Le développement durable exprime en ce sens deux orientations essentielles : celle du souci de maîtrise et de réflexivité collective (s'interroger sur les effets des actions que l'on souhaite engager), et celle du souci de réintroduction du projet collectif (alors que le social semble envahi par l'urgence et le court terme).

[129] La notion de patrimoine n'est pas développée plus avant dans ce travail doctoral. Il serait toutefois intéressant, dans une recherche complémentaire, de mettre l'accent sur cette dimension, fille des sociétés hypermodernes. Ainsi, comme le souligne Daniel PINSON, (1996, p.99), « *cet intérêt patrimonial fait écho à un désir de réenracinement qui tempère le poids des mobilités quotidiennes imposées par l'éclatement de l'espace urbain aujourd'hui* ».

[130] Sur ces questions, il est possible de consulter les ouvrages de Ulrich BECK (2001) ou de Michel CALLON, Pierre LASCOUMES et Yannick BARTHE (2001). On peut souligner ici que la connaissance est facteur de risque, dans la mesure où elle créer le risque en produisant la conscience du danger et l'incertitude du lendemain.

conception et l'application d'une réponse consciente et délibérée aux défis sociaux ou écologiques lancés par les malheurs actuels et les menaces futures » (*Ibid.*, p.159). On est entré dans une nouvelle ère qui cultive le scepticisme du fait de l'amplification de l'individualisme, de la globalisation de l'économie et du triomphe du capitalisme financier (qui occasionne de nombreuses dérégulations) ou encore de la conscience exacerbée de la complexité des problèmes (qui affecte l'idée même de gouvernabilité du monde). Cette évolution est donc marquée par l'établissement d'un nouveau cadre conceptuel qui remet en question les idées de prédictibilité à l'origine de l'alliance technocratique entre le savoir savant et l'action politique. On sort d'un raisonnement essentiellement projectif au profit d'un raisonnement "rétroprojectif" et "localiste", dans lequel on observe localement ce qui est dégradé pour tenter de le restaurer. Dans ce contexte, marqué par le paradigme du risque et l'éthique de la responsabilité, le principe de précaution prend une place accrue : le futur se doit d'être conçu en termes de préservation, de continuité et de durabilité. Aménager ce n'est plus seulement conjurer les périls de la nature par des conceptions grandioses, symboles de la modernité conquérante d'après-guerre. On souhaite conserver le patrimoine par une démarche qualitative et "localiste".

Le premier choc pétrolier et la crise économique mondiale, comme la plus grande sensibilisation de l'opinion mondiale aux excès de l'industrialisation et à ses méfaits sur l'environnement, participent à l'ouverture d'une « *fenêtre d'opportunité* » (KINGDON, 1995 ; SUREL, 2000) et à l'inscription de la question environnementale sur l'agenda politique international. La création de la mission du Programme des Nations Unies pour l'environnement, lors de la conférence des Nations Unies, tenue à Stockholm du 5 au 16 juin 1972[131], témoigne de cette évolution. De même, les initiatives se multiplient au niveau national. En France, le ministère de la protection de la nature et de l'environnement est créé en 1971, il est l'instigateur cinq ans plus tard de la loi relative à la protection de la nature[132] ; autre exemple, les Conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement sont créés en 1977[133]. Montagnes et littoraux français n'échappent pas à cette tendance générale. Ainsi, « *c'est au moment où les régions de montagne se vidaient et où l'urbanisation de la société paraissait un phénomène inéluctable que l'intérêt pour la Nature a pris la forme d'un discours, d'un projet* » (GUERIN, 1984, p.219). Suite à un développement économique peu soucieux de la fragilité des espaces, il y a eu une réaction écologique et une montée en puissance de la logique environnementale. C'est alors qu'émergèrent les premières contestations de cette forme de développement, parallèlement à la montée en puissance de la logique environnementale. La société globale s'est appropriée les espaces montagnards et balnéaires, et c'est surtout d'associations urbaines qu'est venue la protestation contre les abus

[131] Http://www.unep.org.

[132] La loi n°76-629 du 10 juillet 1976 proclame, dans son article premier : « *il est du devoir de chacun de veiller à la sauvegarde du patrimoine naturel dans lequel il vit. Les activités publiques ou privées d'aménagement, d'équipement et de production doivent se conformer aux mêmes exigences* » (http://www.legifrance.gouv.fr).

[133] La loi n°77-2 du 3 janvier 1977, portant sur l'architecture, officialise et règlemente la qualité des constructions par l'intermède des C.A.U.E., dont les statuts sont définis dans les articles six et sept. De fait, le paysage bâti ne se veut plus seulement le produit spontané du corps social, il passe ici par une réflexion organisée et par un contrôle administratif.

d'un développement dévastateur. Les méfaits de l'urbanisation touristique sur les milieux naturels montagnards sont dénoncés en France dès les années 1970 (COGNAT, 1973 ; ARNAUD, 1975). On trouve d'ailleurs des prémisses de ces critiques durant la décennie précédente, mais elle sont beaucoup plus rares. On peut toutefois citer l'article de Lucien DEVIES « *Alerte au suréquipement* », paru en 1962[134], dans lequel il dénonce l'envahissement de la haute montagne par la mécanique et les accès routiers, qui la transforment en Luna Park.

En France, plusieurs facteurs contribuent à l'ouverture d'une fenêtre d'opportunité en faveur d'une plus grande protection des milieux montagnards. On pense notamment à la célèbre « affaire de la Vanoise » qui a lieu entre 1969 et 1971 et qui cristallisa les critiques des défenseurs de la nature. L'aménageur de la station de Tignes-Val Claret (M. SCHNEBELEN) souhaitait équiper le glacier de Chavière et urbaniser le vallon de Polset pourtant situé dans le parc de la Vanoise (PERRET, 1993, p.213). Le choix du département et du parc d'accepter le déclassement de 2500 ha provoque la contestation virulente des écologistes puis de l'opinion publique (symbole de l'émergence du sujet-acteur soulignée par Alain TOURAINE). L'intervention du Président Georges POMPIDOU oblige le parc à revenir sur cette décision, soulignant par là même l'attachement du gouvernement à la défense de l'environnement et aux parcs nationaux. Trois catastrophes naturelles (les avalanches de Val d'Isère puis de Lanslevillard et la coulée de boue au Plateau d'Assy), survenues au cours de l'hiver 1970, viennent également questionner l'aménagement excessif, trop peu contrôlé, d'un milieu naturel qui reste fondamentalement dangereux. Leur impact se traduit par un fort sentiment d'insécurité : « *ce réveil de la nature, ou plutôt le constat qu'on a construit sans observer les règles de sécurité, en croyant maîtriser le milieu physique, a mis fin aux projets encore plus ambitieux* » (*Ibid.*). Cette accumulation d'événements conduit à une prise de conscience de l'intérêt d'une sauvegarde des milieux montagnards et de la vie en montagne (GUERIN, 1984). Dans le même temps, la crise immobilière des années 1970-1971[135], tout comme la hausse brutale du coût de l'énergie qui a suivi (et qui renchérit le coût d'exploitation des stations de sports d'hiver), favorisent l'émergence d'un courant de pensée écologiste en faveur du respect de la nature. Parallèlement, de nouveaux modes de consommation touristique apparaissent (ski de fond, tourisme « vert » l'été, etc.).

Au début des années 1970, les conditions sont finalement réunies pour un changement radical de politique de la montagne : les objectifs ambitieux du Plan Neige sont revus à la baisse. Les Alpes, après avoir été le lieu d'actions humaines grandioses (tels que la création des tunnels les plus longs ou des téléphériques les plus audacieux), sont devenues, pour beaucoup, le symbole d'un territoire agressé et menacé par des actions anthropiques toujours plus néfastes du fait des progrès techniques et du tourisme de masse promu par la volonté

[134] Article mentionné par Jean-Paul ZUANON (1980, p.28).

[135] Ces problèmes touchent de façon différente les divers types de stations. Si le seuil de rentabilité des stations d'altitude n'est pas encore atteint, les stations villages ont quant à elles besoin de ressources pour rembourser leurs emprunts, tout en préservant l'équilibre de leur budget (sans faire brusquement augmenter leurs impôts locaux) ; elles sont nombreuses à ne pas avoir pu honorer leurs annuités et a avoir été de fait coiffées par le département (comme, par exemple, dans les Pyrénées-Atlantiques) qui cautionnait leurs emprunts (PERRET, 1993, p.212).

étatique. Dans ce contexte, certains projets ambitieux d'aménagement sont abandonnés, dans les Alpes, comme dans les Pyrénées. Le cas de Saint-Lary peut, par exemple, illustrer cette évolution. Le projet ambitieux de création d'une seconde station périphérique (4000 lits), aux bords du lac de l'Oule, proposé par la municipalité dès 1969 ne sera jamais réalisé. Soutenu par le C.I.A.M. et le S.E.A.T.M., qui fournissent un avis favorable le 16 décembre 1972, ce projet de « super Saint-Lary » subit les foudres d'un front d'opposition qui se met en place contre le maire, durant les années 1975-1976. Le président de l'association d'opposition « Saint-Lary demain » va utiliser le relais de la presse nationale pour appuyer ses positions. Le journal *Libération* va par exemple violement attaquer ce projet dans un article du 2 juillet 1976, qui dénonce la création d'« *un paquebot de béton dans les Pyrénées* », parlant de « *genre vulgaire et agressif pour satisfaire un modèle de loisirs* ». Le changement de cap des politiques publiques d'aménagement de la montagne paraît inévitable.

Une évolution similaire touche le littoral, dont l'aménagement excessif est critiqué à la même époque. L'émission « La France défigurée », présentée par Michel PERICARD en 1973, symbolise cette volonté de sensibiliser le public au problème de l'urbanisation désordonnée du littoral. Il met en lumière les conflits d'intérêts existants entre le respect des paysages, les ambitions politiques et les opérations immobilières qui se veulent juteuses (DUTERTRE, 2007, p.22). L'opinion publique dénonce une phase de développement non contrôlé, lors de laquelle l'établissement des constructions a tendance à s'opérer au plus près des rivages. Au Sud de la côte Atlantique, cette question environnementale se structure également autour de la problématique de la gestion du cordon dunaire. Espace sensible par excellence, il est soumis à l'augmentation rapide de la fréquentation touristique, alors même que son entretien est souvent délaissé. Le conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est créé en 1975 pour assurer, entre autres, sa gestion et sa protection.

On peut, par ailleurs, souligner que les prémisses de cette évolution massive étaient déjà lisibles dans les années 1960. L'action de la MIACA intégrait par exemple, dans ces principes mêmes, cette « question naturelle » et pourrions-nous dire « territoriale ». L'entrée des stations dans l'hypermodernité pouvait déjà être détectée dans les missions et les méthodes employées par la MIACA dès sa création. La mission vise à « *doter le territoire des équipements touristiques nécessaires, tout en lui conservant son équilibre écologique et humain* » (Préfecture de la Région Aquitaine, Mission Littoral et Conseil général d'Aquitaine, 2002, p.93). Pour ce faire, abordant le littoral comme un « territoire » habité, la MIACA a essayé d'intégrer la population locale à l'évolution de son territoire. Émile BIASINI, qui a dirigé cette mission, écrit à ce sujet : « *il me fallait partir des habitants […] Ce que je proposais n'aurait rien signifié sans l'adhésion des habitants, la base de mon action reposait sur la prise en main par les Aquitains de l'opération, et la volonté de faire d'eux les maîtres de leur aménagement. Ce devait être une véritable décentralisation* » (*Ibid.*, p.9). Les schémas d'aménagement ont eu l'intérêt de mettre tous les protagonistes en présence et notamment le secteur associatif. La question de la protection de l'environnement est également centrale dès l'instauration de cette mission. Si elle ne dispose que de faibles

moyens financiers entre 1967 et 1972, la mission constitue toutefois un haut lieu de réflexion sur l'aménagement à mener dans ces territoires. L'objectif est résolument d'intégrer l'homme à la nature et à son environnement, en s'appuyant sur la protection du milieu naturel et sur la restauration du patrimoine architectural (VLES, 2006). La réussite d'une telle politique de protection est toutefois largement due, non pas à cette relative prise de conscience environnementale, mais bien au bouleversement de la conjoncture économique depuis le second choc pétrolier (Préfecture de la Région Aquitaine, Mission Littoral et Conseil général d'Aquitaine, 2002, p.93).

Après une période trop souvent dominée par les préoccupations d'équipement dans une logique *taylo-fordo-keynésio-corbusienne*, la France est largement entrée, dans les années 1970, dans une période marquée par une volonté effective d'aménagement (CAZES, 1992). On sort du raisonnement productiviste et sectoriel des six premiers plans relatifs à la création des stations (le souci prioritaire étant la production d'espaces à construire), pour entrer dans la phase de leur gestion dans laquelle la protection du patrimoine (naturel notamment) tient désormais une place accrue. Finalement, comme le souligne Jean-Paul BOZONNET (1977, p.112) au sujet de la montagne – analyse qui s'applique également aux milieux littoraux – les années 1970 marquent « *un changement du système de représentations ; on assisterait au passage de l'idéologie prométhéenne dominante à l'idéologie régénératrice dominante* »[136]. Pour reprendre les termes de Jean-Paul GUERIN (1984), après une période d'aménagement centrée sur la volonté de mettre en valeur la montagne, considérée comme un capital à faire fructifier, le curseur se déplace vers le souci de sa sauvegarde. Sous la pression des critiques, l'État a développé un arsenal législatif favorable à la protection de l'environnement, visant à satisfaire les attentes des populations ; les lois « Montagne » et « Littoral » s'inscrivent comme les points d'orgue de l'institutionnalisation de cette évolution.

[136] Le terme d'idéologie s'entend ici comme un « *ensemble de signes organisés en un système cohérent et qui masquent une irrationalité* » (BOZONNET, 1977, p.104). L'auteur distingue alors deux grandes idéologies, reliées à deux imaginaires, au fondement de nos regards portés sur la montagne (mais ils s'appliquent également aux territoires littoraux) et de nos pratiques d'aménagement : l'imaginaire prométhéen et l'imaginaire de la régénération. C'est sur le fond imaginaire d'une montagne chaotique et barbare que se construit peu à peu le discours prométhéen civilisateur et aménageur, inspiré par l'idéal saint-simonien, cherchant à domestiquer la montagne en l'aménageant. À l'opposé, le rapport de contemplation de l'homme à la montagne, inspiré par la tradition rousseauiste, se traduit par la volonté de protéger cet espace régénérateur.

2.2.2. Institutionnalisation d'une évolution : loi Littoral et loi Montagne

Dans la société française hypermoderne, l'irruption des exigences environnementales, conjuguée à la crise immobilière des années 1980, a contribué à remettre en cause les schémas classiques d'aménagement des stations. Face au développement, souvent jugé excessif et dans un contexte favorable à la plus grande prise en considération des questions environnementales, l'État se devait de proposer de nouvelles politiques publiques d'aménagement plus respectueuses des milieux naturels. Il convient toutefois de ne pas oublier que la valorisation de l'environnement n'a jamais été absente des enjeux touristiques ; elle a même constitué un « *modèle alternatif de mise en ordre* » (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.121). Parallèlement à l'aménagement massif des sites touristiques, l'État met en œuvre une intervention ciblée visant la conservation des paysages. Différents outils ont été élaborés pour assurer cette protection (réserves naturelles, arrêtés de biotopes, réserves de biosphère, etc.), les plus forts et symptomatiques étant les Parcs nationaux[137] et les Parcs naturels régionaux[138]. De même, la création, en 1967, des zones de restauration ou de rénovation rurale, participe également de cette tendance : « *en pleine période de création des stations intégrées, l'État accepte ainsi une économie dualiste et adopte une double politique d'aménagement, d'équipement d'une part, de correction de l'autre* » (PERRET, 1993, p.120).

Les années 1970 marquent toutefois un tournant, dans la mesure où la sensibilité collective à l'environnement a conduit l'État à mettre en place des mesures globales (et non plus seulement ciblées) de protection. Durant les années 1970-1980, l'État instaure un arsenal législatif pour allier protection de l'environnement et développement touristique. Comme le remarque Jean-Paul ZUANON (1980, p.92), dans les années 1970, émerge l'idée de la nécessité d'une politique plus globale de la montagne ne s'appuyant pas seulement sur le développement quantitatif du tourisme. Si la politique française de protection de la nature est née initialement d'un souci de conservation, on s'est toutefois rapidement aperçu que les zones jugées désertiques appartenaient en réalité à l'espace de vie des populations locales, ce qui n'allait pas sans poser des difficultés. « *Aussi la politique de Protection de la Nature est devenue de façon de plus en plus explicite une politique d'Aménagement du Territoire qui entend intégrer Protection et développement touristique* » (GUERIN, 1984, p.247). Nacima BARRON-YELLES (1999, p.45) parle à ce sujet de l'émergence de « *nouvelles doctrines d'aménagement* ». Alors que se poursuit l'application des schémas d'urbanisation dans les régions soumises à l'action des missions interministérielles, les services officiels de l'État réfléchissent dès 1972-1973 aux moyens de limiter l'extension touristique dans de nombreux territoires littoraux ou montagnards.

En montagne, le retournement est flagrant et se traduit par la remise en question des ambitions du plan neige (seulement 130 000 à 150 000 lits ont été réalisés sur les 365 000 lits

[137] Loi n°60-708 du 22 juillet 1960 relative à la création des parcs nationaux (J.O. du 23 juillet 1960). On retrouve d'ailleurs ici la division spatiale propre à la pensée fonctionnaliste : la création des parcs nationaux, espaces sauvegardés, est concomitante à celle des stations, enclaves urbaines en milieu exceptionnel.

[138] Décret n°67-158 du premier mars 1967 qui fixe les objectifs et les modalités de mise en œuvre des Parcs Naturels Régionaux (J.O. du 2 mars 1967).

initialement prévus[139]). Le gouvernement propose en 1974 le premier rapport pour une politique globale de la montagne : le rapport Rambeaud, du nom du commissaire à l'aménagement des Massifs de l'Est qui l'a soutenu (GERBAUX,1994). Il développe les thèmes de la sauvegarde de la nature alpine et du développement des activités non touristiques (agriculture, forêt, industrie et artisanat). Il pose également la question de la formation, de l'animation et de l'amélioration des conditions de vie, tout en mettant l'accent sur le développement de la moyenne montagne en posant la question de la maîtrise foncière (BARRUET, GERBAUX et ZUANON, 1984, p.332). Ce document à caractère technique et administratif est suivi, en octobre 1975, par un rapport plus politique qui en reprend les principales conclusions : le rapport Broccard (du nom du député de la Haute-Savoie) « *pour que la montagne vive* ». Dans sa lignée, la directive nationale sur la protection et l'aménagement de la montagne est adoptée le 22 novembre 1977. Elle suit le discours présidentiel de Vallouise du 23 août 1977, qu'elle avait inspiré, et marque la volonté de l'État de prendre en considération les spécificités montagnardes dans les domaines tant agricoles que touristiques[140].

Cette directive, souvent jugée trop tardive[141], entraîne toutefois un changement de cap dans les politiques d'aménagement de la montagne, axées auparavant sur une politique offensive d'aménagement (menée par le S.E.A.T.M.). Elle traduit la volonté du caractère exceptionnel de l'urbanisation et de l'équipement en montagne, en axant le droit de la montagne sur le droit de l'urbanisation : la maîtrise du foncier devient un enjeu essentiel. La procédure spécifique des Unités touristiques nouvelles (U.T.N.), conçue comme un outil d'urbanisme visant à améliorer la prise en compte de l'environnement dans les aménagements, est instituée par l'arrêté du 24 août 1979[142]. Prenant acte de l'absence d'une véritable politique d'ensemble[143], la procédure des U.T.N. prévoyait la mise en œuvre – qui est restée toute relative – d'un P.P.D.T. (Plan pluriannuel de développement touristique). Suite à la crise immobilière de 1981 et à la décentralisation administrative des années 1982-1983[144], cet arsenal réglementaire

[139] On peut toutefois souligner ici, avec Jacques PERRET (1993, p.214), que cet « abandon du "Plan Neige" » et la réduction des projets d'aménagement de nouveaux sites ne peuvent pas être attribués aux seuls mouvements écologistes ou à l'absence de conditions socio-économiques requises au sein de la société locale, mais doit plutôt être imputé à l'incertitude croissante des marchés, aux problèmes financiers et aux déboires des premiers aménageurs.

[140] Nous avons fait le choix de développer les modalités des politiques publiques d'aménagement de la montagne relatives à l'activité touristique, laissant de côté se faisant tout le pan, non moins fondamental, relatif au secteur agricole.

[141] Jaques PERRET (1993, p.222) considère ainsi que « *cette directive arrive trop tard. Elle prend en compte les contestations des écologistes et des défenseurs de l'espace rural agricole, mais elle a été permise parce que leurs préoccupations rejoignaient les intérêts des aménageurs et des finances de l'État* ».

[142] Arrêté du 24 août 1979, portant application du chapitre deux de la directive d'aménagement national relative à la protection et à l'aménagement de la montagne approuvée par le décret n° 77-1281 du 22 novembre 1977.

[143] Ainsi, dans une délibération du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques datant du 5 janvier 1987, M. ALTHAPE (cité par AVENTUR, 1984, p.111) s'indignait de cette forme d'aménagement au coup par coup : « *pendant quatorze ans on a effectué des opérations au coup par coup. Pourquoi n'y a-t-il pas eu de plan d'investissement qui aurait pu être quinquennal ?* ».

[144] La loi de répartition des compétences du 7 janvier 1983 institue la décentralisation au niveau communal des principaux documents d'urbanisme (schémas directeurs, POS) et d'autorisations (permis de construire, certificats

est suivi et complété par la loi « Montagne » du 9 janvier 1985[145]. Elle favorise la déconcentration de cette procédure au niveau du massif[146]. Cette loi préconise dans le même temps (dans son article L.145-3), que « *l'urbanisation doit se réaliser en continuité avec les bourgs et les villages existants* », tandis que « *les parties naturelles des rives des plans d'eau sont protégées sur une bande de 300 mètres et sont interdites de constructions et de routes nouvelles* ».

Cette évolution juridique et pratique, qui a touché les territoires montagnards, a également impacté les territoires littoraux. La loi « Littoral » du 3 janvier 1986[147] fait écho à la loi Montagne adoptée l'année précédente. Dès 1973, les grandes lignes de cette loi étaient dessinées par le rapport Piquard[148]. Écrit entre 1971 et 1972 par une commission d'experts de la DATAR, ce rapport définit une nouvelle doctrine d'aménagement et propose quelques principes spatiaux d'organisation des activités touristiques sur le littoral, tels que : encourager un aménagement en profondeur et s'attacher à la protection de fenêtres vertes interstitielles à l'urbanisation, généraliser les études d'urbanisme, établir des Schémas d'aptitude et d'utilisation de la mer ou encore créer un conservatoire du littoral afin d'endiguer la spéculation foncière (BARRON-YELLES, 1999, p.45). Ses principales conclusions ont été approuvées le 16 octobre 1972 par le Conseil interministériel d'aménagement du territoire. Elles ont nourri la Directive nationale relative à l'aménagement et à la protection du littoral, qui est publiée par décret le 26 août 1979, dans la lignée du discours de Vannes prononcé par le président Valéry GISCARD D'ESTAING.

Point d'orgue de cette institutionnalisation, la loi sur l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral est votée en 1986. Cette loi encadre plus strictement les processus d'urbanisation dans un souci de protection des milieux naturels sensibles. Elle interdit ou limite la construction de nouvelles résidences (principales ou secondaires) dans les communes littorales. Elle instaure, pour ce faire, la non constructibilité sur une bande de cent mètres à compter de la limite haute du rivage (article L.146-4-III) et dans les espaces remarquables (article L.146-6). De même, les espaces proches du rivage ne peuvent être l'objet que d'une extension limitée (article L.146-4-II). Comme en montagne, l'extension de l'urbanisation doit ménager des coupures (article L.146-2) et se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et les villages existants (article L 146-4-I), soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement (VLES, 2007, p.10). On peut également souligner que la loi Littoral (art. L146-7) interdit à la fois les nouvelles routes de transit à moins de 2000 mètres du rivage, la création de nouvelles routes sur les plages, les cordons dunaires ou les corniches et les routes de desserte locale établies sur (ou le long) du rivage (ATOUT FRANCE, 2010, p.152).

---

d'urbanisme, autorisations de lotissement). Les communes ont désormais la possibilité d'acquérir une maîtrise foncière afin de contribuer à orienter leur développement (WOZNIAK, 2006, p.113).

[145] Loi n° 85-30 relative au « développement et à la protection de la montagne ».

[146] Le massif est une circonscription créée par la loi Montagne, il est constitué des zones de montagne et des zones qui leur sont immédiatement contiguës. La procédure doit s'inscrire dans le cadre d'un Plan d'occupation des sols (POS) opposable au tiers ; la possession d'un schéma directeur en est un facteur d'exemption (le Plan pluriannuel de développement est, en contrepartie, abrogé).

[147] Loi n°86-2 sur l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.

[148] PIQUARD P., *Littoral françai*s. Rapport au gouvernement, Paris : La Documentation française, 1973.

2.2.3. L'auto-développement ou la reconnaissance du local

Au-delà de l'aspect "environnemental" (il s'agit du premier texte législatif reconnaissant la spécificité de la montagne), la « loi Montagne » consacre une relative avancée sociétale puisque sa phase préparatoire a largement reposé sur une assise participative et consultative[149]. Elle affirme, dans un contexte de décentralisation caractéristique de l'hypermodernité, la nécessité d'une démarche d'« auto-développement », souhaitée par la nouvelle majorité politique arrivée au pouvoir en 1981. L'auto-développement peut se définir comme « *une démarche du type autonome, qui consiste à « mobiliser les hommes pour qu'ils valorisent au mieux les ressources locales et maîtrisent leurs relations économiques et sociales avec l'extérieur »* » (BARRUET, GERBAUX et ZUANON, 1984, p.340).

Les prémisses d'une telle évolution étaient d'ailleurs déjà lisibles dans les années 1970 et, notamment, dans la réforme de 1977. Dans le département des Pyrénées-Atlantiques, les propos évoluent au niveau de la présidence du Conseil général : les stations, d'abord perçues comme des industries qu'il faut rentabiliser et dans lesquelles les communes et les habitants n'ont rien à réclamer, sont peu à peu considérées comme des territoires spécifiques qui doivent être gérés par les communes qui les portent (AVENTUR, 1984, p.73-74). Le déficit de fonctionnement des remontées mécaniques, dans certaines stations (comme La Pierre Saint-Martin), contribue d'ailleurs à l'évolution de ces conceptions : la station devient un outil de développement local (effets socio-économiques induits sur le commerce local). « *L'interaction sports d'hiver / aménagement a pris de l'importance* » (LABROILLE et LOIR, 1980, p.20). Le rôle des collectivités locales est affirmé dans l'article 42 : « *la mise en œuvre des opérations d'aménagement touristique s'effectue sous le contrôle d'une commune, d'un groupement de communes ou d'un syndicat mixte regroupant les collectivités locales* ».

Pour Françoise GERBAUX (2000), la loi de 1985 marque le passage du temps des technocrates à celui des politiques et constitue une forme de revanche des élus locaux. La commune, désignée comme « autorité organisatrice », a dorénavant une légitimité juridique pour intervenir dans le développement des sports d'hiver. Elle devient le point de passage obligé pour toute opération d'aménagement touristique. L'image sociale de la montagne a évolué : « *d'espace vierge à conquérir, elle est devenue territoire habité à soutenir et protéger* » (WOZNIAK, 2006a, p.111). On assiste au rééquilibrage des pouvoirs entre le national et le local (FRANÇOIS, 2007, p.108). Le rôle de la DATAR évolue dans la foulée. Elle redéfinit dès 1985 sa politique d'aide aux acteurs locaux (PERRET, 1993, p.231). Face à l'entrée en crise de l'État Providence, les modalités de l'action publique se transforment pour s'inscrire dans des démarches plus coopératives et partenariales. La DATAR doit désormais canaliser les forces sociales, pour les conduire à une vision plus consensuelle de l'usage de l'espace – bientôt appréhendé comme territoire. Il s'agit, d'une part, de rassembler de nouveaux partenaires et, d'autre part, de créer un lieu de négociation au niveau infra

[149] On pense notamment au principe et à la méthode mis en œuvre par la commission d'enquête ainsi qu'à la consultation lancée à Arvieux le 31 janvier 1983 à partir d'une esquisse de projet de loi (BARRUET, GERBAUX et ZUANON, 1984, p.339).

national[150]. Dans le même état d'esprit, on peut rappeler l'évolution qui s'est opérée au sein de la MIACA. Si la période 1967-1984 est marquée par la dimension interministérielle de la mission, dont la politique, fortement centralisée, est validée par les directives d'État, les choses évoluent à partir de 1985. Entre 1985 et 1992[151], parallèlement aux réformes de décentralisation, la mission devient une mission d'aménagement, instance d'échange et de discussion chargée de la mise en cohérence des actions menées par l'État et la Région (Préfecture de la Région Aquitaine, Mission Littoral et Conseil général d'Aquitaine, 2002, p.93).

Les politiques d'aménagement de la montagne et du littoral ont ainsi évolué vers une remise en question du modèle *taylo-fordo-keynésio-corbusien* au profit d'une réflexion plus ouverte sur les notions de protection du patrimoine naturel et de participation locale, préfigurant l'arrivée du concept polysémique et discuté de « développement durable » (sur lequel on revient à la fin de ce chapitre). Les modalités et les objets de l'action publique d'aménagement se sont donc transformés dans la société hypermoderne des années 1970. Ces changements ont également impacté les pratiques et partis pris urbanistiques : à la pensée moderniste (ou fonctionnaliste) au cœur de l'urbanisme des années 1930-1970 succède le « postmodernisme architectural » en ville, comme en station.

[150] Parallèlement, l'Association nationale des élus du littoral (ANEL) est créée dès 1977 et l'Association nationale des élus de la montagne (ANEM) dès 1985. Elles permettent de regrouper des acteurs qui doivent dorénavant négocier avec les pouvoirs publics pour voir se réaliser les projets touristiques qu'ils espèrent (BARRON-YELLES, 1999, p.46).

[151] La MIACA est officiellement dissoute le 31 décembre 1992. La gestion de la programmation et de l'instruction des dossiers tourismes est alors transférée à la Délégation régionale au tourisme.

2.3. Évolution des principes et partis pris de l'urbanisme en station

> *« L'émergence d'une société hypertexte et le capitalisme cognitif ont commencé à produire une nouvelle révolution urbaine qui accompagne la transformation des modes de vie, donne naissance à de nouvelles formes d'occupation de l'espace, modifie les façons de concevoir, de réaliser et de gérer les villes. »*
>
> (ASCHER, 2000, p.204)

La doctrine urbanistique moderniste de l'après-guerre, déjà discutée – mais de façon marginale – dans les années 1950-1960, va être plus largement remise en question à partir du milieu des années 1970. Le « postmodernisme architectural » tend à s'imposer comme nouveau référentiel d'aménagement, avant que ne soient développées des analyses en termes de « néo-urbanisme » (ASCHER, 2001). François ASCHER (2000, p.204) observe à propos des villes – analyse que l'on transpose aux stations – que l'émergence d'une société hypermoderne participe à la production d'une « *nouvelle révolution urbaine* » qui se fait l'écho de la transformation des modes de vie et fait émerger de nouvelles formes d'occupation de l'espace. À l'aménagement massif, qui prévalait dans les années 1960-1970, sont préférés des lieux touristiques plus préservés ; l'image « High-Tech » de la montagne ne fonctionne plus dans cette nouvelle société post soixante-huitarde – appréhendée en termes d'hypermodernité – qui privilégie une montagne « soft » (WOZNIAK, 2006a). La remise en question de l'architecture moderne s'accompagne du développement d'une architecture « postmoderne »[152] marquée du sceau de la « néo-tradition ».

2.3.1. La remise en question de l'architecture moderne des stations

> *« Aujourd'hui, l'architecture tente de redonner au cadre de vie la part de sens qu'un fonctionnalisme réducteur lui avait fait perdre. »*
>
> (PINSON, 1996, p.72)

La doctrine moderne-progressiste est critiquée dans ses fondements depuis les années 1950, comme en témoigne la structuration d'un mouvement dissident : le « Team Ten ». « *Dès 1953, plus d'une douzaine d'années avant que les médias et le public ne commencent à fustiger la « sarcellite », les jeunes architectes des CIAM forment un groupe qui remet en cause une partie de la Charte d'Athènes. Alison et Peter Smithson, Georges Candilis, Jacob Bakema et quelques autres créent Team Ten, qui définit trois principaux points de divergence avec la Charte : refus de la hiérarchie fonctionnelle ; revendication de la mixité au lieu d'un strict zonage ; substitution de la métaphore organique à la métaphore machiniste* » (DEHAN et JULLIEN, in PICON-LEFEBVRE, 1997, p.49). Ils réintroduisent la notion de rue comme lieu de rencontre, réaffirment l'impact négatif de l'automobile et revendiquent l'espace public comme lien spatial entre les divers éléments. Si le Team Ten continue à s'inscrire résolument dans le courant de l'architecture moderne, ses théories empruntent néanmoins aux

[152] Si le terme d'hypermoderne a été préféré à celui de postmoderne pour évoquer les évolutions sociétales globale, le parti pris est ici de conserver le terme de « postmoderne » lorsqu'il s'applique spécifiquement au champ de l'architecture et de l'urbanisme ; en espérant, ce faisant, que le lecteur ne sera toutefois pas trop dérouté.

conceptions culturalistes, dont Camillo SITTE fut l'un des plus fervents représentants (dans la lignée des travaux menés par John RUSKIN, William MORRIS ou encore Ebenezer HOWARD). Dans cette approche (qui n'a cessé d'exister durant les Trente glorieuses – avec toutefois un écho bien moindre que celui des progressistes), la rue est considérée comme un organe fondamental de l'urbain (à vocation également informative, symbolique, ludique, etc.).

Dans les années 1960, des voies s'élèvent pour remettre à l'honneur cette approche. La philosophe Françoise CHOAY, le sociologue Henri LEFEBVRE, l'architecte égyptien Hassan FATHY, ou encore l'architecte Aldo Rossi, sont autant d'auteurs ayant contribué à la critique des conceptions modernes (PINSON, 1996, p.50). Pour François CHOAY (1965, p.43), les formes directrices ne sont pas celles des édifices mais celles des lieux de passage et de rencontre, des rues et des places. De même, au début des années 1970, l'architecte Christopher ALEXANDER (in TISSOT, 1975, p.11) critique vigoureusement les conceptions modernes des Trente glorieuses, teintées d'un fonctionnalisme réducteur. Comme le rappelle Daniel PINSON (1996, p.79), en officialisant le recours à l'esthétique moderne dans la construction des logements sociaux, l'État a finalement imposé ce modèle architectural à un grand nombre d'habitants, si bien qu'« *à défaut d'avoir une clientèle volontaire, les architectes ont alors disposé d'une clientèle obligée. Ce qui n'est pas le meilleur moyen de la conquérir ou de la garder* ». Le développement de la ville, à cette époque, s'est fait de façon accélérée : « *on a équipé, pas aménagé* » (DE SABLET, 1991, p.28). Le plan-masse des grands ensembles a légué un tissu de situations problématiques : voiries en cul de sac, absence de délimitations claires entre le privés et le public, constructions architecturales introverties, etc. (HATZFELD et MOUTTON, 2006, p. 19). Surtout, la juxtaposition d'éléments architecturaux, sans projet d'ensemble ou sans réflexion sur les liens avec l'espace non bâti, n'a pas permis de créer des points forts ou des lieux symboliques (FAURE, 1996, p.158). « *Dès le début des années 1960, la critique des grands ensembles s'exprime avec virulence par la voix des habitants insatisfaits. La cité de Sarcelles devient l'emblème de cette contestation et la « sarcellite », l'expression du mal de vivre dans ces quartiers nouveaux* » (DELLUS, in ANTONI, 2004, p.25).

Les années 1970-1980 entérinent cette critique naissante en dépassant le cercle des spécialistes, tandis que des projets de même nature sont également imaginés pour la rénovation des centres anciens. Les habitants se fédèrent au sein d'associations de défense de leur patrimoine urbain. L'urbanisme fonctionnaliste-productiviste est violemment dénoncé par une opinion publique traumatisée par la conquête du béton en ville – et en station – ainsi que par la spéculation foncière et immobilière. Les "grands ensembles" et les "stations béton" sont rejetés par une population en capacité de choisir son logement, critique vis-à-vis de l'homogénéisation et de la banalisation de son cadre de vie, ne se satisfaisant plus uniquement de l'amélioration de ses conditions matérielles d'existence. En ville, ces espaces sont constitués comme le symbole, l'ancrage spatial de la relégation et de l'exclusion sociale,

dénoncées lors des violences urbaines, à l'aube des années 1980 (puis des années 2000)[153]. Cette "crise urbaine" vient interroger l'identité des lieux et des architectures, révélant et rappelant au passage le rôle actif des images (notamment des images médiatiques). Habiter ne peut plus être assimilé au fait de loger uniformément en masse et porte désormais une exigence forte de singularisation de chacun dans les différents aspects de sa vie (HATZFELD et MOUTTON, 2006, p.20). Comme le souligne Françoise CHOAY (1965, p.78) : « *au-delà de ce fonctionnalisme, il reste l'habiter. La ville n'est pas seulement un objet, elle est également un cadre de relations inter-conscientielles, le lieu d'une activité qui consomme des systèmes de signes autrement complexes* ». Face à la création d'Unités d'habitation au rabais, les analyses de Camillo SITTE gagnent en actualité. Les travaux destinés à retrouver et à préserver le *genius loci* se multiplient ; « *la ville est de nouveau, de façon claire pour beaucoup, un espace de signification, un paysage* » (SANSON, 1999, p.196). La « *performance constructive* », qui fut pendant un temps le premier critère d'appréciation de l'architecture, est rattrapée désormais par une autre exigence : celle d'un cadre de vie de qualité . « *Plutôt que l'audace et l'originalité à tous crins, c'est la mesure que l'on attend maintenant de l'architecture, même pour des grands édifices, une capacité à tempérer les « dégâts du progrès », à créer un espace beau à voir et bon à vivre, pas seulement en quelques endroits prestigieux, mais sur la totalité de notre terre-maison* » (PINSON, 1996, p.7).

Cette évolution affecte également les stations touristiques (fréquentées par des urbains et aménagées pour eux, si ce n'est par eux), dont la clientèle reste à convaincre. « *Indéfectiblement liées, villes et montagnes évoluent de pair, au gré des changements sociaux profonds. […] De la même façon qu'elle avait projeté sa vision moderniste et progressiste sur les cimes immaculées, la société urbaine projette aujourd'hui sa nostalgie sur une montagne « disneylandisée »* » (WOZNIAK, 2006a, p.192). Le modèle intégré, qui cherchait à imposer une image renouvelée de la montagne, est remis en question dès le début des années 1970. L'architecture des stations, au-delà de toute considération de style et d'esthétique, est rejetée alors qu'elle représente la société moderne et la toute puissance de l'État. Les revendications locales d'autonomie et de maîtrise du développement s'incarnent dans des choix urbanistiques s'opposant au modèle de la station intégrée soutenue par l'État (WOZNIAK, 2006b, p.33). Créée pour les citadins, la station touristique doit véhiculer leur image de la montagne ou du littoral ; elle incarne leur image de l'ailleurs. Le modèle intégré souffre d'être fondé sur une « mono-activité », une « mono-clientèle », une « mono-vision » de la montagne et du littoral. L'adoption généralisée du fonctionnalisme, dans les années 1960-1970, a conduit à construire en station des immeubles qui ne se distinguent aucunement

[153] Il s'agit néanmoins de conclusions menées a posteriori. Il convient de rester prudent en considérant cette période avec respect au regard du contexte dans lequel elle s'inscrivait, d'autant que les quartiers issus de la pensée fonctionnaliste étaient perçus à l'origine comme un véritable progrès, comme éminemment novateurs et efficaces (les logements sont notamment dotés de tout le confort contemporain : une cuisine intégrée, des sanitaires, une salle d'eau, etc.) ; ils sont parfois même institués en véritables patrimoines aujourd'hui (notamment les constructions de LE CORBUSIER). La vision négative portée à leur encontre conduit souvent à les sous-estimer. Ainsi, « *si la banlieue est malade ce n'est certainement pas à cause de la forme – de la typologie de son bâti – mais bien à cause de la société qui l'institue comme banlieue* » (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 1998, p.50-51).

de ceux qui se trouvent dans les autres villes, si ce n'est par leur localisation au centre de la station et le long du front de mer/neige plutôt qu'en périphérie (LABORDE, 1993, p.13).

Dans les années 1960, l'architecture « corbuséenne » représentait l'évasion pour la classe bourgeoise qui vivait en ville, dans un habitat urbain traditionnel hérité du XIX^{e} siècle. Les vacances en montagne et sur le littoral symbolisaient le monde moderne, le dépaysement, des balcons et des larges baies ouvertes sur le soleil, une organisation de vie différente. À partir des années 1970-1980, un retournement s'opère parallèlement à la transformation des modes de vie et d'habitat quotidien (marqué par la figure dulogement moderne) : le dépaysement s'opère par un retour au passé. L'habitat collectif, assimilé en filigrane au logement dit « social », ne renvoie plus aux touristes l'image qu'ils souhaitent voir et qui s'ancre à présent sur le modèle du chalet individuel. « *Montagnard en quête de reconnaissance et touristes en mal d'authenticité fustigent l'architecture moderne symbole pour les uns du colonialisme étatique et pour les autres d'un quotidien qu'ils cherchent à fuir* » (WOZNIAK, 2006a, p.145). Ce processus de dévalorisation de l'immobilier de loisir créé durant les Trente glorieuses va de pair avec le processus de distinction (au sens que lui donne Pierre BOURDIEU) inhérent à l'activité touristique : le caractère architectural du lieu devient objet de distinction. Si le modèle du village « traditionnel » retrouve ses lettres de noblesse à l'ère hypermoderne, il n'en reste pas moins difficile pour les opérateurs touristiques d'adapter l'urbanisme et l'architecture des villages existants. Pour pallier cette difficulté, ils vont souvent préférer créer de « nouveaux vieux villages » (VLES, 2010a) plutôt que de réinvestir les anciens : le développement de l'architecture, si ce n'est postmoderne, tout du moins « néo-traditionnelle » prend son essor.

2.3.2. *Entre postmodernité architecturale et « néo-tradition » en station*

> *« Le basculement de la modernité à la « néo-tradition » dans l'architecture touristique de la montagne n'illustre-t-il pas un changement sociétal plus profond qui ne serait pas né uniquement d'une remise en cause du modèle architectural et urbain moderne mais d'une critique globale des valeurs de la modernité ? »*
>
> (WOZNIAK, 2006a, p.103)

Les stations contemporaines créées *ex nihilo* durant les décennie 1960 et 1970, au premier lieu desquelles les stations intégrées du littoral (Languedoc-Roussillon, Aquitaine) et de la montagne (Tarentaise), sont les symboles de l'utopie progressiste moderne. Elles relèvent d'un mode d'aménagement du territoire volontariste et dirigiste, remis en question à l'aune du tournant hypermoderne des années 1970. L'aménagement des grands ensembles en ville est stoppé à partir de 1973, celui des stations de montagne l'est dès 1977. Dans la société hypermoderne marquée par la figure du Sujet, « *le collectif ne fait plus recette, face à la crise, la société adopte en effet des valeurs individualistes […]. Il n'est plus alors question de mettre en place une communauté composée d'hommes égaux. Les particularismes de tous ordres refont surface* » (WOZNIAK, 2006a, p.103-104). Ces particularismes sont à la fois régionaux et sociaux (caractère distinctif de la pratique des sports d'hiver marquée par les référents de la classe moyenne – notamment l'habitat individuel comme symbole de réussite sociale). Ils participent au développement dans les années 1980 d'un style inédit : le « *néo-*

style régional » (OSTROWETSKY et BORDREUIL, 1980), avatar d'une forme de « postmodernisme architectural ».

Le développement d'un postmodernisme architectural et urbanistique

> *« Alors que l'architecture moderne voulait abolir le "décor", tout l'élément symbolique, au profit de la pure fonctionnalité de la structure, l'architecture post-moderne redécouvre que la structure est déjà signe d'elle-même, et qu'on n'annule pas le symbole. »*
>
> (BESSE, 1992, p.117)

Liliane VOYE (2003) s'est attachée à retracer les fondements de l'architecture et de l'urbanisme postmodernes. Si elle impute à HUDNUT le mérite d'avoir forgé ce terme dans le domaine architectural, dès 1945, elle considère toutefois, comme la majorité des auteurs abordant ce sujet, que c'est l'ouvrage de Charles JENCKS, *The Language of Post-Modern Architecture* (1977), qui a permis de populariser ce concept, à la suite des travaux de Robert VENTURI (1972). Charles JENCKS annonce dans cet ouvrage la fin de l'architecture moderne dont, selon lui, la destruction de l'ensemble moderne de logements sociaux de Pruitt-Igoe (Saint Louis, Missouri) le 15 juillet 1975, est le symbole. Il dénonce le caractère dogmatique, voire totalitaire, de l'architecture moderne à laquelle il oppose une ouverture au pluralisme des styles, des formes et des références. Au-delà de son sens purement épistémologique, le postmodernisme architectural désigne « *les réactions idéologiques et formelles d'un ensemble d'architectes, contre le mouvement moderne, sous des chefs d'accusation multiples : évolution vers un nouvel académisme, échec du projet social, insuffisance sémantique et « ennui » dégagé par l'éthique et l'esthétique de la fonctionnalité, absence de références à la tradition et antihistoricisme* » (MERLIN et CHOAY, 2009, p.701). Il traduit une « sensibilité esthétique » en rupture avec les valeurs modernistes pour lesquelles la forme suivait la fonction. La froideur et l'utilitarisme du fonctionnalisme sont largement dénoncés ; on lui reproche le fait de privilégier l'abstraction du contexte d'implantation dans ses formes de traitement architectural.

Si l'on ne peut véritablement parler de mouvement architectural postmoderne[154], on peut toutefois se hasarder à énumérer trois principes structurants ce modèle architectural : le vide idéologique dans lequel il s'inscrit, le formalisme ambivalent auquel il a recours, teinté de séduction et de dérision, le refus du sérieux et le rejet des objectifs éthiques et sociaux revendiqués par le Mouvement moderne (*Ibid.*, p.702). Tandis que l'architecture moderne insistait sur la régularité et la fonctionnalité, l'architecture postmoderne s'appuie sur l'ironie et le plaisir immédiat, que l'on retrouve dans les collages de références historiques juxtaposées pour choquer, émoustiller et divertir (RIFKIN, 2000, p.252). Il s'agit non d'un retour à l'histoire et à la tradition, mais d'une « *technique de la citation visuelle* » qui

[154] Autre façon de traduire leur opposition à la doctrine moderne, qui s'est constituée en école (avec sa Charte d'Athènes), les architectes postmodernes s'expriment ainsi dans une série de tendances diverses, qu'elles soient vernaculaires, métaphoriques, voire historicistes. Deux tendances se distinguent toutefois dans ce mouvement pluriel (MERLIN et CHOAY, 2009). D'une part, un postmodernisme architectural dont l'esthétisme est nourri de kitch, des apports du pop art et des procédés du mouvement dada ou surréaliste. D'autre part, un postmodernisme architectural tourné vers le passé, en quête de styles et de monumentalité, puisant dans toutes les sources (antiques, baroques, classiques, totalitaires, modernes, etc.).

emprunte tant aux paysages publicitaires du présent, qu'à l'architecture savante du passé. « *L'historicisme postmoderne habille espaces et bâtiments, de façon « libre et non savante, en ne sacrifiant ni à la cohérence, ni à l'exactitude » (Ch. Jencks), à des fins purement visuelles, sans égards aux référents (économiques, sociaux, politiques) des formes empruntées. […] Le plus souvent, la technique de citation joue simultanément sur plusieurs registres, cherchant à provoquer la surprise ou le choc* » (MERLIN ET CHOAY, 2009, p.701) – cliché 15.

Cliché 15. Le quartier Antigone à Montpellier, un modèle de postmodernisme architectural

Réalisation : Ricardo BOFILL

Clichés : E. Hatt, 2009

Clichés : E. Hatt, 2009

L'architecture postmoderne traduit à la fois une forme de « dé-différenciation » et d'éclectisme en tâchant de concilier tous les styles, références, époques et spécificités locales (VOYE, 2003, p.119). En ce sens, le post-modernisme se joue du temps, comme de l'espace. Il va s'appuyer sur des formes anciennes, qu'il s'approprie et dont il opère des transferts d'usages. Dans le même temps, l'enracinement moderne (source de reconnaissance identitaire) fait place à la « délocalisation » : des fragments empruntés à des lieux divers peuvent se retrouver assemblés dans des endroits qui leur sont étrangers et qui ne peuvent en expliquer l'origine. Le postmodernisme architectural "triche" avec l'espace en répudiant l'uniformité universelle de l'architecture moderne. Il redécouvre la diversité des formes, des matériaux, des compositions. Le postmodernisme conjugue de façon relativement paradoxale la réaffirmation éclectique des lieux et leur délocalisation. Tout en soulignant la diversité et la spécificité des lieux comme des cultures, il les rend accessibles et reconnaissables partout.

Selon Liliane VOYE, l'architecture et l'urbanisme postmodernes témoignent à leur façon de la globalisation du monde : les cultures, à l'image des hommes, deviennent mobiles, ne se restreignant pas au territoire qui leur était propre. Le messianisme scientifique a fait place au doute et à une rationalité qui prend désormais en compte la liberté de choix individuel et la diversité des possibles. Le postmodernisme architectural semble ainsi traduire l'abandon de

l'exigence rationnelle (propre à la modernité d'après-guerre) au bénéfice des égarements d'un émotionnel peu contrôlé, qui se déploie dans l'éclectisme des styles, les emprunts disparates au passé, le déplacement des spécificités locales, les mixités fonctionnelles, etc[155]. Cette approche délaisse la spécialisation fonctionnelle des espaces, à laquelle elle préfère la mixité et la complexité flexibles (espaces intérieurs ouverts et polyfonctionnels, imbrication et entremêlement des fonctions des lieux de résidence, de travail et de loisirs, etc.). Par souci de mixité, l'urbanisme postmoderne va, par exemple, chercher à redécouvrir la rue et sa poly-fonctionnalité. Cet espace est conçu à la fois comme un axe de circulation qui se « dé-spécialise » (au sens où il s'ouvre à une diversité de trafics à la fois piétons, vélos et voitures) et comme un lieu de vie et de rencontre.

Le postmodernisme architectural et urbanistique semble finalement trouver aisément sa place dans un environnement ludique où tout est proposé comme équivalent (*Ibid.*, p.121). On en retrouve des traces évidentes en station, bien que l'on ne parle que rarement d'architecture postmoderne dans ces lieux, l'analyse se structurant plutôt autour de la notion – plus critique – de « néo-régionalisme ». Sans revenir sur les fondements de ce concept, on soulignera seulement, avec l'architecte Jean-Paul BRUSSON (1996, p.89), que le style néo-régional est marqué par l'ambiguïté et l'arbitraire. Il exprime un message brouillé, teinté à la fois de la méconnaissance de la construction vernaculaire ancienne et par la volonté d'affirmer des préoccupations contemporaines : « *on redécouvre alors les vertus supposées du lieu ; de nouveaux villages se construisent qui s'opposent à la ville* ».

Du postmodernisme architectural en ville au « néo-régionalisme » en station

Les stations modernes ont fait le choix d'optimiser l'accès et l'utilisation des sites, négligeant la seconde dimension, pourtant essentielle, de l'aménagement touristique : mettre en adéquation le site de montagne avec l'imaginaire des touristes auxquels il s'adresse. Un modèle concurrent tend à s'imposer dans les années 1970 : celui de la station-village[156], suivi par celui de la station postmoderne néo-traditionnelle[157], « *qui manipule les signes de*

[155] Le postmodernisme architectural et urbanistique dépasse en ce sens le relativisme qui a pu être critiqué ; il traduit finalement, dans une certaine mesure, l'affirmation de la liberté de l'homme, elle-même source d'anxiété (exigence constante de choix et donc de risque). Cet homme libre auquel elle s'adresse est également un homme total : être de raison certes, il est aussi source d'émotions et de sensibilités. En ce sens, Liliane VOYE (2003) qualifie le post-modernisme architectural et urbanistique d'« ultramoderne » (on dirait plutôt hypermoderne, selon la logique conceptuelle développée précédemment) pour traduire la place accordée au respect des différences, à la reconnaissance des altérités et au polythéisme des valeurs.

[156] Alors que les stations intégrées sont dénigrées pour leur manque d'âme (peu d'histoire, peu d'habitants permanents, souvent pas d'église, etc.), se développent parallèlement, dans les années 1970-1980, un contre-modèle, encouragé par Philippe LAMOUR : celui de la station-village plus soucieuse de son environnement. Pilier de la Rénovation rurale et de l'auto-développement, Philippe LAMOUR propose, dans le Queyras, un programme de développement atypique. Face au déclin agricole et, tandis que la commune est exclue des crédits du plan neige, il forge un projet particulier fondé sur une activité de ski diffuse et répartie à l'échelle du massif, en s'appuyant sur les centres habités existants. On soulignera toutefois que ce « contre-modèle » reste toutefois fidèle aux fondements du modèle dominant : le tourisme y est encore pensé comme une activité saisonnière, complément pour la période hivernale peu productive (FRANÇOIS, 2007, p.137).

[157] L'approche critique aborde cette évolution en termes de « néo-traditionnalisme » ou de « néo-régionalisme » (termes que l'on reprend ici à notre compte), alors que la vision institutionnelle (portée notamment par l'AFIT et le S.E.A.T.M.), l'envisage de façon plus positive, comme un modèle urbain « régionaliste » (AFIT, 1999, p.103).

« montagnité » telle qu'elle est conçue en France, c'est-à-dire essentiellement des signes attribués à la tradition helvétique ou tyrolienne » (DEBARBIEUX, 2001b, p.44). La valorisation du progrès cède la place à celle de la nostalgie et à la vogue du « retour aux sources » : on ne dépayse plus dans le futur, mais dans le passé (WOZNIAK, 2006a, p.11). Le cadre architectural des stations intégrées, devenu le symbole d'une forme « *quasi colonialiste* » d'aménagement du territoire, n'a plus la faveur de la société touristique, comme de la société locale (WOZNIAK, 2006b, p.34). La montagne et le littoral deviennent des refuges pour des urbains en quête de nature et d'"authenticité". L'architecture régionale – ou plutôt « néo-régionale » – paraît plus adaptée aux revendications sociales d'un meilleur respect de l'échelle locale. Elle est, dans un premier temps, appréhendée comme une alternative à la modernité jugée « *a-territoriale* » (WOZNIAK, 2007, p.102). D'une certaine façon, la tendance se porte sur l'imitation de l'architecture traditionnelle pour coller à la vision toute photographique des paysages montagnards ou littoraux, parallèlement aux inquiétudes croissantes de la société globale en quête de "racines" et "d'authenticité". Finalement, « *les ensembles architecturaux d'importance (stations nouvelles ou leurs extensions) ne cherchent plus guère à affirmer la conquête de la haute montagne par les sports d'hiver, mais à retrouver l'ambiance "village" par les formes, les matériaux, l'urbanisme* » (GUERIN, 1984, p.266).

Face à la crise économique, au développement des mouvements écologistes et à cette quête de "racines", l'architecture devient un élément de mise en scène et de décor pour les loisirs, qui valorise la tradition rurale et la protection de l'environnement. La tradition est célébrée par le jeu des signes architecturaux. Parfois poussé à l'extrême dans certaines stations haut de gamme, le style « néo » laisse un goût amer, comme si l'aménagement touristique concrétisait une montagne imaginaire, multipliant et combinant des stéréotypes parfois totalement étrangers au milieu naturel et culturel de leur concrétisation (DEBARBIEUX, 2001b, p.45). La gestion des stations tend à se laisser dépasser par leur patrimonialisation, si ce n'est leur « disneylandisation ». Cette tentation du « néo » trouve souvent ses racines dans des traditions extérieures, d'inspiration germanique (comme l'ornementation à l'autrichienne de Valmorel) ou scandinave (comme les chalets de Flaine). La création, en 1976, de la station de Valmorel, symbole de la "quatrième génération", marque ce passage vers une architecture néo-traditionnelle (cliché 16). « *On y crée des volumes, des décors standards qui essaient de renvoyer à un passé certes mythifié, mais qui reposent sur un bâti industrialisé : voilà des nouvelles stations avec de "vraies fausses" vieilles rues, de "vraies fausses" façades plaquées en pierre, des chalets* » (VLES, 2010a, p.44). Point de repère, Valmorel est le banc d'essai d'un nouveau modèle[158] visant à associer le tourisme intégré et le développement local (WOZNIAK, 2006b, p.35). Les concepteurs créent un cadre bâti jugé idéal pour le séjour en montagne des citadins en quête de dépaysement ; plutôt que d'imposer leur propre vision, ils cherchent à répondre aux attentes des clients. Ce modèle hybride joue sur le double tableau densité/individualité ou fonctionnalité/décor, en réponse à une double contrainte : construire beaucoup, peu cher et sur peu de surface, sans toutefois édifier des immeubles. En opposition aux principes de la « *table rase* », il s'agit d'une « *interprétation* » et d'une

[158] Sur le littoral, la station de Port Grimaud, créée dix ans plus tôt, peut être considérée comme son équivalent.

« *réinterprétation* » d'édifices permanents, considérés comme fondateurs d'un territoire, même s'ils ne sont pas présents dans le voisinage de l'objet projeté : « *décomposés, ils offrent pour certains des références lointaines, associatives et pour d'autres des références co(n)textuelles, compositives* » (PELLEGRINO, 1996, p.117).

Cliché 16. La station de Valmorel : entre architecture postmoderne et « (néo-)régionale »

Clichés: E. Hatt, décembre 2007

Le marketing de masse a rapidement transformé le style néo-régional en "produit générique" de la destination montagne. Au-delà des conceptions dans un « néo-style régional », les stations ont cherché à dissimuler les signes de cette modernité à partir de formes évoquant la nature et la tradition, dont les plaquages de bois sur les immeubles de béton sont les plus symptomatiques. L'image des stations contemporaines n'étant plus en adéquation avec les représentations sociales – *a priori* – de la montagne, les stations « relookent » leur cadre bâti (cliché 17).

Cliché 17. Du postmodernisme architectural au pastiche : le "relookage" du cadre bâti

Gare routière des Ménuires

Cliché : E. Hatt, décembre 2007

Immeuble collectif de Saint-Lary-Soulan

Cliché : E. Hatt, décembre 2008

De même, sur le littoral aquitain, se développe le style « néo-basque » ou « néo-landais » : poutres apparentes, balcon en boiserie, toiture à double pente couverte de tuiles romaines, façade en crépi beige, etc. sont autant d'attributs mis en avant dans l'architecture des stations (BIBIE et LABORDE, 1998). « *Alors que le style néo-régional faisait référence à un modèle originaire et était « plus ou moins » par rapport à ce modèle, aujourd'hui, on fait référence à un cadre de vie, à une ambiance. On ne conçoit plus un objet bâti qui ressemble plus ou moins à la vieille maison du pays, on conçoit des ambiances, des valeurs d'ambiance. Ainsi, le village originaire est devenu « station », nouveau cadre de vie avec ses valeurs bien connues de nature, montagne, loisir, bien-être, etc. Et c'est par rapport à ces nouvelles*

valeurs que l'on ajuste le décor : ambiance tyrolienne avec fleurs peintes, ambiance rustique avec vieux bois, ambiance confort avec abats-jours à carreaux... » (BRUSSON, 1996, p.89).

Ces débats sur l'authenticité et l'identité locales, terminologies qui restent pour le moins floues et ambiguës, questionnent aujourd'hui l'évolution des stations entrées dans une économie de marché et d'environnement. Les contraintes externes (évolution de la clientèle, injonction du développement durable, etc.) et internes (vieillissement d'un modèle, remise en question de l'architecture néo-traditionnelle) obligent ces stations « *en tension* » (VLES et MARCELPOIL, 2009) à repenser en profondeur leur adaptation urbaine.

3. Des stations « en tension »

> *« La production touristique – comme la production industrielle où fordisme et taylorisme sont en déclin et en contestation – connaît, elle aussi, une crise des grands modèles de masse (l'immobilier sérialisé des littoraux ou des stations de montagne, le tourisme social standardisé) et est entrée dans une logique de complexification et de segmentation. »*
>
> (CAZES, 1992, p.70)

Depuis les années 1990, le secteur touristique est entré dans une phase si ce n'est de crise structurelle[159], tout du moins de tensions structurelles. Le tourisme balnéaire, et plus encore de sports d'hiver, est aujourd'hui dans une phase de maturité[160] propre à l'économie de marché ; il est également confronté à une situation « d'économie d'environnement » (PELE-BONNARD, 2002, p.159). Les stations, comme les entreprises, ne sont plus seulement influencées par les caractéristiques de leur marché (clients et concurrents), il faut désormais compter avec un certain nombre de forces extérieures, sur lesquelles elles n'ont pas de pouvoir direct d'intervention (risques du changement climatique, injonction du développement durable, etc.). Philippe BOURDEAU (2009, p.2) évoque en ce sens les « *facteurs de crise structurels* » (concurrence accrue, nouvelles pratiques récréatives, vieillissement de la population touristique, exigences croissantes de qualité environnementale, question sociale du travail saisonnier, gestion des risques, etc.) dont le changement climatique n'est en montagne qu'un révélateur, voire un accélérateur.

La station, comme tout site touristique, dépend à la fois de sa situation propre (ressources, histoire, acteurs, etc.) et du contexte global dans lequel elle s'insère (marché, territoires voisins, état de la demande, etc.). On s'intéresse, tour à tour, à ces deux dimensions (contraintes internes et externes du système territorial), desquelles dépend l'ouverture du

---

[159] La notion de crise structurelle étant entendue ici au sens de Jacques PERRET (1993, p.61), comme une crise cyclique postérieure à la phase d'expansion et de facilités de certaines pratiques d'innovation. Il s'agit d'une période où se conjuguent une « *forte pression externe* » (évolution de la demande, accroissement de la concurrence, etc.) et « *l'affaiblissement de la dynamique interne* » (insuffisance des initiatives, exode des jeunes, déficit chronique d'exploitation, etc.). Plus généralement le terme de crise renvoie à une phase d'ajustement entre l'offre et la demande. Ainsi, pour Michel CHADEFAUD (1988, p.624), « *une crise n'est ni catastrophe, ni fin brutale. Elle peut être passage et prendre les allures d'une mutation, se faire commencement* ».

[160] Depuis la fin des années 1980 et contrairement aux prévisions, le taux de départ en vacances stagne aux alentours de 65% (MERLIN, 2007) ; au niveau des sports d'hiver, il oscille autour de 8% (BOURDEAU, 2007, p.22).

« *cône des possibles* » que décrit Emmanuelle MARCELPOIL (1997) au sujet des stations de sports d'hiver. Les stations contemporaines présentent une double inadaptation. D'une part, il apparaît que le modèle qui leur a donné naissance a vieilli avec le système économique et social qui l'a produit (VLES, 2006 ; WOZNIAK, 2006a). D'autre part, elles ne semblent plus correspondre aux standards d'une société qui s'est transformée, dans laquelle le marché est devenu très concurrentiel[161] et les attentes des clientèles touristiques plus qualitatives et diversifiées. La station est confrontée à des contraintes à la fois externes (évolution de la clientèle touristique, changement climatique, injonction du développement durable, etc.) et internes (vieillissement d'un modèle, remise en question de l'urbanisme néo-traditionnel, etc.) sur lesquelles on revient avant d'aborder, dans le chapitre suivant, les enjeux qui en découlent d'un point de vue urbain.

3.1. Des contraintes externes : évolution des clientèles et injonction du développement durable

> *« Dans l'ère des concurrences territoriales où nous entrons, de nouveaux enjeux vont naître. La liberté qu'incarnait le départ en vacances, en se banalisant, a déplacé nos désirs de libre choix à l'intérieur même du temps des vacances. »*
>
> (VIARD, 2000, p.130)

Face à la concurrence accrue qui se fait jour entre les destinations, les ressources génériques et les économies d'échelle (produits standards et reproductibles) paraissent insuffisantes ; il s'agit désormais de trouver de nouvelles sources de démarcation, à partir de produits particuliers et facilement identifiables. L'hypothèse formulée par Hugues FRANÇOIS (2007, p.6) consiste à aborder la capacité d'adaptation de la station en fonction de son ancrage territorial et de ses rapports avec le système d'acteurs locaux. Ce n'est pas seulement le produit touristique qui fait la destination : il faut également considérer son support territorial, qui lui permet d'avoir une reconnaissance marchande. La nature n'est plus une donnée externe qu'il faut assumer, mais bien un construit territorial susceptible de faire l'objet d'une valorisation directe. « *Le territoire, autrefois simple support physique, prend une dimension nouvelle : il est le porteur des ressources mises en avant par le modèle durable* » (*Ibid.*, p.143).

[161] Joël GAYET (2008, p.12) évoque ici le concept « d'hyperconcurrence » pour traduire l'augmentation massive du nombre de destinations envisageables. Il souligne à ce sujet que l'ouverture du marché touristique est liée à la fois à l'émergence de nouveaux marchés (en Chine, en Russie, au Brésil, au Mexique, etc.), à la construction européenne (qui ouvre la concurrence intra-européenne) et à l'extension des zones de chalandise (du fait de l'accessibilité croissante des touristes aux transports : explosion des compagnies aériennes *low cost*, développement des lignes de train à grande vitesse, etc.).

3.1.1. L'évolution des clientèles touristiques hypermodernes

> *« La station apparaît comme un objet périssable à la fois parce qu'elle vieillit en âge et en significations, mais aussi parce que ceux qui la fréquentent ne sont chaque année pas tout à fait les mêmes que l'année précédente. »*
>
> (GUERIN, 2002, p.7)

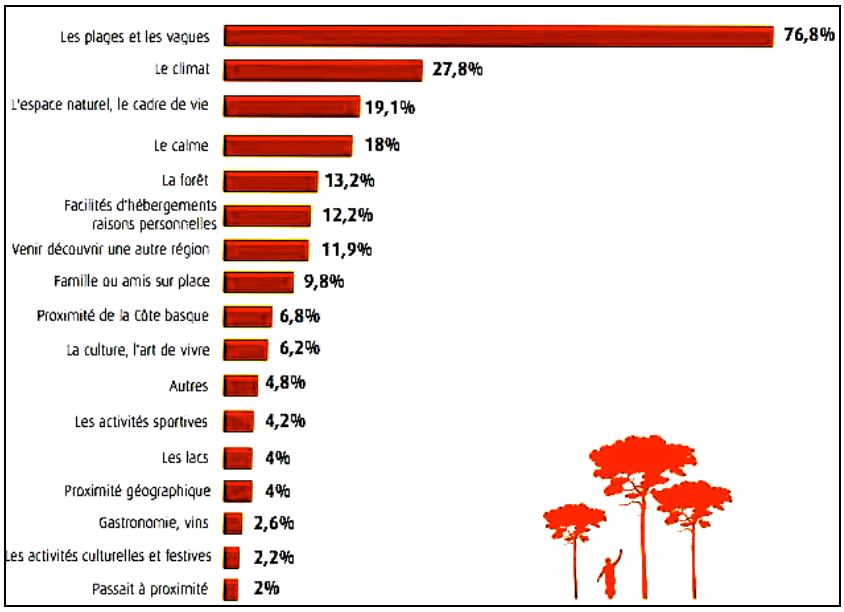
Nombreux sont aujourd'hui les professionnels et les observateurs du fait touristique à considérer que « *nous assistons à une mutation en profondeur de l'environnement général dans lequel le tourisme se développe, à une mutation des attentes et des comportements des individus* » (GAYET, 2008, p.12). La demande actuelle est appréhendée par Isabelle FROCHOT et Patrick LEGOHEREL (2007, p.2) en termes de « *troisième génération du tourisme de masse* », dans laquelle la clientèle dispose d'une longue expérience vécue ou héritée du tourisme. La problématique de l'évolution des pratiques et des attentes de la clientèle n'est toutefois pas évidente. Elle est, d'une part, influencée fondamentalement par l'évolution de la population dans son dynamisme global (changements dans sa composition et sa structure : taille de la cellule familiale, vieillissement de la population, disponibilité accrue en temps libre, etc.) et, d'autre part, par l'évolution des goûts, qui se révèle plus ou moins prévisible (DEWAILLY et FLAMENT, 1993, p.139). Ces deux dimensions s'auto-influençant d'ailleurs de façon réciproque.

On soulignera, en premier lieu, qu'à travers leur consommation touristique, les touristes « hypermodernes » recherchent une expression de leur individualité. La demande récréative serait aujourd'hui plus polymorphe – traduction d'une hypermodernité dans laquelle les individus, devenus acteurs, s'individualisent par leur autonomie de choix croissante. Le tourisme est plus largement entré dans une ère très concurrentielle. Si les individus restent soumis à de fortes contraintes socioéconomiques, ils disposent toutefois de marges d'action plus grandes et de possibilités de choix plus fréquentes ce qui oblige à les aborder en termes d'acteurs, réflexifs et singuliers. François ASCHER (2000, p.55) considère que « *la mobilité sociale est le corollaire de la différenciation* », dans la mesure où elle rend possible les échanges et les contacts en dehors de la proximité, élargissant de fait les bases sur lesquelles les différenciations (et les affinités) peuvent se constituer. Les structures sociales qui émergent à partir de liens faibles et très nombreux sont de type « réticulaire ». Les individus sont de fait « multiappartenants » : ils se construisent dans plusieurs champs distincts et se déplacent en permanence d'un champ à l'autre, comme les mots d'un hypertexte (*Ibid.*, p.62). Selon Rachid AMIROU (2007, p.49), l'individu qu'il nomme postmoderne (et que l'on aborde comme hypermoderne) est « décentré » (il ne s'inscrit plus dans un groupe dominant qui lui dicterait son comportement) et vit une fragmentation et un pluralisme identitaires (liés à la rapidité des changements en matière de mode et de tendance de loisirs), qui se révèlent dans son attrait pour les expériences récréatives éphémères et sa quête de sensations.

Depuis une dizaine d'années, la fréquentation touristique du littoral fait par exemple l'objet de pratiques et d'attentes renouvelées. Elle est marquée par des évolutions profondes mises en évidence par l'Office national du tourisme : fragmentation des vacances et augmentation des

séjours de courte durée, préférence accrue pour les lieux non "surfréquentés" offrant le meilleur rapport qualité/prix, demande croissante de prestations diversifiées et d'un accueil de qualité, etc. Une enquête réalisée par le Comité départemental des Landes (2008) souligne que, si l'océan et la plage restent les meilleures motivations des touristes pour venir sur la côte landaise, ils ne sont toutefois pas les uniques objet de la motivation. On pourrait dire, rejoignant à ce sujet Hugues FRANÇOIS (2007), que ces ressources génériques ne suffisent plus à asseoir l'attractivité touristique d'un littoral dont les ressources territoriales plurielles deviennent essentielles. Les atouts naturels et culturels participent également, bien que dans une moindre mesure, au choix de la destination touristique. Les touristes du littoral landais citent par exemple de façon relativement unanime les plages et les vagues pour expliquer le choix de leur destination (76,8%). À cela s'ajoute une multiplicité d'autres facteurs : le climat (27,8%), l'espace naturel et le cadre de vie (19,1%), le calme (18%), la forêt (13,2%), les facilités d'hébergements ou les raisons personnelles (12,2%), la volonté de découvrir d'autres régions (11,9%) la culture et l'art de vivre (6,2%), etc. (fig.8).

Figure 8. Motivations des touristes du littoral landais dans le choix de leur destination en 2008

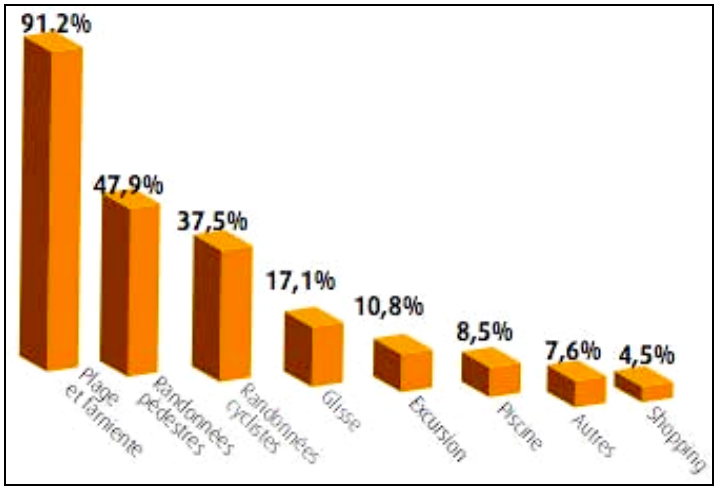


Source : Observatoire, C.D.T. des Landes, 2008

L'enquête clientèle menée sur le littoral landais, en 2008, dresse également une comparaison avec les enquêtes réalisées depuis 1993. Il en ressort qu'en 15 ans, l'atout naturel que représentent la plage et l'océan est encore davantage cité (il l'était à 57,5% en 1993 alors qu'il représente 76,8% des réponses en 2008). Le poids de la famille ou des amis sur place compte également toujours plus. On peut également constater un intérêt croissant porté à la qualité environnementale et à "l'authenticité" de la destination dans le choix du lieu de séjour (10,8% en 1993, 19,1% en 2008). Concernant les activités sportives, la plage et le farniente sont cités en priorité (91,2%), néanmoins la demande en termes de randonnées pédestres (49,7%) et cyclistes (37,5%) est importante, tout comme celle relevant des sports de glisse (17,1%) – fig.9. Le vélo n'est plus seulement cité et considéré comme une activité sportive spécifique ; il est devenu un loisir quotidien. Ainsi, bien que l'activité plage occupe

un poids prépondérant et croissant depuis 1993, une importante diversification des pratiques et des attentes touristiques peut également être observée.

Figure 9. Activités et pratiques des touristes sur le littoral landais en 2008



Source : Observatoire, C.D.T. des Landes, 2008

Cette évolution est fondamentale pour le secteur touristique dans la mesure où, contrairement aux autres domaines, c'est le consommateur qui se déplace vers le produit pour le consommer (GAÏDO, in BOURDEAU, 2007, p.205). Cette notion de déplacement et de mobilité, évoquée très brièvement, est centrale pour envisager les pratiques touristiques. Comme le souligne Jean VIARD (2000, p.140), « *la position de mobilité met celui qui se déplace à la fois dans une position de transgression relative des normes de la vie ordinaire et dans une demande d'attention à sa personne liée non plus à son statut social, mais à son statut de touriste* ». BRAIDOTTI évoque le développement d' une « conscience nomade » par la multiplication des expériences de mobilités corporelles (URRY, 2000, p.41). Les clientèles touristiques se révèlent de plus en plus exigeantes sur la qualité des prestations parallèlement à la transposition du mode de consommation urbain en vacances (VLES, 1996, p.22). Elles ne se satisfont plus de l'étroitesse des studios, pestent contre les prix exorbitants (qu'elles peuvent plus facilement comparer via Internet), se plaignent des problèmes de transport ou encore de l'absence d'animation[162] (PERRET, 1993, p.281). Cet appétit pour la qualité et l'animation de la station est d'autant plus problématique pour les opérateurs touristiques que les marchés « captifs » n'existent pratiquement plus : ils s'ouvrent et se diluent. Le touriste oisif du XIX^{e} siècle a laissé place au touriste "salarié-vacancier" plus pressé et, par conséquent, en recherche d'une plus grande « convenience », entendue comme le souhait de trouver facilité, fluidité et commodité sur son lieu de séjour (WOZNIAK, 2006a, p.141). « *De même que les entreprises, en économie de marché, cherchent à optimiser le profit, le touriste cherche à optimiser le plaisir qu'il retire de son déplacement : il veut « en avoir pour son argent »* » (DEWAILLY et FLAMENT, 1993, p.81). Dans ce contexte, le succès commercial ne

[162] On peut noter à ce sujet que le problème de l'animation en station est étroitement lié au mode d'hébergement développé préférentiellement en France : les lits privatifs sous forme de résidences secondaires n'offrent ni les mêmes taux de remplissage, ni les mêmes informations, services et loisirs que les centres de vacances ou les hôtels (PERRET, 1993, p.281).

repose plus seulement sur le fait de vendre, mais bien sur le rapport, constant et qualitatif, entretenu avec son client (WOZNIAK, 2006a). Dans le même temps, les prévisions des professionnels sont rendues plus complexes et plus incertaines face à l'accentuation de l'imprévisibilité des décisions et face à la croissance des moyens séjours et des multidéparts – notamment dans le voisinage des domiciles – (VIARD, 2000). Le consommateur de l'ère hypermoderne, rendu libre de ses choix, prend ses décisions de façon relativement autonome : il est moins dépendant des offres et ce, d'autant plus qu'il développe une grande capacité à consommer en dehors du secteur marchand (en se logeant via son réseau familial ou amical).

À cette évolution des goûts, toujours plus imprévisible, se superpose l'évolution du dynamisme global de la population. Par exemple, le vieillissement des populations entraîne une montée des besoins de culture, de découverte, de sécurité et de plaisirs (GAYET, 2008, p.13). À la fin des années 1990, le groupe identifié par les professionnels du tourisme comme les « seniors »[163] ou les « aînés » représentait déjà 37% du marché des voyages selon la SOFRES (BARRON-YELLES, 1999, p.33). L'intérêt de cette clientèle touristique tient au fait qu'elle est libérée des contraintes temporelles du travail. Elle constitue un flux touristique complémentaire aux flux vacanciers traditionnels, permettant de ce fait d'assurer aux hébergeurs un taux de remplissage relatif en arrière-saison. Le sociologue André RAUCH (1993, p.21) s'interroge d'ailleurs sur cette nouvelle catégorie de touristes qui se dessine avec la montée du « troisième âge » et qui semble difficilement assimilable avec la catégorie classique des vacanciers. En montagne, l'élévation de l'âge des skieurs entraîne une évolution dans les pratiques mêmes des sports de glisse : la pratique essentiellement sportive qui semblait prévaloir jusqu'alors cède peu à peu la place à un loisir de ski plus "contemplatif" et "hédoniste". Les attentes de cette clientèle ne sont plus seulement des attentes sportives, elles incluent désormais les idées de bien-être, de convivialité, de découverte du patrimoine et des paysages.

Autre évolution majeure qui touche en particulier le littoral (ATOUT FRANCE, 2010), mais également les stations de montagne en périphérie des agglomérations urbaines (MARCELPOIL, 2006 ; FRANÇOIS, 2007) : de nouvelles pratiques de fréquentation voient le jour et modifient la vocation des villégiatures estivales ou hivernales. C'est le cas de l'établissement croissant de résidents permanents (souvent d'anciens propriétaires de résidence secondaire dans la station) et de nouveaux actifs dans ces territoires. Vécue comme un atout pour l'animation des stations (à l'année), cette évolution est de nature à en transformer l'esprit. De même, les pratiques excursionnistes d'origine régionale se développent, tout comme les pratiques de court séjour. Elles jouent un rôle croissant dans la fréquentation de ces stations (ATOUT FRANCE, 2010, p.29). Si le tourisme littoral reste un tourisme fortement saisonnier (53% de la fréquentation littorale est concentrée sur juillet et août), la fréquentation estivale a toutefois tendance à s'essouffler et à se concentrer sur le mois d'août au détriment du mois de juillet

[163] Ce "troisième âge" ne forme évidemment pas un groupe homogène, tant sur le plan physique (il comprend des populations de différentes générations) que social (il comprend des individus de différentes catégories socio-professionnelles et catégories de revenus).

(*Ibid.*, p.30). Le printemps constitue un second souffle pour ces stations (il pèse aujourd'hui 20% des nuitées réalisées sur le littoral)[164].

Ces évolutions de la clientèle touristique ont été révélées depuis la fin des années 1980, alors que les problèmes de fréquentation ont incité les stations à réaliser des études de clientèle (PERRET, 1993, p.281). Le cas des stations de montagne et des clientèles de sports d'hiver est édifiant. À la fin des années 1980, une double crise frappe le marché des sports d'hiver (notamment entre 1986 et 1989), à la fois structurelle (saturation de la demande, fin de la mono-activité ski) et conjoncturelle (déficit d'enneigement[165]) (BOURDEAU, 2007). Les signes d'un ralentissement de la croissance alertent les professionnels du tourisme qui cherchent à en analyser les causes (CHARDONNEL, 1999, p.15). De nouvelles approches sont développées à partir d'études sur les attentes de la clientèle touristique. Deux études nationales font office de référence pour les stations de sports d'hiver : celle de la SEMA-METRA/IFOP sur les loisirs de montagne, produite en 1987, et celle du BIPE, réalisée en 1990, sur la demande de sports d'hiver (WOZNIAK, 2002).

La première analyse (SEMA-METRA) souhaite caractériser les tendances lourdes concernant l'évolution de la demande à partir de la prise en compte de trois variables : économiques, sociales et météorologiques. Elle s'appuie toutefois sur un postulat de base : la clientèle est principalement envisagée comme homogène (les skieurs seraient les seuls à composer la clientèle des stations d'altitude). Les conclusions du rapport portent finalement les stigmates de ce postulat : le modèle de la station intégrée en haute altitude est de fait plébiscité (sites fonctionnels, enneigement garanti, vaste domaine skiable). Cette première étude reste marquée par la logique de production (commercialiser de façon plus professionnelle) et non de vente (proposer une offre en adéquation avec les attentes fluctuantes de la clientèle). Le modèle dominant, créé par l'État, n'est pas remis en question, tandis que l'aménagement de la montagne est encore perçu comme un intérêt national (ces études sont d'ailleurs financées par l'État).

La seconde étude, menée par le BIPE, a permis d'affiner la segmentation des clientèles, à partir de trois critères : socio-démographie, motivations (sportive, détente, accompagnement) et intensité de la pratique (régulière, occasionnelle ou rare). Il y est mis en évidence que la clientèle majoritaire n'est pas une clientèle éminemment sportive (les réguliers sportifs, bien que les plus dépensiers, ne représentent que 12% de la clientèle), mais qu'elle est plutôt orientée vers des « séjours détente occasionnels ». Cette étude permet de révéler, pour la première fois, une tendance lourde en station de sports d'hiver (qui n'a cessé de s'accentuer depuis) : l'importance des demandes non directement sportives. Bien que difficilement quantifiable avec précision, la proportion de non-skieurs parmi les visiteurs de station est

[164] L'avant saison est de ce fait plus importante que le mois de juillet ; le printemps représente par exemple 1/5 de la fréquentation du littoral et constitue sa marge essentielle de progression (ATOUT FRANCE, 2010, p.30).
[165] Ce déficit se caractérise par une recrudescence d'hivers à faible enneigement, une diminution du nombre de jours d'enneigement et par l'élévation de la limite altitudinale de l'enneigement naturel (ETCHEVERS et MARTIN, 2002 ; AGRAWALA, 2001).

aujourd'hui estimée entre 16% et 50% selon les sources et les stations ; elle serait en augmentation croissante[166] (BOURDEAU, 2007). La pratique des skieurs en séjour devient également plus intermittente, comme le soulignent les touristes interrogés « *le ski, bon, à quatre heure c'est fini et après il faut trouver des choses à faire* »[167] ; « *il faut proposer plus d'activités qu'il n'y en a, penser à ceux qui ne skient pas en station et qui doivent passer leur temps, il n'y a pas uniquement le ski* »[168]. De fait, la demande est désormais plus exigeante en confort, en espaces, en environnement et en activités diversifiées.

Dans les années 1990-2000, deux autres études de clientèle viennent compléter, mettre à jour et affiner ces premières observations. Le rapport « *Pour un repositionnement de l'offre tourisme-loisirs des Alpes Françaises* » est produit en 1992 par la COFREMCA. Cette étude marque un tournant, les attendus sont de type « marketing » et les méthodologies mises en œuvre sont de fait plus qualitatives (WOZNIAK, 2002). L'objectif est de sonder plus en profondeur l'évolution de la société pour observer les facteurs qui influencent les attentes et les comportements de tourisme-loisir en montagne. Cette étude s'appuie sur l'analyse de l'évolution des comportements et des sensibilités de la population française (variables sociodémographiques et socioculturelles, variables d'attirance en matière de loisirs/vacances et de comportement réel de fréquentation). Elle met l'accent sur la complexité accrue de la demande inhérente aux sociétés hypermodernes[169] : il existe un panel de clientèles « montagne », auquel doit correspondre une offre plus diversifiée. Ces consommateurs sont plus évolutifs, plus versatiles (en quête de changement, de nouveauté, de diversité) et donc plus difficiles à fidéliser. Moins crédules, ils sont plus aptes à décoder les intentions masquées par les discours publicitaires. Plus mobiles dans l'espace et dans le temps, ils sont également plus sensibles au manque de qualité. Trois freins majeurs sont identifiés (CHARDONNEL, 1999) : la cherté du séjour aux sports d'hiver, la concentration de la fréquentation (qui engendre encombrement et possibilités de stress) et les limites de la « convenience » (les modes de réservation lourds ne permettent pas la flexibilité par exemple). Divers éléments sont avancés pour améliorer l'offre en question : au-delà de la diversification et d'une recherche croissante de qualité, il s'agit de conquérir de nouvelles clientèles en travaillant sur la commercialisation, sur le développement de la pluriactivité, mais également sur le cadre bâti. C'est la première fois que le cadre urbain (bâtiments et espaces extérieurs) est officiellement remis en question (WOZNIAK, 2002, p.28).

[166] Si les chiffres sont difficiles à fournir avec précision, Vincent VLES (2006, p.357) évalue en 2001 à 50% le nombre de personnes qui séjournent dans les stations sans pratiquer le ski. D'autres l'évaluent à 25%, en ajoutant que, parmi les pratiquants, 32% ont d'autres activités (GERBAUX et MARCELPOIL, 2006b, p.13).
[167] Entretien du 13 janvier 2009 avec un touriste en séjour à Saint-Lary.
[168] Entretien du 12 janvier 2009 auprès d'un homme en séjour à Gourette.
[169] Six tendances sont ici mises en lumière (WOZNIAK, 2002) : la vitalité (corps et esprit en harmonie), l'ouverture aux autres et la convivialité, la systémique et l'ouverture à la complexité (on quitte le modèle « progrès-richesse-bonheur » des années 1960), le développement du paradigme de l'indétermination depuis les années 1990, le besoin de sens et d'authenticité, la sensibilité accrue à la nature et à l'hypernaturel (la notion de développement durable se répand de façon concomitante) et, enfin, l'autonomie, la versatilité et la diversité croissantes des individus (fin de la société de masse dans laquelle chacun se conforme aux mêmes modèles).

Dernier en date, le « *Carnet de route de la montagne* » a été publié en 2000 par l'Agence française d'ingénierie touristique (AFIT), qui l'a d'ailleurs récemment réactualisé (Atout France, 2011). Partant du principe que l'écoute des clients doit nourrir l'action marketing, ce document rappelle que « *la meilleure façon de gagner des clients c'est encore d'éviter d'en perdre* ». Il souligne que l'activité touristique s'inscrit dans un environnement complexe marqué par l'évolution des pratiques et des comportements des clientèles, insérées dans le cadre plus large des évolutions socioculturelles globales. Cette étude met en lumière trois axes d'analyse (AFIT, 2000) :

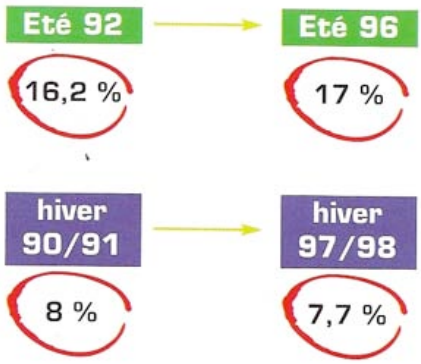
- l'évolution des comportements de la clientèle (pratiques d'achat, de consommation et d'information) ;

- les évolutions socioculturelles (marquées par l'exigence accrue d'un client devenu zappeur et joueur) : la montagne au sens large prend le pas sur la seule pratique du ski ;

- les spécificités de la montagne liées à la maturité des marchés et à l'élargissement de la concurrence.

Partant de ces constats, une typologie des pratiques touristiques est proposée. Elle est fondée sur les « 3R », c'est-à-dire la rupture, le ressourcement et les retrouvailles, pour caractériser ces évolutions qui touchent la montagne (AFIT, 2000), comme le littoral (ATOUT FRANCE, 2010). L'évolution du comportement des clientèles touristiques renvoie à la fois à leurs attentes (la trilogie des « 3 R »), à leurs pratiques et à leurs processus de consommation (diminution de la durée moyenne du séjour, mais augmentation du nombre de séjour par partant). Les clients, toujours mieux informés, se renseignent et comparent ; ils deviennent connaisseurs et exigeants. « *Accumulant des expériences variées de touristes et de clients de loisirs, ils ont un « univers de référence » aux standards de plus en plus élevés* » (AFIT, 2000, p.26). Le concept de « convenience » tend à s'imposer comme le plus symptomatique des évolutions en cours : simplification, facilitation fluidité et commodité en sont les maîtres mots. Autour de ce principe se greffent d'autres caractéristiques majeures, symboles de ces "nouvelles" attentes : l'idée de non-marchand, la montée du ludique, le désir de « vitalité soft », de bien-être et de santé ou encore l'attention portée à la qualité et à l'esthétique de la vie quotidienne. L'accroissement du niveau de vie et de la culture favorise le report d'attentes autrefois centrées sur les besoins les plus primaires (vivre, se nourrir, se reproduire, etc.) vers des attentes plus secondaires et symboliques (besoins sociaux et moraux), telles la qualité de la vie, des relations et de l'esthétique. La qualité urbaine et paysagère prend ainsi une importance accrue pour « *ré-enchanter le quotidien* » (*Ibid.*, p.55). La requalification des stations touristiques vieillissantes s'avère d'autant plus nécessaire qu'elles sont désormais confrontées à une concurrence accrue, tandis que les marchés sont mûrs ou ralentis (fig.10). Cette ouverture de la concurrence révèle au final les décalages croissants qui se font jour entre les motivations des clientèles et l'offre touristique de certaines stations.

Figure 10. Évolution des taux de départs en montagne pour les Français



Source : Mémento du tourisme, in AFIT, 2000

Une récente étude de la Direction générale de la compétitivité de l'industrie et des services (D.G.C.I.S.), portant sur les nouvelles perceptions de la valeur des offres touristiques, prend acte que « *la relation de consommation a profondément évolué cette dernière décennie, sous l'influence conjuguée d'une maturité croissante des consommateurs, de plus en plus aguerris aux techniques du marketing, et d'Internet, qui offre aux consommateurs un niveau d'autonomie dans le choix jamais égalé* » (D.G.C.I.S., 2010, p.9). Elle souligne que le coup d'arrêt, relativement brutal, porté à cette euphorie consumériste suite à la crise, a généré chez les consommateurs une « *posture inédite de réflexivité et d'ouverture au changement* ». Aux comportements purement adaptifs des consommateurs s'ajoute l'expérimentation de nouvelles manières de penser, de vivre et de consommer. La crise actuelle est perçue comme un « *puissant accélérateur de changement* », ayant permis aux consommateurs de prendre conscience de leur rôle d'acteur et de leur pouvoir dans le rapport de force du système économique. Il convient toutefois de souligner que le terme « *d'accélérateur du changement* » est sans doute un peu fort puisque, comme cela a déjà été évoqué préalablement, ce mouvement de « réappropriation » de la consommation s'inscrit dans un mouvement plus ancien d'une société hypermoderne (que la crise a mis en lumière de façon prononcée). Le constat reste néanmoins effectif : « *en devenant plus autonome et plus mature, le consommateur, à l'opposé de l'image d'un consommateur passif, devient de plus en plus un consommateur « coproducteur » de l'offre, c'est-à-dire partie prenante active de la démarche de conception et de production de l'offre.* » (*Ibid.*, p.17).

Ce processus de coproduction[170] de l'offre touristique révèle combien le consommateur est devenu un partenaire et un acteur de l'offre qu'il consomme. L'hypermodernité transpire largement dans le secteur touristique. Face à une société plus mondialisée et plus complexe, le besoin de renforcement des structures, des cadres et, surtout, des racines (qui sont sources de réassurance voire de sécurité), se fait de plus en plus sentir. Il se traduit, dans le domaine touristique, par de multiples phénomènes : un regain d'intérêt pour le connu et le proche, le

[170] Cette coproduction peut s'analyser à partir d'une triple dimension (D.G.C.I.S., 2010) : le simple travail de production (le client réalise une partie des tâches inhérentes à la vente de l'offre via par exemple des automates ou la technologie numérique), le travail de personnalisation (où le consommateur participe à la définition de l'offre) et le travail de co-création (dans lequel il contribue à définir et à tester ce qu'il pourra consommer, devenant ainsi une ressource pour l'entreprise).

rejet des grandes structures (associées au gigantisme et à la standardisation de la modernité), l'attrait revivifié pour le passé, le besoin de lisibilité et de clarté des offres, etc. (*Ibid.*, p.25). La recherche actuelle de « bien-être » est sans doute la tendance qui incarne le mieux ce « moi » hypermoderne, à la fois conscient de son corps mental et physique et désireux de le respecter.

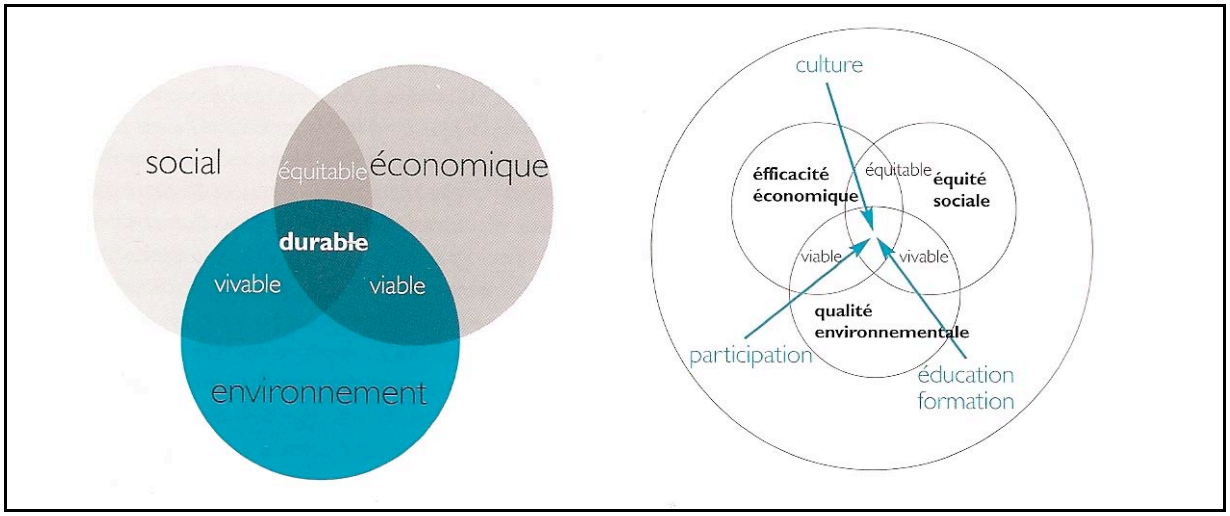
Si la station est entrée dans une économie de marché (marquée par l'évolution des attentes de la clientèle touristique dans un contexte d'hyperconcurrence), elle doit également s'adapter à une situation d'économie de l'environnement dans laquelle l'injonction du développement durable ou la problématique du changement climatique posent question et invitent à renouveler les modèles d'aménagement. L'AFIT, devenu Atout France, prend d'ailleurs acte de cette évolution dans son « *carnet de route de la montagne* ». Si la première édition, de 2000, avait comme sous-titre « *de l'écoute des clients à l'action marketing* », celui de 2011 a été modifié au profit de : « *pour un développement touristique durable des territoires de montagne* ».

3.1.2 Développement durable et tourisme durable : nouveaux référentiels d'action publique

Il ne s'agit pas d'appréhender de façon exhaustive l'émergence et les fondements du concept de développement durable, largement traité par ailleurs, mais seulement de rappeler certains éléments essentiels qui contribuent à lui donner corps. Le concept de développement durable s'est imposé ces dernières années sur la scène internationale, devenant aujourd'hui quasiment incontournable.

Sans développer outre mesure les fondements de ce concept, rappelons simplement ici que la notion de « *sustainable development* » (ou développement soutenable, paradoxalement traduit en français par développement durable) est apparue dans le rapport *Notre Avenir à Tous,* réalisé en 1987 et mieux connu sous le nom de rapport BRUNDTLAND (du nom de la ministre de l'environnement norvégienne qui dirigeait la commission). Cette notion est reprise la même année par l'ONU qui en propose une définition officielle : le développement durable est entendu comme le *« développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* ». En 1988, la notion est officialisée par la Commission des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement, mise en place par l'ONU et dirigée par Madame BRUNDTLAND. Ce concept transpose une vision, devenue aujourd'hui classique, des grands principes éthiques qui devraient orienter les actions humaines (PRADES, 1995). Il souligne la nécessité de composer entre les exigences de la sauvegarde de l'environnement et celles du progrès économique et social. Trois piliers sont généralement identifiés pour traduire les objectifs du développement durable (les champs environnementaux, économiques et sociaux), auxquels on ajoute parfois un quatrième, celui de la participation, soutenue par le principe de gouvernance (CHARLOT-VALDIEU et OUTREQUIN, 2009, p.18) – fig.11.

Figure 11. Schémas du développement durable



Source : Charlot-Valdieu et Outrequin, 2009, p.15 et p.20

L'idée selon laquelle la connaissance implique la responsabilité s'est imposée dans les sociétés hypermodernes, comme en témoigne le succès du concept de développement durable. Largement développée durant les années 1990, cette notion est devenue quasiment incontournable, si ce n'est dans les pratiques, tout du moins dans les discours, tant scientifiques que politiques et même quotidiens. Ce concept a toutefois fait l'objet de nombreux débats et critiques, sur lesquels on ne revient pas [171], se contentant de souligner que « *le développement durable a aujourd'hui un tel succès médiatique que cette expression finit par ne plus signifier grand chose* » (CHARLOT-VALDIEU et OUTREQUIN, 2009, p.14). Le développement durable est le plus souvent réduit à la dimension environnementale qu'il sous-tend. En ce sens, certains ont pris le parti de distinguer la durabilité faible (qui ne répond qu'à un des piliers du développement durable) de la durabilité forte « *qui s'appuie sur la transversalité, la recherche de synergie et la participation des acteurs, afin de créer de véritables dynamiques de projet* » (*Ibid.*, p.18). D'autres envisagent le projet de développement durable comme une utopie, à savoir non comme une illusion inaccessible, mais comme une « *force d'irradiation de la réalité depuis la théorie, qui détruit, fait renaître, vivifie le réel* » (DONADIEU, 2007, p.22). Le développement durable peut être appréhendé comme un mode de réflexion systémique dans lequel on est amené à définir des priorités, à créer des synergies et à valoriser l'ensemble des ressources locales, naturelles autant qu'humaines (CHARLOT-VALDIEU et OUTREQUIN, 2009, p.72). Surtout, le développement durable doit être compris comme une démarche qui se décline dans différents champs et à

[171] On pense notamment aux travaux de Serge LATOUCHE (1994) qui met en avant l'antinomie des termes développement et durable pour dénoncer l'emploi de ce concept comme alibi masquant la nécessité de repenser les fondements mêmes du développement et enlevant de fait tout espoir réel de changement (HATT, 2005). On pourrait également citer les travaux de Stéphane LABRANCHE (2004) qui questionne les principes de la participation en rappelant que la notion de développement durable s'est construite sur l'idée d'un développement durable participatif, bien qu'on ne se soit que rarement interrogé sur la compatibilité de ces notions. François MANCEBO (2007, p.86) s'interroge également sur la notion de « générations futures » soulignant que chaque personne risque en réalité de penser à ses propres générations (qui lui sont proches socialement et culturellement).

différentes échelles. C'est ici le champ particulier du tourisme et l'échelle spécifique des stations touristiques (moins souvent traitées que les villes) qui sont abordés.

Ce concept a mis du temps à s'imposer dans le champ du tourisme. L'Agenda 21, proposé en 1992, suite au *Sommet de la Terre* organisé à Rio, est par exemple composé de quarante chapitres, dont aucun ne traite spécifiquement du tourisme (thématique abordée seulement de façon indirecte dans les sections relatives au transport ou encore à la gestion de l'eau). Certains ont ainsi souligné que, bien qu'étant une « *activité économique majeure dans notre civilisation des loisirs, le tourisme semble paradoxalement souffrir d'un déni d'existence* » (CLARIMONT et VLES, 2006). Dans la lignée de la conférence de Rio, la conférence internationale qui s'est tenue à Lanzarote (Canaries), en 1995, a toutefois donné lieu à la production d'une « Charte du tourisme durable ». Le World travel and tourism council (W.W.T.C.) a également tenté de remédier à cet état de fait en proposant, en 1997, un Agenda 21 appliqué spécifiquement au tourisme ; ce rapport ne trouva cependant pas sa place dans les textes internationaux (*Ibid.*, 2006). C'est finalement par le biais de l'action de lobbying réalisée par des organisations non gouvernementales (telles *Tourism Concern*) que la notion de tourisme durable[172] a pu être développée au niveau mondial. Différentes chartes et déclarations ont été adoptées. On retient, entre autres, le Code mondial d'éthique du tourisme, adopté par l'Organisation mondiale du tourisme (O.M.T.) en 1999 et par l'ONU en 2001. Ce texte, impulsé par la France, vise à promouvoir un « nouvel ordre touristique mondial », équitable, responsable, durable, au bénéfice de tous les acteurs. Le tourisme durable se veut incarner une rupture avec « *des modèles touristiques obsolètes et à fort impact* » et entend au contraire proposer un « *nouveau modèle économique* » (FRANÇOIS, 2007, p.120). L'existence actuelle d'une réflexion spécifique sur la durabilité de cette activité témoigne d'ailleurs de son importance d'un point de vue économique. Appliquée au tourisme, la question du développement durable doit favoriser l'équilibre entre trois objectifs : le développement de la branche touristique (emplois créés et ressources pour les habitants et la collectivité locale), la protection des espaces fragiles et la dimension sociale entendue comme la nécessité d'éviter les formules élitistes et la volonté d'assurer la justice sociale[173] (MERLIN, 2007). Afin de limiter les impacts relatifs à la concentration de fréquentation sur un espace touristique restreint (et dans un temps limité), il s'agit de favoriser la mise en place d'une forme de « *tourisme moins centré et plus diffus* ». Ce tourisme, maîtrisé et contenu, doit également chercher à associer « *tous les acteurs du développement aux processus décisionnels* » (DEMESSINE, in AFIT, 2000).

[172] La Commission européenne définit le tourisme durable comme ce qui « *représente toute forme de développement, d'aménagement, d'activité touristique qui respecte l'environnement, préserve à long terme les ressources naturelles et culturelles, est socialement et économiquement durable et équitable* » (STOCK, 2003, p.238).

[173] La notion de justice sociale, si elle fait surtout référence aux conditions du développement touristique dans les pays en voie de développement, ne doit selon nous pas occulter pour autant la nécessité, dans les pays développés, de porter une plus grande attention au devenir des actifs saisonniers (emplois précaires, difficultés à se loger, etc.).

Au niveau local, la France a, quant à elle, élaboré une « *charte nationale d'éthique du tourisme* » (SET, 2001). De même, le tourisme est abordé comme une filière particulière dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement. Plus largement, la charte de l'environnement du 28 février 2005 a été adossée à la constitution française, qui érige le développement durable au rang de principe des politiques publiques. Dans cette mouvance, les Français apparaissent plus sensibilisés à ces questions. L'enquête B.V.A., réalisée pour le Ministère du tourisme, au sujet des intentions de départ des Français pour 2007, révèle par exemple que 58% d'entre eux se disent prêts à privilégier une destination agissant en faveur de l'écologie, 86% souhaitent adopter un comportement d'éco-consommateur sur place et 56% déclarent vouloir privilégier un hébergement disposant d'un éco-label (AGENCE DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE, 2009).

L'injonction du développement durable a également été déclinée à l'échelle plus particulière des territoires touristiques de montagne et du littoral. Comme l'a montré Hugues FRANÇOIS, le développement durable fait l'objet d'une construction locale de normes visant à régir les rapports entre le système de production et son environnement. Le concept de durabilité « *participe à un renouvellement général du modèle touristique dans le contexte post-fordiste* » (FRANÇOIS, 2007, p.108-109) et, plus largement, hypermoderne. Il s'intéresse aux canaux de transmission du développement durable aux territoires. Sans entrer dans les détails, on soulignera seulement qu'une multiplicité de textes (rapports, guides, chartes, etc.) tentent de décliner la problématique du développement durable aux stations, par de multiples angles d'approches. On peut citer par exemple la Charte nationale en faveur du développement durable dans les stations de montagne réalisée en 2006 par l'Association nationale de maires des stations de montagne (A.N.M.S.M.), l'éco-guide annuel des stations de montagne proposé par Mountain Riders depuis la saison 2006-2007, le Plan de développement durable du littoral Aquitain pour 2007-2020, etc. (fig.12).

Figure 12. Multiplication des démarches en faveur d'un développement durable en station

Cette montée en puissance de la sensibilité environnementale encourage une ouverture de la station sur son territoire environnant, favorisant ce faisant la diversification de son offre. Le début des années 1990 marque un tournant : nature et paysages sont abordés conjointement

comme un patrimoine à préserver et une ressource à exploiter (un capital de réussite pour l'avenir) : « *les collectivités découvrent la nature en tant que ressource* » (LAROQUE-CHOUNET, 1998, p.19). Nature, environnement et paysages sont considérés comme des éléments de diversification et de renouvellement de l'offre touristique (parallèlement aux nouvelles aspirations des vacanciers).

Cette vision idyllique d'une prise de conscience socio-environnementale et d'une responsabilisation des acteurs locaux en faveur d'une plus grande durabilité de leurs actions ne doit pas faire oublier pour autant que les premières formes d'acceptabilité de la question environnementale ont émergé en partie avec la crise de la fréquentation du début des années 1990 (BOURDEAU, 2007). La question de la durabilité émerge lentement dans l'univers des stations. Face à la crise de fréquentation qu'elles rencontrent à la fin des années 1980, la réaction des opérateurs touristiques s'est limitée dans un premier temps, comme cela a été souligné, à une « *repentance patrimoniale d'ordre esthétique* » durant les années 1990 (WOZNIAK, 2006a). La question environnementale n'acquiert une véritable légitimité que dans les années 2000 et l'hiver 2006-2007, marqué par fort déficit d'enneigement, s'inscrit comme un « *temps de la révélation* » (BOURDEAU, 2009, p.5). Les bonnes résolutions se sont succédées durant cette dernière décennie (événementiels sur cette thématiques, démarches de certification environnementale des remontées mécaniques, etc.), parallèlement à la multiplication des labels et des récompenses. Les démarches sont centrées sur la sensibilisation collective à l'environnement, mais elles restent toutefois relativement basiques et ponctuelles en France[174]. Cet état de fait tend à remettre en question leur crédibilité ; on les accuse de n'être que de simples démarches de "*greenwashing*" (ou "*verdissement*"). Le lancement de la « *Charte nationale en faveur du Développement durable dans les Stations de Montagne* », par l'A.N.M.S.M, semble toutefois indiquer un changement majeur dans les politiques d'aménagement de la montagne : le volontarisme environnemental paraît désormais irréversible (*Ibid.*).

S'il est de mise, il ne va cependant pas sans tension ni controverse. Le consensus sur les exigences de qualité environnementale n'est pas exempt de contradictions, comme en témoigne le syndrome « AIE », portant sur le triptyque automobile, immobilier et enneigement artificiel (BOURDEAU, 2007). Premier syndrome, l'automobile, qui a été un vecteur majeur de la massification du tourisme, reste encore le moyen d'accès privilégié aux stations pour plus de 80% des nuitées (BOURDEAU, 2009, p.6). Source paradoxale de liberté et de mouvement, comme de contraintes et d'impacts, la problématique de la place de l'automobile et des circulations motorisées se pose désormais comme un véritable défi pour ces stations, été comme hiver. Deuxième syndrome, l'immobilier, à la fois « *moteur et frein* » reste un levier fondamental de l'aménagement des stations. Ce qui a largement été abordé comme une « *fuite en avant immobilière* » (PERRET, 1993 ; FRANÇOIS et MARCELPOIL, 2006 ; BOURDEAU, 2009), est encouragé, ces dernières années, par les mesures d'incitation fiscale,

[174] Alors qu'aux États-Unis la charte *sustainable slopes* engage près de deux cent stations (BOURDEAU, 2007).

telles le dispositif des Zones de revitalisation rurale (Z.R.R.)[175], initié en 1995. Cette construction en neuf ne permet d'ailleurs pas de répondre à la seconde problématique immobilière : celle de la sortie de nombreux lits du marché locatif, par obsolescence ou par stratégie spéculative. Enfin, le troisième syndrome fondamental concerne les questions soulevées par le recours à l'enneigement industriel, dernière « *solution-problème* ». Largement utilisé comme palliatif face au déficit de neige naturelle, il se révèle être une source croissante d'impacts environnementaux et socioéconomiques (OCDE, 2007 ; CIPRA, 2004 et 2006 ; BOURDEAU, 2009).

C'est dans ce contexte, chargé de handicaps structurels et fonctionnels, que le recours à des communications « vertes » est largement employé, comme si les publicités et les labellisations autoproclamées pouvaient résoudre les paradoxes profonds au cœur des politiques d'aménagement de la montagne. On pourrait enfin souligner, en référence à Serge LATOUCHE (1994) et Hugues FRANÇOIS (2007), une autre ambiguïté qui imprègne les démarches de territorialisation de la durabilité : la reconnaissance originelle de la légitimité locale dans la gestion environnementale (en vertu du principe de subsidiarité), ne peut masquer le renforcement du droit de regard sur les modes de développement localisés qu'elle induit. Le développement durable peut être appréhendé comme « *un construit qui participe et s'inscrit dans le processus de construction territoriale. Tous deux apparaissent intimement liés dans leur construction réciproque : si le local concrétise la durabilité, cette dernière enrichit en retour les éléments constitutifs du territoire* » (FRANÇOIS, 2007, p.51). Par ailleurs, les problématiques du changement climatique ont également joué un rôle de catalyseur dans le développement du concept de durabilité, notamment en montagne.

3.1.3. Au-delà du développement durable : la question du changement climatique

Le 12 octobre 2007, Al GORE et le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat[176] (GIEC) se sont vus attribuer conjointement le prix Nobel de la paix 2007. La question du changement climatique est résolument mise sur le devant de la scène internationale. Cette question n'est qu'effleurée dans ce travail dont elle n'est pas l'objet central ; elle fait l'objet de divers travaux de recherche par ailleurs[177]. Le changement climatique constitue un facteur majeur de mutation de l'économie touristique hivernale (BOURDEAU, 2007, p.24). Pour Jean-Christophe LOUBIER (in BOURDEAU, 2007, p.89), « *toutes les conditions sont réunies pour que l'on assiste à une recomposition du paysage de l'or blanc et des pratiques qui lui sont liées* ».

---

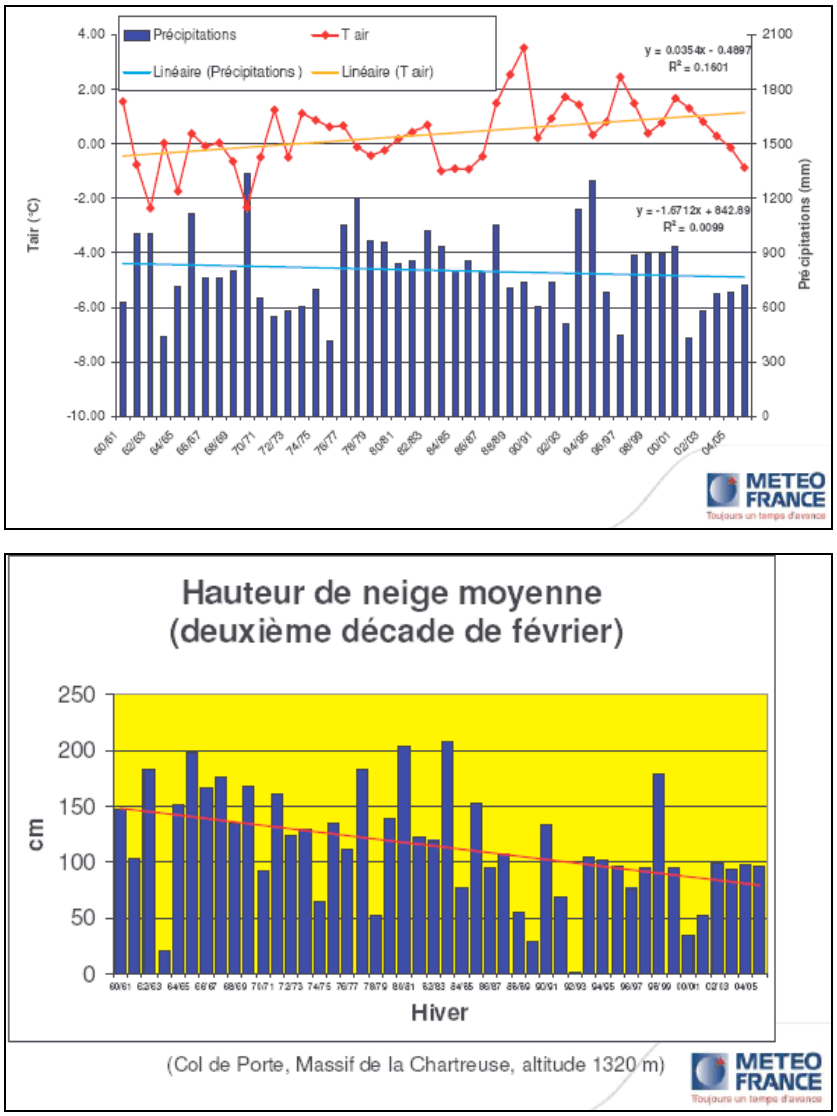
[175] Philippe BOURDEAU (2009, p.6) rappelle que, pour la période 2000-2002, plus de la moitié des crédits se sont concentrés sur six communes de Maurienne alors que 20 000 communes françaises étaient éligibles

[176] Le GIEC (ou I.P.C.C. en anglais) a été crée à la demande du G7 (désormais G8), en 1988. Il est placé sous la double compétence de l'Organisation Mondiale de la Météorologie et du Programme pour l'Environnement des Nations Unies et possède son propre budget. Il joue un rôle prépondérant dans l'analyse du changement climatique, bien que ses résultats fassent l'objet de multiples critiques (incertitudes structurelles et conjoncturelles des projections, approximation des projections régionales, etc.), sur lesquelles on ne revient pas dans cette recherche.

[177] On pense notamment à : AGRAWALA, 2007 ; ETCHEVERS et MARTIN, 2002 ; ou encore, LANGEVIN, MUGNIER, MARCELPOIL, 2008.

La montagne et les stations de sports d'hiver sont particulièrement concernées par ces évolutions potentielles qui pourraient, entre autres, avoir un impact sur l'évolution de leur couverture neigeuse. Les travaux sur ce sujet très sensible sont plutôt rares. L'étude de Pierre ÉTCHEVERS et d'Éric MARTIN (qui s'appuie sur les modèles statistiques CROCUS et SAFRAN de Météo France) tient lieu de référence[178] (fig.13 et 14).

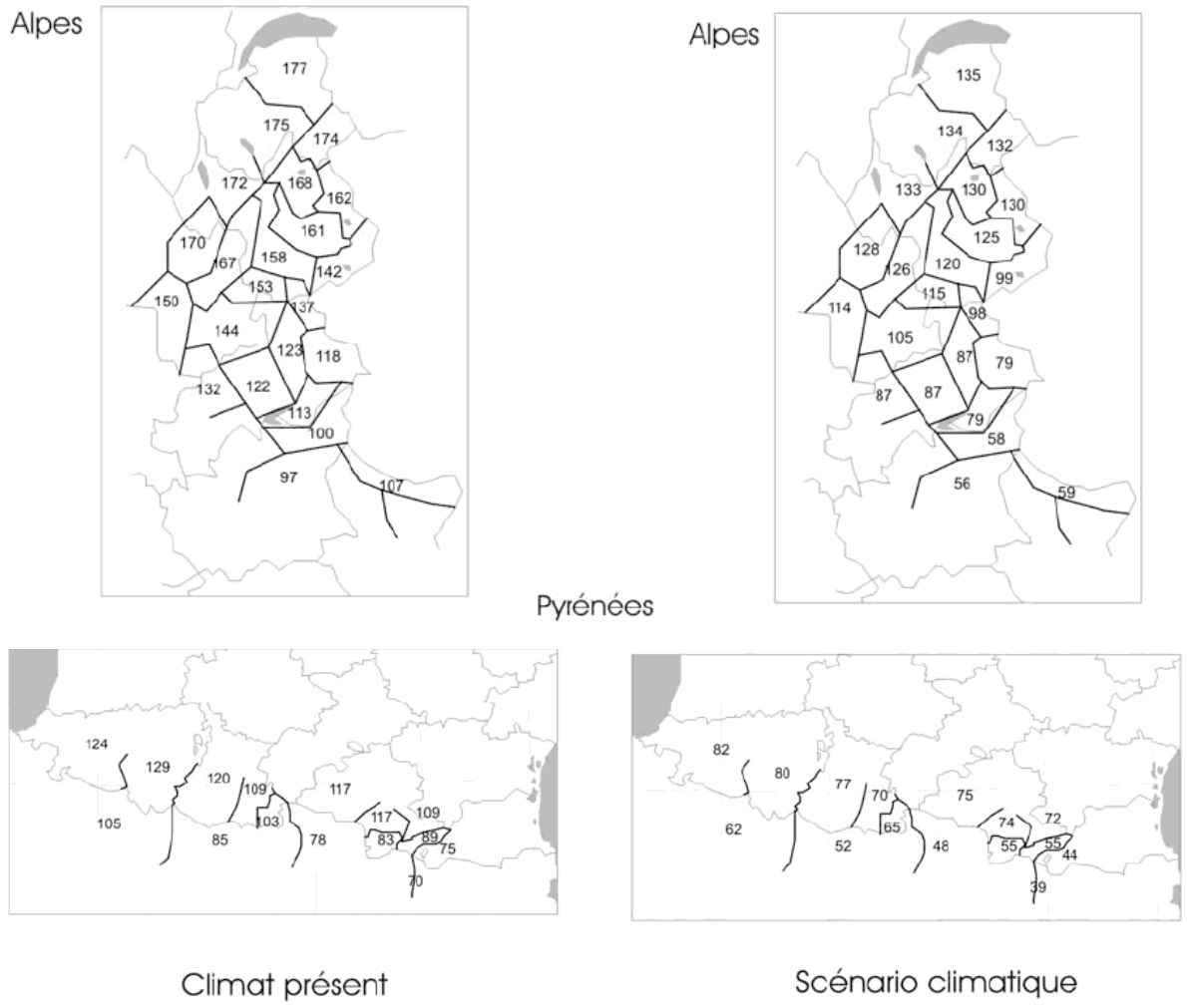
Figure 13. Évaluation de l'évolution de la couverture neigeuse



Source : Météo France

[178] Référence qui a parfois été critiquée, dans la mesure où cette analyse se base sur une extrapolation des résultats obtenus sur l'unique site étudié du Col de Porte, mais qui reste toutefois selon nous d'intérêt.

Figure 14. Simulation sur la durée moyenne de l'enneigement à 1500 mètres (en jours par an), dans les Alpes et les Pyrénées (sous Safran et Crocus)



Source : Étchevers et Martin, 2002

Face au risque d'une diminution de la durée moyenne d'enneigement, les stations se sont engagées dans deux axes de travail pour réduire les risques de perte d'attractivité. Elles recourent largement, d'une part, aux techniques leur permettant de garantir le ski et en particulier à la production de neige de culture, pourtant fragilisée par des conditions de productions dépendantes d'une abondante ressource en eau et en énergie (BOURDEAU, 2007). Comme l'explique le Directeur général des services de la commune support de la station de Gourette, « *la question du réchauffement climatique, oui certainement, ça inquiète tout le monde, mais au plan technique, il semble que la neige de culture (pour peu qu'elle soit gérée avec la politique de l'eau) puisse être une alternative au moins dans les quinze ans à venir* »[179]. De même, pour le chargé de mission à la Direction du développement au conseil général des Pyrénées-Atlantiques, le manque de neige a conduit à faire évoluer le produit ski, ce qui passe par une logique productiviste de développement de la neige de culture qui devrait permettre de garantir le produit ski durant encore quinze à vingt ans[180]. Il rappelle toutefois

[179] Entretien du 11 avril 2008.
[180] Entretien du 28 février 2008.

que cet axe est devenu insuffisant, soulignant la nécessité de penser la reconversion possible de certaines stations ou, tout du moins, la question de leur diversification, ce qui les invitent à restructurer leur cadre urbain.

Les stations cherchent d'autre part à proposer une diversification temporelle de leur offre, en tâchant de mieux exploiter le site durant les différentes saisons et notamment l'été (LOUBIER, in BOURDEAU, 2007, p.93). On ne doit pas oublier d'ailleurs que la question de la saisonnalité n'est pas immuable en station, comme en témoigne le renversement des pratiques saisonnières au tournant du XX^{e} siècle (les pratiques balnéaires hivernales deviennent estivales et, inversement, les pratiques estivales de la montagne deviennent hivernales). Les acteurs locaux soulignent fortement cet enjeu, considérant que le risque du changement climatique pourrait finalement se révéler une opportunité pour les stations. Le maire de la commune support de la station de Gourette considère par exemple que « *si le réchauffement climatique doit engendrer des périodes plus chaudes en plaine, dans les villes, la montagne retrouvera peut-être sa place pour que les gens viennent chercher de l'air frais et un bien-être. Par rapport à ça c'est sûr que, sur l'hiver, ça peut être inquiétant, mais il faut l'anticiper en fabriquant un produit montagne qui ne soit pas axé que sur le ski […] ça entraînera peut-être un plus grand étalement de la saison* »[181]. Cet avis est également partagé par un chargé de mission à la Direction du développement du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques pour lequel, une des chances possibles du changement climatique réside pour la montagne dans un retour éventuel vers une forme de climatisme. L'attractivité de la montagne estivale serait assurée par des températures plus douces qu'en ville[182]. Finalement, pour le Directeur général des services de cette commune, « *ce qui est quand même extraordinaire, c'est que le changement climatique, on en fait un atout touristique. La qualité environnementale va devenir un des enjeux majeurs des stations, à tous les points de vue : au niveau de l'aménagement, des rendus, de la vie locale, etc.* »[183].

Le rapport de l'O.C.D.E., réalisé sous la direction de Shardul AGRAWALA, en 2007, pose dans ce contexte les bases d'une réflexion concernant l'adaptation du tourisme d'hiver et la gestion des risques naturels dans les régions alpines, révélant l'importance des enjeux qu'ils sous-tendent. Les médias se font par ailleurs l'écho de ces analyses, confondant d'ailleurs, à tort mais allègrement, changement climatique et réchauffement climatique. Un article des *Échos*, publié le 6 mai 2009, souligne par exemple que : « *en termes d'impact économique, les communes touristiques ont particulièrement à craindre les conséquences du réchauffement de la planète, estime une étude de l'Insee. Celles de montagne sont en première ligne* ». De même, dans *Pyrénées Magasine*, Pascal JALLABERT (2009, p.23) s'interroge sur la « *fuite en avant* » des stations qui, malgré la crise du pouvoir d'achat et le « *réchauffement climatique* » investissent à grands frais pour maintenir les sports d'hiver, faute d'autres alternatives pour l'emploi.

[181] Entretien du 18 juillet 2008.
[182] Entretien du 28 février 2008.
[183] Entretien du 17 juillet 2008.

Si nombre d'acteurs locaux préfèrent ne pas s'inquiéter de ces évolutions climatiques (dont ils minimisent les conséquences à court terme), ces changements interrogent plus largement les acteurs publics et les chercheurs. Ces évolutions s'inscrivent dans un mouvement complexe de mutation des référentiels et des pratiques qui ont sous-tendu l'activité touristique durant les Trente glorieuses. Le modèle d'aménagement et d'urbanisme qui a fait naître les stations touristiques contemporaines est aujourd'hui largement questionné. Ces contraintes externes, liées aux évolutions de la clientèle touristique et au développement durable, se font l'écho des contraintes internes aux stations et notamment le vieillissement d'un modèle de fonctionnement et d'aménagement *fordo-keynésien*.

3.2. Des contraintes internes : vieillissement d'un modèle urbanistique

> *« Les critères du développement durable traversent cette trame historique et posent la question de la modernisation de ces villes vieillissantes et celle de l'adaptation permanente du cadre bâti aux attentes du client : les stations courent le risque de se démoder de plus en plus vite. »*
>
> (VLES, 2010a, p.45)

Pour expliquer les difficultés rencontrées, les nombreux arguments avancés par les professionnels renvoient le plus souvent aux facteurs externes (raisons climatiques, non étalement des congés, baisse du pouvoir d'achat, etc.), évitant de remettre en cause la dynamique interne du système de production dans lequel s'est inscrit le développement et le fonctionnement des stations contemporaines (PERRET, 1993, p.270). Pourtant, comme le rappelle Philippe BOURDEAU (2009, p.2), le modèle industriel du tourisme, construit à partir de la standardisation de l'offre, de la spécialisation saisonnière, de la dépendance vis-à-vis du marché immobilier ou encore de la banalisation paysagère et expérientielle, paraît aujourd'hui avoir atteint des limites en termes de durabilité. L'évolution des attentes des clientèles va de pair avec l'obsolescence des hébergements, qui ont plus d'une quarantaine d'années. Au niveau du parc de logement, il apparaît aujourd'hui que l'offre ne correspond plus à la demande, dans un secteur d'activité devenu très concurrentiel. « *À la question légitime de l'entretien des édifices, posée dans les années 90 (les immeubles ont alors vingt à trente ans), se superpose celle de leur image « démodée »* » (WOZNIAK, 2006a, p.147). Les stations doivent adapter leur offre aux évolutions de la clientèle, alors même que leur vieillissement nécessite de dépasser l'utilisation d'un urbanisme néo-traditionnel enclin au pastiche, au profit d'investissements de remise à niveau, voire, parfois, de destructions (VIARD, 2000, p.127).

3.2.1. Le vieillissement du modèle d'aménagement fordo-keynésien

> *« Les grandes entreprises fordiennes et les actions publiques de type keynésien sont devenues ainsi de moins en moins performantes dans un contexte où les réalités sociales étaient plus hétérogènes et où, par conséquent, les évolutions étaient de moins en moins prévisibles. »*
>
> (ASCHER, 2000, p.75)

Au-delà du vieillissement des structures et infrastructures, il s'agit plus globalement du vieillissement d'un modèle d'aménagement *fordien*, en déclin à l'ère de l'hypermodernité. Le fordisme s'est développé dans un contexte où le futur paraissait prévisible et planifiable (ASCHER, 2000, p.73). Ce système est progressivement entré en crise du fait de la montée des incertitudes, dans laquelle la crise du pétrole a sans doute joué un rôle de catalyseur. Le processus d'individualisation (les réalités sociales sont plus hétérogènes) a perturbé la logique de production de masse répétitive au cœur des performances fordiennes. L'hypermodernité est marquée par la singularisation du consommateur : le processus d'individualisation de la consommation entraîne une diversification de la demande en biens de consommation, comme en loisirs touristiques. Ces évolutions convergentes ont mis en cause les formes fordo-keynésiennes de l'aménagement.

Les stations touristiques construites dans les années 1960-1970 sont, à leur tour, entrées dans une phase qui s'apparente à une saturation des marchés et se retrouvent, depuis les années 1980, confrontées à la nécessité de se maintenir et de s'adapter aux évolutions socio-économiques. En montagne et sur le littoral français, de nouvelles activités sportives sont par exemple proposées dans les années 1980-1990, pour répondre au développement d'une contre-culture sportive de la glisse (le monoski, le snowboard, le kart sur glace, le surf, le body-board, le char à voile, etc.) au sein d'une société hypermoderne. Si les activités sont diversifiées, le fonctionnement plus profond et plus complexe des stations est plus lent à évoluer. La production immobilière reste le pilier qui sous-tend les investissements touristiques (remontées mécaniques évidemment, mais également, dans une moindre mesure, entretien et gestion des plages, golf, parcs de loisirs, piscine, etc.). Les investissements ont été et sont toujours commandés, le plus souvent, non par des études de marché, mais bien par des impératifs financiers, d'équilibrage des investissements liés aux aménagements touristiques (PERRET, 1993, p.273 ; CAZES, 1992, p.131). Le cas de l'équipement du domaine skiable est sans doute le plus édifiant. Il a toujours été suivi d'une extension de la capacité d'accueil. Véritable « engrenage », pour reprendre le mot de Jacques PERRET (1993), ce mode de financement par la production immobilière, qui est à la base du système de production des stations *fordo-keynésiennes*, n'a toujours pas été dépassé malgré les inquiétudes sur l'avenir du marché et les difficultés économiques rencontrées par de nombreuses communes[184]. Le

[184] Dans les années 1990, la situation financière de nombreuses communes de montagne (mais c'est également parfois le cas de communes littorales), est inquiétante. En 1991, le rapport Lorit au Ministère de l'Intérieur décrit ainsi une situation difficile pour les communes de montagne. Le taux d'endettement est élevé (souvent supérieur à 50% de leurs recettes de fonctionnement), la dette par habitant est six fois supérieure au ratio admissible pour ce type de commune et le recours à des emprunts ou des avances de trésorerie pour honorer leurs dettes est de l'ordre de 60% (PERRET, 1993, p.284-285).

récit prométhéen a décliné dans les discours, mais l'imaginaire terrassier et bétonneur est toujours à l'œuvre dans les pratiques, même s'il n'est plus répercuté par les médias ni reçu dans l'opinion, réduit au statut de récit honteux face au consensus environnementaliste (BOZONNET, 2002). L'un des anciens élus de la commune de Seignosse affirme par exemple que « *s'il y a à investir on pourrait faire un peu d'immobilier là, vendre du terrain pour financer les investissements [...] la commune n'a pas les moyens d'investissement sur son budget donc il faudra trouver de l'argent d'une manière ou d'une autre ; donc on pourra peut-être densifier un peu les choses ici* »[185]. Les premières crises de l'enneigement et de l'immobilier (comme les plus récentes) remettent en cause ce modèle de développement par l'équipement et l'urbanisation. Pourtant, bien que le tourisme de montagne soit entré dans une période de crise, la majorité des acteurs concernés, s'ils ne la nient pas, continuent toutefois à fonctionner comme si ce marché était toujours en phase de croissance (ADAMKIEWICZ, in BOURDEAU, 2007, p.173). D'une part, si l'immobilier a longtemps permis de financer le développement des stations, ce schéma ne semble pas indéfiniment reproductible. Arrivant à un seuil d'occupation maximale des sols, de nombreuses stations se retrouvent confrontées à la nécessité de trouver d'autres moyens que les droits à construire pour financer leur développement et leurs infrastructures touristiques (VLES, 1996, p.30). D'autre part, si le marché du tourisme d'hiver est désormais jugé mature, les contraintes d'équipement du domaine skiable demeurent (FRANCOIS et MARCELPOIL, 2006) et la « *course aux investissements "neige" reste importante* » (VLES, 2006, p.323).

Cette question se fait l'écho d'une autre problématique fondamentale, celle de la saisonnalité de la fréquentation. La logique constructive a conduit inévitablement à une augmentation quantitative de la capacité d'accueil qui nécessite, en retour, l'adaptation des équipements sportifs et publics. La forte saisonnalité de ces stations est aujourd'hui questionnée. L'offre urbaine s'est adaptée en quantité aux « pics » de fréquentation touristiques (estivaux ou hivernaux), conduisant du même coup à une surcapacité des structures et infrastructures d'accueil durant le reste de l'année, ce qui pose inéluctablement la question de la rentabilité de ces équipements. En cela, l'allongement de la saison touristique constitue un enjeu fondamental. Il nécessite toutefois de résoudre les questions d'animation et d'optimisation des hébergements existants (alors qu'un nombre important de résidences secondaires restent fermé). Certains rappellent l'intérêt qu'il existe à ventiler les investissements vers des équipements hors-ski pour satisfaire la diversité des attentes et des clientèles, tandis que l'âge des partants à la montagne ne cesse d'augmenter. Ils ne consomment plus la montagne de manière intensive. Les « à côté du ski » deviennent peu à peu des éléments déterminants dans le choix des clients (ADAMKIEWICZ, in BOURDEAU, 2007, p.176). Les stations de ski cherchent à muer en véritables stations touristiques de montagne. La vente de l'activité ski, qui reste centrale, doit pouvoir bénéficier de services annexes traduisant le passage d'une approche en termes de « mono produit ski » à un produit touristique global (POUTISSOU, 1999). Pour faciliter le retour sur investissement et rentabiliser l'outil touristique face au développement des contraintes économiques, il s'agit également de

[185] Entretien du 9 février 2009.

jouer sur le décloisonnement de la saisonnalité touristique[186]. En définitive, « *les enjeux de la diversification et de la complémentarité estivale sont particulièrement forts pour les stations de faible et moyenne altitude, dont les capacités d'investissement sont limitées, et qui risquent d'être de plus en plus confrontées à des conditions climatiques défavorables à la production artificielle de neige du fait de l'élévation des températures* » (BOURDEAU, 2007, p.34).

On peut d'ailleurs noter que ce modèle, qui ne fonctionne plus pour les collectivités publiques, pose également question aux organisations du tourisme social. Après l'âge d'or des années 1960-1970, les associations de tourisme social sont confrontées aux évolutions de la demande et à la transformation des modalités de structuration des familles (RAUCH, 1993, p.115). La composition familiale moyenne baisse depuis les années 1980 (diminution des familles nombreuses, multiplication des familles monoparentales, etc.), ce qui se traduit par une perte d'occupation des lits. Parallèlement, elles subissent les contraintes du calendrier scolaire (le nombre de journées offertes aux familles s'est trouvé diminué de plus de deux mois entre 1981 et 1986), alors même qu'elles doivent remettre à niveau leurs équipements pour répondre aux nouvelles normes de confort et de vacances (*Ibid.*). À ce vieillissement d'un modèle s'ajoute le vieillissement des acteurs locaux. Les premiers entrepreneurs arrivent aujourd'hui en fin de vie professionnelle, la question de leur relève par une nouvelle génération se pose (PERRET, 1993, p.295). Leurs enfants ne semblent pas particulièrement motivés à reproduire un système qu'ils jugent souvent fragile et ceux qui relèvent le défi ont tendance à reproduire l'ancien système en se reposant sur les acquis de la génération précédente[187].

Comme l'a souligné Bernard DEBARBIEUX (1995, p.35), après avoir cru aux vertus d'un modèle unique de tourisme montagnard, les aménageurs et les professionnels du tourisme sont désormais conduits à parler de « niches de clientèles », face à l'actuelle diversification des motivations et des pratiques. Philippe BOURDEAU (2009, p.2) alimente ce constat en soulignant que les sports d'hiver font de plus en plus figure de « niche » touristique en faveur des clientèles internationales et des skieurs de proximité. Les opérateurs touristiques privilégient, à la croissance en volume de fréquentation, une stratégie de croissance en valeur (marquée par la montée en gamme, l'augmentation du prix des forfaits, etc.), ce qui accentue du même coup le caractère élitiste de cette pratique[188]. La « démocratisation » du tourisme de montagne, qui avait pourtant été annoncée et revendiquée dans les années 1970, ne semble plus à l'ordre du jour pour les opérateurs, privés comme publics, comme en témoigne également le départ ou l'expulsion des différentes formes de tourisme social (colonies, classes

[186] La saisonnalité marquée du tourisme dans les stations fordo-keynésiennes se traduit de facto par un surdimensionnement des infrastructures des lieux appelés à une multiplication temporaire de leur population (donc à un surcoût que les impôts locaux ne peuvent absorber sans aide de l'État et des collectivités), ainsi que par un afflux de population concentré sur de courtes périodes.

[187] On doit toutefois souligner que cette tendance est à relativiser dans la mesure où se multiplient les chefs d'entreprise non originaires du pays.

[188] Il souligne par exemple que, en France, 2 à 3% des pratiquants « consomment » 70 à 80% des journées-skieurs.

de neige, V.V.F., etc.) d'une part importante des grandes stations soumises à une forte pression foncière et immobilière.

L'évolution des attentes de la clientèle touristique, tout comme l'injonction croissante du développement durable, font finalement peser une pression externe sur les destinations qui interrogent directement leur altérité territoriale et leur capacité à se démarquer (FRANÇOIS, 2007, p.75). Dans ce contexte, le cadre urbain des stations prend une importance accrue qui remet en question le recours au seul urbanisme néo-traditionnel.

3.2.2. Quand le postmodernisme architectural se fait pastiche

> *« Qu'elles jouent la carte de la modernité ou celle de la tradition, les stations de montagne se contentent souvent de cultiver des stéréotypes. En cela elles concourent à une uniformisation des pratiques et des aménagements touristiques de la montagne et à une déterritorialisation des espaces consacrés aux loisirs. »*
>
> (DEBARBIEUX, 1995, p.65)

Parallèlement au développement des premières études de marché, à la fin des années 1980, les stations sont effet entrées dans l'ère du marketing ; c'est la fin des grandes utopies (WOZNIAK, 2006a, p.103). « *Des efforts de marketing sont entrepris par les stations et par les professionnels de la montagne, depuis une quinzaine d'années à travers des investissements de plus en plus lourds en promotion et en démarchage. Des stratégies de marketing se développent, qu'elles soient axées sur une station ou sur une gamme de produits* » (BARRON-YELLES, 1999, p.130). Ces études de marché témoignent, pour Marie WOZNIAK (2002, p.29), du basculement progressif d'un système de production des stations, à celui de leur commercialisation. Les premières études de marché auraient sonné le glas aux grandes utopies[189]. Face aux critiques qui leur ont été adressées, les architectes ayant largement contribué à la création des stations contemporaines opposent la dimension expérimentale de leurs conceptions, soulignant que la station était un lieu d'innovation technique. Ils mettent en question l'absence actuelle de projet, d'ambition et d'innovation dans les aménagements plus récents. Ils s'inquiètent de la banalisation actuelle d'un habitat « tyrolo-savoyard » et d'un style « pastiche post-moderne », qu'ils méprisent et qu'ils dénoncent, paradoxalement, parce qu'il gomme tous les particularismes locaux (FRANÇOIS, 2007, p.81). Les stations sont entrées dans l'ère du marketing qui consacre le « décor urbain », par l'« habillage » de leur cadre bâti. Le cadre bâti est considéré comme un outil de séduction et un moyen de rester à la mode, afin de garantir la pérennité de l'activité. Marketing, architecture et urbanisme se révèlent rapidement indissociables (*Ibid.*, p.171).

[189] Jean-Paul BOZONNET (2002) se distingue ici, en faisant l'hypothèse que la "symbolique montagnarde" est en réalité aussi vivante qu'autrefois. La différence principale étant qu'elle n'est plus le fait de l'État et de ses appareils idéologiques, dont l'emprise s'est desserrée dans les sociétés hypermodernes (marquées par la perte de légitimité des appareils étatiques, le dépérissement des partis et des églises, la division et le morcellement des fédérations de sports alpins, etc.). De fait, cette déprise a été compensée par l'influence croissante des médias et des industries touristiques. La symbolique de la montagne, déconnectée des institutions éducatrices et du grand récit des années 1950-60, réapparaît ainsi, par fragments, dans le discours publicitaire et médiatique ; elle est disséminée dans les pratiques individuelles.

Une limite à cette évolution apparaît alors clairement. Pour Marie WOZNIAK (2002, p.29-30) : « *cette adaptation constante – soi disant nécessaire – entre les attentes des touristes et le produit qu'on leur propose pousse les stations à innover continuellement au détriment d'une image stable et d'une stratégie de développement et de positionnement cohérente sur le long terme* ». Les stations prennent le risque de se laisser « piloter par la demande » (en suivant le modèle imposé par les études de marché : celui actuellement du néo village et du faux vieux chalet), alors que celle-ci évolue très vite. Le recours au bâti vernaculaire, qui se voudrait incarner l'essence du territoire, pose question, sur la nature de la relation existant entre l'architecture « néo » et le lieu. « *L'architecture néo-régionale, réduite à du pittoresque, parvient-elle également à exprimer « l'esprit des lieux » ?* » (WOZNIAK, 2006a, p.189), ou doit-on considérer que, « *devenue décor, elle est le décor de nulle part ?* » (BRUSSON, 1996, p.90). Le néo-style, particulièrement développé en montagne, n'est pas issu d'une logique de site, contrairement au bâti vernaculaire construit à partir d'un ensemble de contraintes naturelles et fonctionnelles[190]. Il résulte d'une logique d'image qui transforme le besoin en envie, par l'intermédiaire de formes copiées et vidées de leur sens utilitaire. Il ne s'agit plus de s'inscrire dans un ancrage local, mais de jouer sur les apparences, sur le symbole social.

À cela s'ajoute une autre critique : si la modernité a été fustigée pour sa recherche de standards, le néo-style régional ne fait également qu'inventer de nouveaux standards largement diffusés par ailleurs. C'est dans cet ordre d'idée que l'ethnologue suisse Bernard CRETTAZ (1995) a introduit le concept de « disneylandisation » des Alpes pour traduire la matérialisation de ce mythe urbain occidental d'une montagne comme lieu de refuge et de repli. Ce faisant, ce mythe comporte un revers : il emprisonne l'imaginaire et la pensée qui permettaient à la science et au mythe d'innover au profit d'un bricolage sans cesse renouvelé du même modèle. « *Au fond, à trop vouloir incarner un imaginaire, l'univers de la montagne n'est-il pas en train de se dématérialiser ?* » (WOZNIAK, 2006a, p.196). Si le retour du passé paraît commercialement efficace, il entraîne dans son sillon une forme de globalisation de la montagne qui contribue à la disparition des caractères locaux. L'architecture néo-régionale, réduite à du pittoresque construit de façon artificielle, ne peut parvenir seule à exprimer l'esprit des lieux (VLES, 2007, p.101). On observe ici les risques encourus par des stations qui recourent à des formes évidentes de « *réduction narrative* » (VLES, BERDOULAY et CLARIMONT, 2005). L'esprit de ces nouveaux aménagements, dans lesquels la culture locale est utilisée dans un but mercantile, relève davantage de l'univers de référence du marketing territorial urbain que de la culture locale.

Depuis les années 1990, l'espace urbain change de statut et devient enjeu de consommation : la logique fonctionnelle a cédé la place à une logique commerciale. Il s'agit de générer le dépaysement par l'habillage du cadre bâti (le « relookage »), qui prend le statut

[190] Jean-Paul BRUSSON (1996, p.90) rappelle que, dans le « *système traditionnel* », le montagnard s'établit et habite dans une maison qui se veut « *locale, localisées et localisante* ». Cette architecture tire ses matériaux du lieu et sa forme résulte des expériences anciennes menées sur place ; elle est attribuée à un lieu précis d'où elle tient ses racines et son histoire. et elle renvoie constamment au lieu, à sa pratique par des hommes dont elle manifeste la présence permanente.

d'« animation gratuite » consommée par les touristes. « *Dès lors, il ne répond plus à une logique fonctionnelle (habiter), mais commerciale : l'architecture est devenue un produit* » (WOZNIAK, in BOURDEAU, 2007, p.100). Cependant, en ne faisant qu'adapter leur cadre bâti aux attentes des clients, les stations courent finalement le risque de se démoder toujours plus vite. Comme l'architecture moderne, le développement du style « néo » concourt à la banalisation des paysages, en produisant monotonie et uniformité. L'architecture néo-traditionnelle homogène de Valmorel reflèterait ainsi la société urbaine telle qu'elle est, à savoir nostalgique et « *consommatoire* » (WOZNIAK, 2006a). Les spécialistes sont nombreux à déplorer son style pastiche, pauvre et superficiel, qui ne cherche pas à affirmer une volonté et une politique publique nationale ou locale mais seulement à créer un produit touristique performant.

De la sorte, on pourrait dire qu'à la toute puissance de l'État et de ses modèles d'aménagement succède celle du marché (BOZONNET, 2002). Le style « néo » est critiqué car il prétend être ce qu'il n'est pas (issu d'une culture locale et porteur d'une identité locale), tandis qu'il revendique finalement le « folklore et l'artifice ». « *Le chalet néo-régional ne se pose pas la question du mode d'habiter. La convention des plans-types des constructeurs, la forme stéréotypée de l'objet construit, les éléments passéistes de son langage... montrent que bien des relations primordiales avec la réalité sont abandonnées (la réalité du relief et de la pente, la question du paysage, la relation visuelle avec un proche, un lointain, etc). […] Aujourd'hui, le néo-régional d'ambiance se libère du lieu. […] On abandonne un espace historique, politique, anthropologique de la construction traditionnelle vernaculaire au profit d'un espace imaginaire de représentation* » (BRUSSON, 1996, p.91-92). Le « *néo-régional d'ambiance* », compris comme un « *décor, changeant, éphémère, trompe-l'œil* » (*Ibid.*, p.93), s'affranchit des contraintes du terroir et ne semble pas répondre à la définition heideggérienne de l'habiter qui suppose une inscription dans la durée. Paradoxe s'il en est : la volonté de satisfaire la quête d'authenticité de la clientèle touristique aboutit à des transformations qui ne font plus réellement référence au lieu que l'on cherche pourtant à valoriser ; traduction d'une forme de « dé-localisation », « *la délocalisation ubiquiste* » (*Ibid.*, p.95). Ce recours à la tradition dans l'architecture, question aussi ancienne que l'architecture elle-même[191], constitue un acte risqué.

Toutefois on ne peut ignorer que l'identité des territoires est mouvante. Comme l'a souligné Bernard CRETTAZ au sujet des Alpes, l'identité de ce territoire est en grande partie construite autour de ce bricolage qui ne doit pas être perçu comme une supercherie, mais comme le symbole d'une identité alpine en reconstruction. Certains se sont interrogés sur le

[191] Pour ne citer qu'un seul exemple, tiré de l'histoire architecturale de la station thermale des Eaux-Bonnes, on rappellera que l'ouverture progressive de la chaîne des Pyrénées et l'accroissement de la demande au milieu du XIX^{e} siècle ont conduit à l'édification de bâtisses surdimensionnées, rectangulaires et surmontées de lucarnes pour les combles. Visant une utilisation maximale de l'espace bâti, les constructions s'inscrivent dans un style « néo-régionaliste », un « *faux vernaculaire* », qui, s'il est parfois interprété comme une nouveauté, révèle en fait la continuité avec l'idéologie rustique rousseauiste. Comme la rappelle avec discernement Michel CHADEFAUD (1988, p.746), « *la facture néo-classique de ces constructions thermales tranchait sur le fond bâti vernaculaire des centres de villégiature pyrénéens. […] Peu à peu pourtant, le style néo-romain finit par déteindre sur le type vernaculaire, engendrant du même coup, au milieu du XIXè siècle, une architecture haut-Pyrénées originale*. »

développement et les implications de ce régionalisme. Pour l'historien François LOYER (2001), ce régionalisme exprime tout à la fois un travestissement pittoresque et l'expression d'une identité culturelle. Ce « *travestissement pittoresque* » est par nature inévitable puisque, incarnant les fantasmes des urbains, le régionalisme ne peut être ni « local », ni « authentique », même s'il s'appuie sur de multiples artifices (comme le recours à des matériaux et à une toponymie "traditionnels"). Il se construit parfois même sur les ruines du patrimoine vernaculaire ; comme les « fermes de Saint-Lary » qui remplacent une ancienne ferme de village (cliché 18).

Cliché 18. Les constructions contemporaines vantent les vertus du vernculaire

Cliché : E. Hatt, janvier 2009

Cette architecture exprime néanmoins une forme d'identité locale, dans la mesure où le modèle culturel contemporain serait finalement orienté, pour l'essentiel, vers une attitude de récupération et de sauvegarde, liée au sentiment de perte et d'incertitude des sociétés « hypermodernes ». La perte, ou plutôt la transformation des références autorise tous les imaginaires ; « *dans ces fluctuations et ces bouleversements, la création d'une néo-ambiance (et l'architecture du néo-régional y participe) nous envoie vers un autre lieu ; un lieu contemporain qui peut être identitaire, relationnel et historique lui aussi, mais pas à la façon du lieu ancien, avec un sens très différents* » (BRUSSON, 1996, p.93).L'architecture illustre ainsi les « *errements d'une quête identitaire* » (WOZNIAK, 2006b, p.30). La volonté d'intégrer la station à son territoire se traduit par l'emploi de « signes » locaux dans le cadre bâti (matériaux, formes, etc.). Toutefois, si les façades et les intérieurs sont « folklorisés », le fonctionnement des bâtiments et, plus largement, de la station, ne sont pas modifiés en profondeur. La requalification urbaine et paysagère prend ici tout son sens. Avant d'aborder plus amplement cette question dans le chapitre suivant, cette quête identitaire lisible dans l'évolution architecturale, a plus largement conduit à envisager la station comme territoire et les espaces publics en termes de ressources (micro)territoriales des destinations touristiques.

3.3. La station comme territoire

> *« Le territoire confère aux réalités sociales une consistance matérielle faite de signes et de symboles enchâssés dans des objets, des lieux, des paysages. Le territoire fonctionne alors comme une médiation socio-spatiale capable de favoriser la production de représentations identitaires. »*
>
> (DI MEO *et al*., 2004, p.131)

Pour beaucoup, le concept de territoire « *est devenu incontournable en termes de développement ou d'aménagement* » (PERRET et TEYSSANDIER, 2006, p.39). Il s'agit dans cette partie de revenir succinctement sur cette notion, fille des sociétés hypermodernes. Précisons, une fois encore, qu'il n'est pas question de couvrir l'ensemble des thématiques se rapportant au concept de territoire, abordé à grands traits pour illustrer le tournant des années 1970-1980. Il a par contre fait l'objet d'une riche mobilisation dans le cadre analytique des stations de sports d'hiver par Hugues FRANÇOIS (2007) qui conçoit le territoire comme un outil de lecture des changements économiques observés. Il aborde l'engouement pour ce concept comme l'une des manifestations du contexte qu'il nomme « post-moderne » et que l'on aborde en termes d'hypermodernité.

3.3.1. Conceptualisation d'une notion : le territoire

Initialement définie par l'ornithologue anglais HOWARD en 1920, la notion de territoire a été conceptualisée par l'éthologie[192] avant d'être progressivement appliquée aux comportements humains dans les années 1960. Dans le langage commun, il désigne une forme particulière de découpage de l'espace, plus ou moins institutionnalisée (ALPHANDERY et BERGUES, 2004, p.5). Hervé GUMUCHIAN (1988, p.7) affirme que « *l'espace en soi n'existe pas, il ne devient objet d'étude que par les significations et les valeurs qui lui sont attribuées* ». Il renonce au terme d'espace au profit de celui de territoire (qui correspond d'une certaine façon au lieu de Michel CHADEFAUD)[193]. Alors que l'espace est une matière première, un "champ du possible", le territoire, quant à lui, est un produit social construit à partir de cet espace (DEBARBIEUX, 1988, p.12). Cet « espace-support » devient un « espace-produit » (chargé de significations et paré de valeurs) et un « espace-enjeu » (objet de conflits en groupes d'utilisateurs qui construisent leurs propres représentations de l'espace). Le territoire peut ainsi être appréhendé comme de « l'étendue/temps » (GUMUCHIAN, 1988, p.20 ; 1991, p.16), ce qui signifie qu'il est porteur de sens et de valeurs, et qu'il doit être décrypté comme tel. Le territoire est à la fois un enjeu politique, économique et social, mais il est également imaginaire et utopie, idéologie et mythe. Il est le lieu de médiation entre les hommes et leur culture, ce que l'aménageur ne peut ignorer. Le territoire est un espace

[192] Le territoire y est entendu comme « *l'espace qu'une espèce animale, ou un groupe à l'intérieur de l'espèce, s'approprie par des marquages visuels ou olfactifs pour assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux, la conquête-défense (agressive) de ce territoire étant nécessaire puisqu'elle conditionne la survie de l'espèce* » (REYNIER, 1996, p.99).

[193] Dans son analyse portant sur la constitution des lieux touristiques, Michel CHADEFAUD révèle l'importance du regard et des représentation portées sur ces lieux. Il distingue ainsi les notions d'espace et de lieu, abordant le lieu comme un « *espace absolu* », dont le caractère distinctif émane des valeurs, des significations et des aspirations ressenties par l'homme. Le lieu est un espace qui a fait l'objet d'affectation de sens.

humanisé constitutif d'une ressource pour l'action. Pour Guy DI MEO (2004), territoire et identité sont des concepts interdépendants. Le territoire participe des pratiques spatiales individuelles et se construit, dans le même temps, sur les représentations socio-spatiales que l'individu partage avec les autres membres de la collectivité (BERTRAND, 2009).

Deux grandes perspectives se dégagent dans l'appréhension du concept de territoire : il est d'une part le champ d'exercice d'un pouvoir (qui s'y établit et le délimite) et il peut être abordé d'autre part comme une portion de la surface terrestre, appropriée par un groupe social (PERRET et TEYSSANDIER, 2006, p.39). La première dimension renvoie aux cadres de l'action politique d'un territoire forgé à des fins de gestion administrative locale. Le territoire est l'objet et le support de conflits de pouvoir. Les discours portés sur le territoire ne représentent qu'une partie de cette réalité complexe et mouvante, celle exprimée par les forces dominantes. On ne développe pas plus avant cette première perspective, qui n'est pas au cœur de cette recherche, en vue de se concentrer sur la seconde. La seconde dimension, plus diffuse et moins institutionnalisée, à trait aux pratiques matérielles et symboliques. On s'intéresse aux formes de rapport à l'espace que les individus et les groupes sociaux produisent et transforment inéluctablement dans leurs relations sociales. En abordant les multiples formes de particularisation et d'appropriation de l'espace, cette perspective ouvre un vaste champ d'investigation sur la diversité des manières contemporaines de « faire du territoire », de s'identifier à des lieux et d'y nouer des liens. En d'autres termes : « *les territoires « possèdent une dimension historique et institutionnelle, qui sert de cadre de référence aux pratiques sociales […] mais ces dernières débordent ce cadre, le subvertissent et mettent au jour des usages et des représentations de l'espace qui impliquent des appartenances et des frontières renouvelées, suscitant d'autres découpages et la redéfinition de légitimités* » (ALPHANDERY et BERGUES, 2004, p.5). L'homme et le territoire interagissent au fil du temps, la pratique de l'homme modifie la réalité matérielle du territoire et produit ce faisant du sens, ce sens prenant forme dans une structure spatiale (PELLIGRINO, 2003, p.53). Le territoire n'est donc pas défini *a priori*, il résulte des interactions qui se nouent en son sein (LARDON, LELLI et PIVETAU, 2005, p.73). À la suite de Jacques PERRET et d'Emmanuelle MARCELPOIL, le concept de territoire est mobilisé par Hugues FRANÇOIS qui aborde la capacité d'adaptation des stations à partir des modalités de leur ancrage territorial et des rapports qu'elles entretiennent avec les acteurs locaux. Dans la lignée des analyses économiques en termes de système productif localisé (S.P.L.), l'approche des systèmes touristiques localisés (S.T.L.) accorde en effet une place centrale au territoire appréhendé comme un construit social caractérisé par les actions de ses membres et un sentiment d'appartenance.

3.3.2. De la mise en question des territoires à l'analyse des « ressources territoriales »

Observant que les moyens de transaction et les savoir-faire se sont affranchis de leur inscription territoriale, Anthony GIDDENS (1994) considère que la dynamique de la modernité a suscité une délocalisation des relations sociales. Selon cet auteur, le dynamisme de la modernité se caractérise par une « *dissociation du temps et de l'espace* ». L'accroissement des possibilités de distanciation participe, de fait, au « *désenchantement* » total de l'individu par rapport à l'espace et au temps, autorisant sa délocalisation, sa « *désinstantanéisation* », sa « *décontextualisation* »[194]. L'essentiel pour les individus ne serait plus de « faire territoire », mais d'accéder à un réseau. On rejoint, d'une certaine façon, les propos de Jérémy RIFKIN (2000, p.167) qui considère que « *c'est la façon même d'habiter, traditionnellement ancrée dans l'identité spatiale et territoriale, qui acquiert une dimension existentielle beaucoup plus éphémère et volatile* ». Il nourrit son argumentation avec l'exemple du temps partagé qui s'est développé dans le secteur immobilier des stations de sports d'hiver alpines, à partir des années 1960. Il s'est agi pour les promoteurs de convaincre les plus riches qu'un achat en temps partagé était préférable à l'acquisition traditionnelle et symbolique d'une résidence secondaire, en mettant en avant les intérêts liés aux services et prestations adjacentes. Finalement, selon lui, « *notre attachement millénaire au sol et au territoire, qui se manifestait à travers nos rapports de propriété et contribuait à définir la nature même de notre être, est en train de s'estomper peu à peu* » (*Ibid.*, p.171).

Si ces observations ne manquent pas d'une certaine lucidité, certains s'interrogent toutefois sur cette perspective, en se demandant si l'on peut pour autant en conclure à la « *fin des territoires* », qu'ils soient locaux ou nationaux (ALPHANDERY et BERGUES, 2004, p.6). Suivant ces auteurs, on considère difficile de répondre par l'affirmative. D'ailleurs, la lecture attentive des propos d'Anthony GIDDENS (1994, p.85) conduit déjà à nourrir ce constat : la notion de délocalisation des relations sociales renvoie également à son corollaire, la « *re-localisation* ». Cette forme de réappropriation ou de redistribution des rôles dans les relations sociales délocalisées enracine ces dernières, partiellement ou provisoirement, dans un contexte spatio-temporel local. « *Il s'agit moins d'un phénomène de distanciation du local que d'intégration au sein de "communautés" mondialisées d'expériences partagées* » (*Ibid.*, p.147). Si les mécanismes de délocalisation extirpent les relations sociales et l'échange d'information des contextes spatio-temporels spécifiques, ils leur fournissent dans le même temps de nouvelles possibilités de réinsertion. Ce phénomène de distanciation du temps et de l'espace concourt également à l'élaboration de « *localisations réflexives* » (selon le mot d'Alain BOURDIN), c'est-à-dire des localisations choisies (sous diverses contraintes certes) et autorisées par les nouveaux instruments de distanciation spatiotemporelle. Le choix et le sentiment du choix sont essentiels ; « *la localisation réflexive radicalise la dépendance du local par rapport au social, en fait un objet complètement social* », ce que certains ont pu analyser en termes de

[194] François ASCHER (2000, p.47) ajoute à ce sujet qu'« *un sentiment d'ubiquité et de multitemporalité accompagne ainsi le double processus de délocalisation et de désinstantanéisation. La délocalisation se traduit concrètement par l'érosion progressive des communautés locales* ».

« *retour du local* »[195] (ASCHER, 2000, p.47-48). Dans la société hypermoderne, le local n'est plus le cadre obligé et inévitable de l'action et des relations sociales. « *Il se présente alors comme un choix de valeurs et un outil pour recréer « l'entre-soi » nécessaire à la mise en pratique de ces valeurs* » (*Ibid.*).

La globalisation trouve dans les spécificités locales des éléments qui nourrissent sa propre dynamique. Pour le dire autrement, délocalisation et déterritorialisation engendrent en retour des formes de relocalisation. Outil d'une certaine homogénéisation des pratiques et des statuts (par la diffusion des mêmes produits et des mêmes pratiques à l'échelle planétaire), la globalisation est dans le même temps source de diversification susceptible d'accroître la variété des choix disponibles en chaque lieu. Si les objets et les gammes de choix se retrouvent un peu partout dans le monde, les possibilités de choix sont toutefois plus larges et s'effectuent entre des produits qui cherchent à se différencier par leurs origines. « *À la fois homogénéisation et diversification, la globalisation engendre des dynamiques de différenciation qui, entre autres, inventent ou réutilisent des spécificités fondées sur la proximité physique, sur le « local »* » (*Ibid.*, p.147). Par cet emprunt au local, l'économie globalisée cherche à identifier les spécificités et les différences qui peuvent séduire la demande et faire gagner des parts de marché. Elle se décline localement et s'insère dans des situations et des contextes localement diversifiés. Les territoires sont soumis à une plus forte pression qui les conduit à chercher « *à accroître sans cesse leur attractivité sur le grand marché des flux économiques mondiaux et de migration résidentielle, à travers l'amélioration de leur image pour séduire les investisseurs, habitants et visiteurs potentiels (touristes notamment)* » (PARK, 2008, p.137).

Selon François ASCHER, c'est dans ce contexte que s'est développé un nouveau type de marketing urbain qui exploite, de façon stratégique, la « *culture des villes* » et tout ce qui peut lui donner une « *quasi-identité* ». Jung Young PARK (2008, p.101) met en évidence combien l'attractivité d'un territoire, au-delà des seuls facteurs économiques, dépend désormais également de la qualité de vie urbaine (climat social sécurisé, paysages de qualité, présence d'une offre culturelle et ludique, etc.). « *La globalisation est de ce point de vue plus réflexive, car elle fait retour sur le lieu et le transforme* » (ASCHER, 2000., p.149). Le global et le local se combinent dans ce que Olivier TORRES (2002) a appelé la « glocalisation »[196] (pour rendre compte de ce double processus producteur à la fois du global et du local). François ASCHER préfère parler d'« *hybridation* », entendue dans son sens premier, comme le mélange qui n'efface pas les origines, mais les combinent et leur donne un cours nouveau. Les notions de S.P.L. et S.T.L. permettent également de rendre compte de ce phénomène. Elles traduisent le paradoxe de la liaison qui s'opère entre les mouvements opposés de décentralisation et de globalisation : « *d'une part la mondialisation des échanges et des entreprises et de l'autre*

[195] Ce local peut être « *réactif* » (défensif et introverti) ou « *à vocation globale* », c'est-à-dire qu'il « *instrumentalise les spécificités d'un lieu et d'un milieu pour développer des projets collectifs s'inscrivant dans la dynamique de la société hypertexte* » (ASCHER, 2000, p.160).

[196] La « *glocalisation* » peut se définir comme une stratégie dans laquelle la pénétration des produits et des marchés globaux va de pair avec une forte intégration entrepreneuriale dans le contexte local (FRANÇOIS, 2007, p.32).

l'affirmation de leurs fondations locales » (FRANÇOIS, 2007, p.32). La pression concurrentielle qui pèse sur les territoires les amène à renforcer la présence des institutions locales qui cherchent à capter les retombées économiques de la globalisation.

Comme l'ont souligné Bernard DEBARBIEUX et Martin VANIER (2002, p.14), l'analyse du territoire est loin d'être anachronique, elle est même riche de perspectives, à condition de l'aborder dans toute sa complexité. Si les comportements sont toujours plus semblables, la différence n'a jamais été autant revendiquée à travers les territoires qui assurent « *la mise en scène du singulier* » (ALPHANDERY et BERGUES, 2004, p.7). Mobilité et délocalisation ne mettent pas terme à la question et à la nécessité "d'être quelque part" qui correspond à un besoin de réassurance et d'affirmation de soi. Dans le même ordre d'idée, pour John URRY (2005), les compressions spectaculaires du temps et de l'espace ne se traduisent pas pour autant par la diminution de l'importance du lieu (du territoire dirions-nous). Les individus sont toujours plus sensibles aux lieux qu'ils fréquentent et sont nombreux à éprouver l'urgence de retrouver leurs racines dans ce contexte mouvant. Il considère, en s'appuyant sur les travaux de HARVEY, que « *plus les barrières temporelles et spatiales disparaissent, et plus les capitaux mobiles, les migrants, les touristes et les demandeurs d'asile se montrent sensibles à ce qui distinguent les lieux entre eux, et plus ceux-ci sont motivés pour se différencier les uns des autres afin de s'attirer la plupart des flux* » (*Ibid.*, p.129). Le souci du passé semble s'intensifier, traduction d'un besoin d'ancrage dans un monde hétérogène et complexe, surchargé d'informations. L'argumentaire patrimonial est alors le témoin d'un surinvestissement du local qui contredit l'idée de « fin des territoires ». Patrimoine et territoire donnent du sens aux lieux. Pour Emmanuelle BONERANDI (2005, p.92), le territoire constitue un « *médiateur culturel* »[197] : « *bien plus que support le territoire, à la fois lieu et lien, est un constructeur d'identité* ». Le patrimoine tient une place centrale, puisqu'il participe à la légitimation territoriale. En balisant le territoire, il lui donne une réalité et construit du sens. « *Les éléments patrimoniaux matériels ou immatériels, retrouvés, mis en valeur ou même totalement recréés, contribuent très largement à marquer l'espace social, à lui donner du sens, à générer ou conforter des pratiques collectives et donc à fabriquer des territoires qui, à leur tour, façonnent ceux qui y vivent et renforcent les pouvoirs existants sur des bases culturelles à la fois sélectives et symboliques* » (PERON, cité par FRANÇOIS, 2007, p.62). Le territoire est donc un construit socioculturel, c'est-à-dire un système de valeurs qui assure la régulation et l'intégration des comportements individuels (FRANÇOIS, HIRCZAK et SENIL, 2006, p.684).

C'est désormais le territoire, plus que l'appareil d'État (privé de son hégémonie) qui constitue le lieu de définition des problèmes publics (ALPHANDERY et BERGUES, 2004, p.10). Selon Jean VIARD (2000, p.118), dans notre « société d'hommes mobiles », « *le territoire-paysage esthétisé se met à porter directement la charge des identités collectives hier dévolues*

[197] Le concept de culture étant défini au sens de Paul CLAVAL comme « *l'ensemble de ce que les hommes reçoivent en héritage, ou qu'ils inventent [...] l'ensemble des représentations sur lesquelles repose la transmission des sensibilités, des idées et des normes d'une génération à une autre, ou entre partenaires du même âge* » (BONERANDI, 2005, p.91).

aux communautés d'habitants […] L'urbanité de la culture de l'homme renvoie à la charge identitaire de plus en plus dévolue aux territoires ». Conserver les traces et faire durer le passé devient une norme quasi inévitable à l'heure hypermoderne, marquée par l'incertitude du futur. Selon cette acception, l'accroissement des mobilités ne serait donc pas consubstantiel au déclin inexorable des ancrages territoriaux et des liens de proximités (GRAFMAYER et AUTHIER, 2008, p.9). Il contribuerait au contraire à leur relocalisation. Comme l'a montré Michel MARIE (2004, p.290), le territoire est en perpétuelle construction, intégrant et devenant ce que les nouvelles productions de sens font de lui. À partir de l'exemple du Var central, il souligne combien ce territoire est certes le lieu habité par les hommes (par lequel ils s'identifient) mais, plus encore, le lieu où ils passent et dans lequel ils voyagent. Dans cette nouvelle appréhension du territoire, l'identité n'est plus appréhendé comme le seul attribut de la sédentarité, elle se produit également dans le mouvement.

Les stations sont ainsi envisagées dans cette recherche comme des territoires. Pour Jean-Paul BOZONNET (in ANDRE, BAILLY *et al.*, 1989, p.93), le territoire n'est pas un produit à vendre, mais un élément central du tourisme dans la mesure où il est « *le "mobile" du déplacement* », par son attrait et sa capacité à "dépayser" le consommateur. Plus que toute autre activité, le tourisme s'appuie sur le territoire, envisagé comme une ressource et non seulement un support. Le territoire constitue l'objet même de la consommation, il en est une composante essentielle (BONERANDI, 2005). Le tourisme contribue à révéler les « *ressources territoriales* » grâce au regard extérieur porté sur le territoire. « *Le tourisme propose une « réhabilitation » des pratiques traditionnelles et par ailleurs non-compétitives. C'est ce que Jean Viard qualifie d'« économie de la réutilisation » de ce qu'il appelle le « déjà-là » (Viard, 2000)* » (FRANÇOIS, HIRCZAK et SENIL, 2006, p.693). Le territoire est un lieu géographique et culturel qu'il s'agit de sauvegarder pour y construire un produit touristique identifiable par l'acheteur[198]. On considère possible une appréhension du milieu montagnard « *avec plus de tact, plus de prévenance, avec les intentions d'un véritable projet d'espace, localisé, qui prenne ses mesures et ses références dans le lieu* » (BRUSSON, 1996, p.95). Cette approche qui s'appuie sur la connaissance des lieux et des territoires que l'on veut aménager est dénommée par cet auteur l'« *architecture de la montagnité* » .

Cette évolution et ce passage d'une réflexion en termes d'espace à une approche en termes de territoire ont largement influencé, comme on a pu le voir, les politiques d'aménagement de la montagne et du littoral. On se propose, en continuité des analyses menées en termes de territoire touristique, d'aborder l'échelle microterritoriale des destinations, en appréhendant le traitement des espaces publics en station comme une ressource essentielle d'aménagement.

[198] Jacques PERRET (1993, p.65) a ainsi transposé l'analyse des système industriels localisés aux stations de sports d'hiver en termes de « systèmes touristiques localisés ». Il démontre à cette occasion que les systèmes touristiques territorialisés inscrits dans la continuité des territoires seraient les plus aptes à s'adapter et à assurer la poursuite du développement économique local.

3.3.3. L'espace public comme ressource (micro)territoriale

Reprenant et adaptant le concept de « *ressource territoriale* » appliqué aux stations par Hugues FRANÇOIS (2007), on envisage l'espace public comme une "ressource microterritoriale".

Partant d'une analyse de la station comme système touristique localisé, cet auteur souligne qu'elle possède trois dimensions caractéristiques : elle s'inscrit comme une unité de lieu, un temps du déplacement et un lieu d'images. Cela n'est pas sans conséquence pour l'espace public des stations touristiques.

- L'unité de lieu sous-tend l'interdépendance des acteurs qui participent, dans des domaines différents, au même processus productif. La coordination des acteurs et les modalités de la gouvernance sont ainsi des garants de la qualité de l'espace public (notamment la question de la gestion des limites public/privé).

- En tant que temps du déplacement, le tourisme fait du "client" un producteur de l'espace public qui concourt indirectement aux processus d'innovation portés par les concepteurs. Il s'agirait d'ailleurs d'aborder une dimension nouvelle dans l'aménagement des stations : la capacité du territoire touristique à se projeter sur la demande des "consommateurs" que sont les touristes et les habitants[199].

- Enfin, l'image, « *véritable spécificité du tourisme* », constitue la source de l'attractivité du (micro)territoire, dont les espaces publics sont des constituants essentiels. Si l'on suit la logique économiste, on peut également dire qu'il s'agit désormais de différencier le produit (le cadre urbain) pour affirmer sa "spécificité" dans un univers concurrentiel.

Alors que la mondialisation confronte les territoires à leur altérité, ce ne sont pas les produits et les services qui se vendent localement, mais bien le territoire lui-même qui est le produit vendu, au travers des produits locaux qui en sont le support. « *L'ancrage signifie alors la capacité des produits locaux à revendiquer les attributs du territoire pour se différencier* » (FRANÇOIS, 2007, p.37). Selon cette acception, l'enjeu des stratégies de développement des territoires est essentiellement de saisir ce qui peut constituer le potentiel identifiable d'un territoire, en recherchant ses constituants. Les ressources génériques sur lesquelles se fondait l'attractivité des destinations, qu'elles soient littorales (le modèle des "trois S") ou montagnardes (le triptyque : environnement vierge, paysage et pentes enneigées), ne suffisent plus à assurer le succès du développement touristique dans les sociétés hypermodernes. Il convient de surcroît de révéler les ressources, tant territoriales que microterritoriales. Ce phénomène de "révélation" des ressources spécifiques est un enjeu majeur, d'autant que la ressource est toujours relative, sa valeur d'usage dépendant de sa socialisation et de son appropriation par les acteurs (FRANÇOIS, HIRCZAK et SENIL, 2006, p.687). La ressource (micro)territoriale est le fruit de l'histoire, une émanation de la collectivité et l'expression d'un système territorial. L'identification au lieu repose sur des

[199] On reprend ici aux économistes les notions de "client" et de "consommateur", auxquelles, en tant qu'urbaniste, on préfère dans la suite de cette recherche celle de *destinataire*.

objets particuliers, eux-mêmes porteurs de représentations significatives du (micro)territoire support. Si on en revient aux travaux d'HEIDEGGER, l'essence du bâtir ("Bauen") ne consiste pas en une technologie abstraite, mais tient à la façon dont un tel bâtir rend possible et facile l'habiter (URRY, 2000, p.135). Les objets jouent un rôle essentiel dans la constitution de ce « *faire habiter* », d'autant qu'ils peuvent porter des « *présences imaginées* » au sein et à travers de multiples sortes d'habiter. Dans cette perspective, la spécificité des territoires réside tout aussi bien dans les ressources (micro)territoriales existantes que dans leur combinaison originale (FRANÇOIS, HIRCZAK et SENIL, 2006, p.696).

L'espace public des stations touristiques est abordé comme une ressource (micro)territoriale essentielles, c'est-à-dire « *une source spécifique qui peut être révélée selon un processus intentionnel, engageant une dynamique collective d'appropriation par les acteurs du territoire* » (*Ibid.*, p.65). Au-delà de la question de l'ancrage local ou territorial, traitée par ailleurs (MARCELPOIL, 2006 et 2007 ; FRANÇOIS 2007), c'est bien la question de l'adaptation de leur parc immobilier et, plus largement, de leurs espaces publics qui se pose aux stations des sociétés hypermodernes. L'évolution des pratiques, des attentes et des représentations des clientèles touristiques interrogent ces modèles urbains vieillissants. « *À un moment où le renouvellement urbain est intense, une réflexion sur l'espace de la station et sur son image est plus que jamais nécessaire* » (LABORDE, 1993, p.22). La mise en valeur de ces ressources microterritoriales et la nature de l'appropriation qui en découle sont liées à la fois au parti pris d'aménagement et à la gouvernance qui préside à sa mise en oeuvre. Révéler ces ressources passe ainsi par une réflexion approfondie sur les modalités et les enjeux des projets de requalification en station.

Chapitre 2.

Requalifier les stations par le projet : l'enjeu des espaces publics

> *« À l'urbanisme de conquête, qui prévalait dans les années 1970, s'est substitué un urbanisme de reconstruction de la ville sur elle-même. Mais les modifications des centres urbains à forte densité se font avant tout par l'adaptation à des manières de vivre de plus en plus diversifiées et complexes. Les enjeux de l'action urbaine ne sont plus seulement ceux de la croissance quantitative, mais ceux d'une amélioration qualitative de la vie urbaine qui passe notamment par une réflexion sur les espaces publics. »*
>
> (PRADEL, 2007, p.4)

Les Trente glorieuses ont été, en France, le théâtre des constructions nouvelles, des créations *ex nihilo* dans des territoires vierges. Ce modèle, inspiré de la doctrine corbuséenne, paraît aujourd'hui largement dépassé alors qu'il ne s'agit plus de créer des espaces urbains nouveaux pour répondre à l'afflux de la demande, mais bien de gérer l'existant. « *Il n'est plus question de vouloir « faire » la ville mais bien plutôt de la « refaire », de la « reprendre », de la « repriser » pour ainsi dire. Il faut aujourd'hui s'accommoder de la ville existante en l'accommodant : aménager en ménageant (Michel Marié, 1989)* » (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001, p.9). Cette évolution répond d'ailleurs aux nouveaux impératifs du développement durable, qui impliquent une gestion plus économe de l'espace. Il ne s'agit plus désormais de concevoir la composition d'espaces nouveaux, mais bien de penser la recomposition des lieux existants. Implantées suivant un modèle urbanistique forcément daté, les stations rencontrent aujourd'hui de graves difficultés à s'adapter à cette évolution de la demande et à la modernisation de la vie sociale (VLES, 2007, p.99).

Dans cette mouvance, les collectivités locales, directement impliquées dans le développement des stations, de montagne comme du littoral, sont confrontées à la nécessité d'adapter leur parc immobilier locatif et, plus largement, de requalifier leur cadre urbain pour assurer ou renouveler leur attractivité (micro)territoriale. « *Reconnaître que l'espace a mal répondu aux transformations des modes de vie et des usages, ne signifie pas qu'il n'offre pas de ressources pour évoluer, s'adapter aux besoins futurs* » (HATZFELD et MOUTTON, 2006, p.21). Parallèlement au développement des problématiques écologiques, les questions d'intégration dans le site, de préservation, d'"authenticité", de traditions locales, etc. sont désormais au fondement de demandes particulières que les destinations touristiques sont encouragées à (re)considérer. La phase de création *ex nihilo* est terminée. Au-delà de la seule gestion des stations, les collectivités locales s'interrogent désormais sur l'adaptation de ces « *vieilles dames* » aujourd'hui cinquantenaires (WOZNIAK, 2006 ; VLES, 2007 et 2010a). La requalification des espaces publics constitue un enjeu indéniable abordé en trois temps. Après un retour sur le cadre contextuel dans lequel s'inscrivent ces projets de requalification, ce sont les fondements conceptuels au cœur de cette analyse qui sont précisés, à savoir les notions d'espace public et de gouvernance.

1. Les stations touristiques face à la requalification

> *« Nulle autre activité inscrite dans l'espace ne se préoccupe autant que le tourisme et les loisirs de son décor et de ses paysages, de l'attractivité et de la spectacularisation de son environnement, de la protection de son image collective. Ce n'est pas l'espace dans son acception objective qui en constitue la « matière première » mais sa représentation, sa mise en scène et son entretien, son aménagement fonctionnel pour le regard extérieur. »*
>
> (CAZES, 1992, p.124)

Pour beaucoup, l'heure n'est plus à la construction de stations touristiques nouvelles, mais à la requalification du patrimoine existant et vieillissant pour réduire la distorsion croissante entre la qualité du "produit" et les attentes de la clientèle. Les stations sont amenées à modifier leur offre immobilière et à rajeunir un cadre bâti conçu à une époque où la demande de vacances était fort différente. Les projets urbains font dorénavant partie de l'économie touristique (VLES, 1996, p.103-104). "Refaire la station sur la station" passe par la réhabilitation du cadre bâti et par la requalification des espaces publics, à partir de démarches de projet.

1.1. La requalification par le projet

> *« Le projet a été l'une des expressions majeures de la volonté des individus et de la société de maîtriser l'avenir, de le définir et de le projeter dans tous les sens du terme, y compris par le dessin du dessein. Le projet a accompagné le désenchantement du monde et a conforté sa sécularisation, s'efforçant de construire un futur au moyen de la raison. »*
>
> (ASCHER, 2000, p.143)

Le projet s'est imposé comme un concept quasiment incontournable de l'aménagement ces dernières années. Étymologiquement, il vient du grec *porros* signifiant à la fois « jadis » ou « naguère », mais également le fait de « lancer devant » (SALIGNON et YOUNES, in TOUSSAINt et ZIMMERMANN, 1998). Le projet, qui fait le lien entre le passé et l'avenir, peut se concevoir comme une notion essentielle des démarches réflexives et, plus largement, de l'hypermodernité. La notion de « projet urbain » s'est largement imposée en France depuis les années 1980-1990.

1.1.1. Le projet, une approche réflexive, un concept de l'hypermodernité

Le concept de projet – qui exprime l'ambition de déterminer et de maîtriser les futurs – se trouve au cœur du processus de modernisation, en tant que démarche réflexive. Au-delà du concept de rationalisation, la réflexivité implique la mobilisation généralisée et permanente de la connaissance, c'est-à-dire un retour en continu sur l'analyse des effets de l'action permettant de fonder les actions suivantes[200].

[200] On peut noter à ce sujet que cette conception de la réflexivité s'est notamment développée à partir de trois courant de pensée : la théorie des jeux et des choix limités, les sciences cognitives, les théories de la complexité, du hasard, du chaos. Ces approches ont mis en évidence la multiplicité des moyens disponibles pour atteindre une fin, dans des situations devenues incertaines.

Les postmodernistes ont interprété la complexité, l'incertitude et la rationalité limitée comme des marques d'une crise de la raison moderne, alors qu'elles en sont en réalité des formes majeures de développement, au cœur de la modernisation réflexive. « *La réflexivité de la société moderne peut être analysée comme un double processus : d'une part, elle est effectivement extension et perfectionnement de l'usage de la raison dans la vie sociale ; d'autre part, elle est aussi effet de connaissance, c'est-à-dire que c'est le développement des sciences lui-même qui met en évidence des rationalités là où auparavant on n'en distinguait pas* » (ASCHER, 2000, p.38). L'action s'inscrit désormais dans une « rationalité procédurale », qui va élaborer une réponse particulière plutôt que de piocher dans une panoplie préexistante. La notion de projet s'inscrit résolument dans l'hypermodernité, qui se traduit essentiellement par la décomposition des orientations ordonnatrices et disciplinaires. L'une des caractéristiques majeures de l'individu hypermoderne est en effet qu'il ne croit plus aux « *grands récits* » ou « *méta-narrations* »[201] (AMIROU, 2007, p.49). L'hypermodernité implique l'abandon de la croyance en un fondement assuré du savoir (incarné en France par un aménagement technocratique des stations touristiques) et le renoncement à la foi incrédule dans le progrès technologique de l'humanité (BECK, 2001 ; GIDDENS, 1994). Alain TOURAINE (1992, p.22) souligne que la pensée occidentale, lors de sa plus forte identification à la modernité, a cherché à dépasser la conception essentielle reconnue à la rationalisation pour adopter, plus largement, l'idée d'une « société rationnelle », dans laquelle la raison commande à la fois l'activité technico-scientifique et le gouvernement des hommes. L'Occident a souhaité penser la modernité comme une « révolution », dans laquelle la raison fait table rase des croyances et des formes d'organisations sociales et politiques qui ne reposent pas sur une démonstration de type scientifique. C'est l'idée de progrès qui s'impose dans ce cadre pour annoncer l'application de la science à la politique et qui va finalement permettre d'assimiler une volonté politique à une nécessité historique.

C'est justement cette conception d'une humanité avançant inéluctablement vers l'abondance, la liberté et le bonheur (à partir d'un axe allant de la tradition à la modernité) qui est désormais contestée par les critiques de la modernité. Selon cette acception, qu'Alain TOURAINE préfère appréhender non comme « post-modernisme » mais comme « post-historicisme », « *nous sortons de la modernité quand nous cessons de définir une conduite ou une forme d'organisation sociale par sa place sur l'axe tradition – modernité ou sous-développement – développement […] Nous cessons d'expliquer les faits sociaux par leur place dans une histoire qui aurait un sens, une direction* » (TOURAINE, 1992, p.230). Lorsqu'on réintroduit le Sujet, on ne peut plus seulement considérer la raison comme instrumentale : la rationalité des moyens finit par remplacer la rationalité orientée vers les fins. En définitive, s'il existe une rupture entre la modernité avancée et la modernité précédente, la raison reste un élément commun, seulement elle n'y produit plus des certitudes

[201] Dans son ouvrage sur *La condition postmoderne* (1979), le philosophe Jean-François LYOTARD évoque le passage actuel vers une société « post-industrielle » et vers un âge « postmoderne » dans lequel les progrès des sciences a rendu possible, voire exigé, la fin de la crédulité à l'égard de « métarécits » de la Modernité (récits visant à donner des explications englobantes et totalisantes de l'histoire humaine). Cette théorie s'inscrit dans la lignée des travaux menés sur le « désenchantement du monde » par Max WEBER puis Marcel GAUCHET.

mais des doutes. Pas de « *crise de la pensée rationnelle et scientifique* » dans la « *société réflexive* » (ASCHER, 2001b, p.28). Rationalisation[202] et désenchantement du monde[203] se traduisent par une modification radicale des rapports des individus vis-à-vis tant de l'action que de l'avenir.

L'ambition d'autonomie des individus (du Sujet aurait dit Alain TOURAINE), tout comme le développement de nouveaux types d'interaction (plus réticulaires), rendent inefficaces certaines formes de réglementation. Patrick LE GALES, dans la préface qu'il fait de l'ouvrage de John URRY (2000), souligne le rôle de la mobilité dans cette nouvelle approche (ce que GIDDENS analysait en termes de délocalisation/relocalisation). Il considère que la généralisation des diverses formes de mobilité (d'images, de normes, d'objets et de personnes) rend caduque la société moderne, industrielle et nationale pilotée par l'État. Dans le cadre d'une société plus individualisée, réflexive et différenciée, les décisions publiques doivent composer avec une variété d'intérêts, de valeurs et de logiques qui transforment la *gouvernementalité* (au sens que lui confère Michel FOUCAULT) d'une société. L'enjeu porte sur le développement de nouveaux registres permettant de rendre les actions publiques plus légitimes. *« Il s'agit de passer d'une démocratie substantielle où l'intérêt collectif ou général peut être identifié et admis en tant que tel à un moment donné, à une démocratie procédurale où c'est la manière de concevoir et de mettre en œuvre les actions publiques qui leur donnent légitimité et efficacité* (ASCHER, 2000, p.140). L'époque hypermoderne est de fait maquée par le triomphe des théories partielles, de moyenne portée, parfois analysées en termes de gouvernance – on y reviendra.

[202] François ASCHER distingue deux conceptions de la rationalisation : l'une, historique (ou dialogique), produit de la recherche d'une maîtrise croissante du monde, lisible dans le désenchantement progressif du monde occidental ; l'autre, structurale (ou synchronique), en référence au recours à une rationalité instrumentale comme mode de fonctionnement de la société moderne.

[203] Le désenchantement du monde peut être appréhendé selon une double perspective : désenchantement pratique (dans l'action) et désenchantement de la représentation que les hommes se font du monde (les faits et les actions ont davantage d'intelligibilité a posteriori).

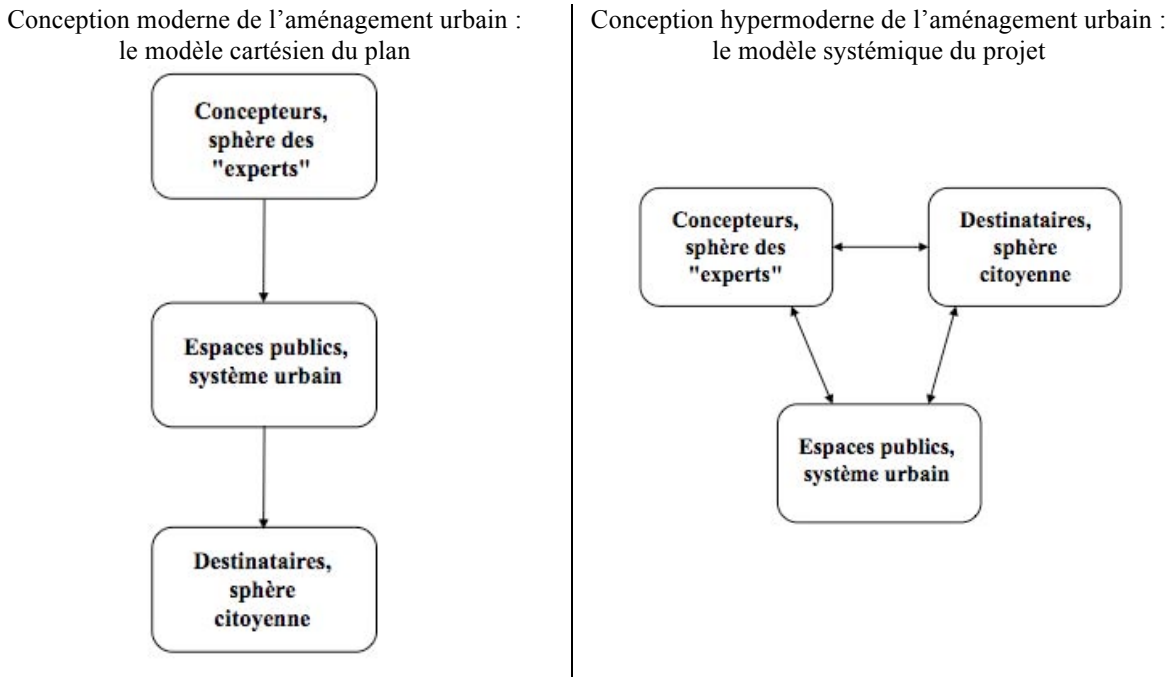
1.1.2. Le projet urbain, outil de re-conception des villes

Le concept de projet est devenu incontournable dans les pratiques et politique d'aménagement, comme en témoigne l'engouement en France, pour les projets urbains, que Thierry PAQUOT (2009, p.42) préconise par ailleurs de nommer plus justement des « *projets d'urbanisme* ».

Retour sur une notion clef de l'aménagement en France

Le concept polysémique de projet urbain[204] est apparu en France dans les années 1970-1980, pour s'imposer la décennie suivante dans les discours et les pratiques d'aménagement. À la fois courant de pensée et culture de l'action urbaine, le projet urbain est présenté comme une alternative à l'urbanisme fordo-fonctionnaliste et à la planification des Trente Glorieuses. Progressivement institué comme un « *état d'esprit* » (MASBOUNGI, 2001, p.49), il est devenu le "nouveau" référentiel des politiques publiques d'aménagement (fig.15).

Figure 15. De la planification moderne au projet hypermoderne



Conception : E. Hatt, 2010

[204] On estime généralement que le projet urbain est la transcription française du *recupero urbain* italien, démarche apparue dès la fin des années 1960 à Bologne, afin d'encourager la prise en compte de la ville dans sa globalité (diverses échelles, tissus, acteurs, etc.), lors de toute planification. Nous entendrons le terme de projet urbain dans son sens générique, comme « *une démarche à l'initiative d'une collectivité publique consistant à concevoir le contenu, la préfiguration et les modalités de mise en œuvre d'une action globale de transformation urbaine sur un territoire déterminé, s'inscrivant dans une stratégie urbaine d'ensemble échelonnée dans le temps* » (AVITABILE, 2005, p.116). François ASCHER (1995, p.38) distingue, quant à lui, trois dimensions contenues sous ce vocable : le projet urbain politique (l'intention de la ville comme résultat d'une réflexion stratégique sur son attractivité socio-spatiale), le projet urbain opérationnel (opération longue et complexe nécessitant des instruments spécifiques de gestion et de pilotage) et le projet urbain architectural et urbanistique (le "dessin" qui renvoie à la conception anglo-saxonne de l'"*urban design*").

Le mode de faire que tente de fédérer le vocable de projet urbain relève d'une logique hypermoderne de production de la ville. Il se définit en opposition, voire en réaction au fonctionnalisme et au productivisme qui se sont imposés durant les années de croissance. Il qualifie les opérations urbaines de rénovation, réhabilitation, requalification des grandes agglomérations confrontées à la "crise urbaine". Le projet urbain apparaît en effet dans les années 1980, c'est-à-dire dans une période marquée conjointement par l'évolution juridique de la décentralisation des décisions d'urbanisme au niveau des communes (le projet urbain s'inscrit comme une dimension essentielle de leur « planification stratégique ») et l'évolution libérale de l'économie, dans laquelle les entreprises sont devenues des acteurs essentiels du développement urbain (MERLIN ET CHOAY, 2009, p.726). L'approche du projet urbain s'affirme parallèlement dans une période où le chômage ne cesse de croître ; il s'agit d'aménager au mieux la ville pour maintenir ou créer des entreprises et des emplois. Face à l'accroissement des pressions concurrentielles (entre pays, régions, villes et sites), les territoires entrent en compétition sur le marché de l'implantation des entreprises. Dans le cadre de la politique de la ville, se pose également la question de la régulation des tensions liées à la création de poches de pauvreté en périphérie (REY et SCHERRER, 2001). « *L'urbanisme fonctionnaliste n'a pas résisté à la concurrence de la production urbaine ordinaire dans une économie de marché. Les logements fonctionnalistes ont été moins désirés que les autres et ont servi alors à loger les plus pauvres. Ainsi, un marquage social négatif a encore accentué la désaffection dont ils étaient l'objet* » (VILMIN, 2008, p.191). Dans ce contexte, le plan « Banlieues 89 » vise à redonner aux espaces traités leur fonction symbolique. Au-delà de la requalification des banlieues en "crise", le projet urbain est lié à l'histoire de la requalification des friches industrielles, portuaires et militaires, qui touchent le pays en proie à la désindustrialisation dans les années 1980. C'est un projet de reconquête de certains quartiers qui vise à revaloriser l'image d'ensemble de la ville[205].

Les villes mènent une véritable compétition pour attirer les hommes et les investissements. Alors que la période des Trente glorieuses s'est inscrite dans le cadre spatial de régulation du territoire national (parallèlement au triptyque « fordisme / keynésianisme / État-providence »), les années 1970-1980 sont en effet marquées par un tournant néolibéral (lié à la décentralisation, à la construction européenne et à l'apparente perte de centralité de l'État). Cette évolution contextuelle conduit à la montée en puissance de l'impératif concurrentiel dans les politiques urbaines. La distinction apparaît comme une source d'identification et de reconnaissance (INGALLINA, 2005, p.205). « *Les collectivités urbaines du monde entier cherchent à se construire, dans des rivalités parfois très vives, une identité*[206] *qui les distingue*

[205] Le projet urbain qui s'inscrit dans une opération d'ensemble (quartier nouveau ou opération de restructuration urbaine) peut ainsi avoir un effet structurant et apporter, de fait, une *« valeur urbaine ajoutée »* par la création d'un environnement de qualité et par la matérialisation d'un positionnement qui contribuent tous deux à la valeur des produits immobiliers (AVITABILE, 2005, p.77). Cette approche qui considère la mise en valeur de l'espace urbain comme un outil de valorisation économique plus global était d'ailleurs déjà lisible dans les réflexions portées sur la ville du XIX^{e} siècle. Le baron HAUSSMANN envisageait par exemple le développement de la voirie comme un moyen d'accroître la valeur des terrains riverains et de susciter des constructions immobilières.

[206] L'identité étant définie comme l'« *image de soi qu'un acteur s'efforce de construire par rapport à autrui* » (BASSAND, COMPAGNON *et al.*, 2001, p.15).

les unes des autres et surtout qui les rendent attractives » (BASSAND, COMPAGNON *et al.*, 2001, p.15). Elles essaient de créer des images nouvelles, des paysages qui se veulent ou se prétendent "identitaires" et qui assoient finalement les démarches marketing des villes et agglomérations. Le projet urbain devient un vecteur fort d'attractivité[207]. « *La construction de cette politique d'accroissement de l'attractivité se fonde ainsi sur des projets de mise en scène de la ville qui participent à la dynamique de son image positive. Identifiée sur le marché des destinations, elle devient le principal facteur d'accroissement de sa fréquentation* » (VLES, 2008). Le projet urbain cherche à se démarquer du sens aléatoire qui produit la banalisation identitaire des (micro)territoires. Les villes vont s'employer à singulariser leur offre urbaine, à produire et à diffuser leur propre image. Le traitement des espaces publics est au cœur de cette stratégie. À Lyon et à Bordeaux, par exemple, les berges des fleuves sont rendus aux promeneurs (cliché 19).

Cliché 19. Exemples d'aménagement dans les grandes agglomérations françaises

Place de la Bourse, le quai Richelieu à Bordeaux

Cliché : E. Hatt, 2009

Les quais du Rhône, à Lyon

Cliché : E. Hatt, 2008

Cliché : E. Hatt, 2009

Cliché : E. Hatt, 2008

[207] « *Les projets sont la manifestation concrète de l'entrée en force des enjeux d'attractivité, de compétitivité, de communication et de marketing dans les politiques urbaines. […] Avec les démarches de projet, les politiques d'urbanisme et de planification n'ont plus seulement une vocation interne – aménager la ville – elles acquièrent également une vocation externe : communiquer vers l'extérieur sur les atouts et les qualités de la ville mais également ses intentions et stratégies. […] Répondre à la question « qui sommes-nous » semble être devenu un préalable incontournable à l'action publique urbaine* » (PINSON, 2009, p.116).

François ASCHER (2001, p.94), identifie cette évolution en termes de passage à un « *néo-urbanisme* » qui se doit de répondre à la variété des goûts et des demandes, tout en promouvant une qualité urbaine nouvelle. On passe d'une architecture fonctionnelle à un « *design urbain attrayant* », qui cherche à séduire en proposant des combinaisons variées de qualités urbaines. Dans ce contexte, marqué par l'exigence des habitants et la concurrence accrue entre les territoires, il s'agit d'offrir dans les lieux publics et extérieurs une qualité équivalente à celle des lieux privés, en prenant en compte les dimensions multisensorielles de l'espace (travail sur le visible, le sonore, l'olfactif, le tactile). Comme le constate Thierry PAQUOT (2009, p.103), les lieux urbains font désormais l'objet d'un travail minutieux de la part des élus qui en "prennent soin" : « *ils ne sont pas aménagés mais ménagés* ».

L'institutionnalisation des démarches de projet

Le contexte juridique de l'aménagement en France, fondé en grande majorité sur la loi Foncière de 1967, a été adapté, pour mieux prendre en considération les évolutions en cours. Depuis les années 1990, trois lois sont considérées comme centrales dans l'évolution des politiques d'aménagement : la loi Chevènement[208] sur le renforcement de la coopération intercommunale, la loi Voynet[209] « relative à l'aménagement et au développement durable » et la loi S.R.U. [210], qui consacre l'agglomération comme niveau de plein droit des politiques d'aménagement du territoire. Cette dernière modifie assez profondément les dispositifs de la loi d'orientation foncière de 1967. Elle instaure un renouvellement des outils de planification et d'intervention urbaine : le Plan local d'urbanisme (PLU) et le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) remplacent les anciens Plans d'occupation des sols (POS) et schémas directeurs d'aménagement urbain (S.D.A.U.). L'Atelier Projet urbain, mis en place par le ministère de l'Équipement, a joué dans ce cadre un rôle non négligeable[211]. Il rappelle qu'à côté d'opérations en site vierge plus classiques, il convient de remettre à niveau certains territoires en perte de vitesse, de requalifier certains quartiers et de travailler à de meilleures articulations entre les différentes parties d'une agglomération. Le PLU, conçu comme un outil de projet, vise à préciser les intentions sur un quartier. « *Le législateur privilégie la démarche de projet sur la procédure et la simple écriture réglementaire. Désormais l'action opérationnelle doit s'inscrire dans une stratégie globale élaborée à l'échelle de l'agglomération. L'objectif est d'éviter un aménagement conçu comme la simple juxtaposition d'opérations fermées sur elles-mêmes* » (MASBOUNGI, 2001, p.94).

On peut identifier trois changements engendrés par la création des PLU, relatifs au contenu, à la forme et aux modalités d'élaboration des documents d'urbanisme communaux

[208] Loi n°99-586 du 12 juillet 1999.
[209] Loi n°99-533 du 25 juin 1999.
[210] Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbains.
[211] Animé par Ariella MASBOUNGI, entourée d'architectes comme Christian DEVILLIERS, Antoine GRUMBACH ou Bernard HUET, l'Atelier Projet urbain met en avant l'intérêt d'un urbanisme partant d'une analyse de l'existant et prolongeant les traces de la ville. Plusieurs principes sont au cœur de leurs réflexions. Les espaces publics doivent faire l'objet d'un soin particulier (ils constituent un moyen de recoudre les tissus urbains) ; il est devenu nécessaire de revenir à un modèle de ville compacte en travaillant à « refaire la ville sur la ville » ; et il convient de privilégier des modes de représentation des partis d'aménagement permettant leur mise en débat (MASBOUNGI, 2002).

(IAURIF, 2002). Le PLU aborde des thématiques plus larges que ne le faisait le POS (logement, activités, équipements, mais également mixité sociale, déplacements via les Plans de déplacements urbains, espace urbain, environnement, etc.) et conçoit leurs relations et leur interactivité. Le PLU est composé d'un Projet d'aménagement et de développement durable (PADD), avec lequel le règlement (qui fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols) doit être en cohérence. Le PADD se veut être la traduction, en termes relativement simples, du projet local et des orientations principales de la collectivité[212]. Le PLU est surtout plus "actif" : il ajoute aux dispositions réglementaires des dispositions plus opérationnelles, en termes de projet et d'action. Le PLU dispose par exemple d'un outil de prérogative foncière permettant de réserver des emplacements, considérés comme stratégiques (instauration d'un droit de préemption), en vue de la réalisation d'équipement ou d'espaces publics nécessaires à la collectivité[213]. On peut également noter que le SCOT ne fixe plus la destination générale des sols, laissant de fait une plus grande marge de liberté aux communes dans le contenu de leur PLU. En tant que documents intercommunaux, les SCOT constituent, par ailleurs, des outils de stratégie territoriale permettant d'aborder les enjeux d'aménagement environnementaux et paysagers à une échelle plus globale. On passe ainsi du dispositif S.D.A.U.-POS, centré sur un urbanisme d'extension, de fonction et d'interdiction (par la fixation de normes juridiques d'usage du sol), au dispositif SCOT-PLU, à la base d'un urbanisme de projet visant à promouvoir et à encadrer l'intensification du développement urbain sur certains secteurs stratégiques (PINSON, 2009, p.142).

Le projet urbain en question

Le succès du concept n'est plus à démontrer, le projet urbain s'est constitué comme nouveau référentiel d'action publique d'aménagement depuis les années 1990. Néanmoins, ce succès comporte un revers : surmédiatisation et emploi à tout va de cette notion conduisent à en réduire la portée par une dilution, voire une dissolution de sa nature initiale (dans ses modalités comme dans ses finalités). Toute intervention sur la ville est désormais estampillée « projet urbain », son succès conduit à l'adopter pour recouvrir des notions et des actions qui pourtant s'en éloignent largement (TOMAS, 1998, p.22-23 ; REY, 1998, p.35).

L'approche critique du projet urbain porte également sur les problématiques de distinction et d'exclusion qu'il engendre, plus ou moins directement. Le projet urbain participe à reconstituer une « *mythologie urbaine* » (AVITABILE, in CHALAS, 2004, p.53), en s'imposant comme une démarche globale pouvant "changer la vie en changeant la ville". Si la notion de projet urbain réintroduit ce vieux mythe de l'espace comme « *effecteur social* », Philippe GENESTIER (1993) regrette néanmoins, dans cette évolution, l'abandon des objectifs de redistribution que comportait l'urbanisme de plan. L'objectif des villes est désormais de constituer une offre urbaine attractive pour les entreprises et les classes sociales mobiles, au détriment des autres. Le projet urbain peut être perçu comme le signe d'une « *soumission de*

[212] Le PADD fixe notamment les objectifs en matière à la fois d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacement et de stationnement (art. R.122-2-1 du Code de l'urbanisme).
[213] La commune peut geler durant cinq ans l'aménagement d'une zone qu'elle souhaite restructurer en profondeur (les propriétaires disposant dans ce cadre d'un droit de délaissement).

l'urbanisme au marché », alors qu'il est le plus souvent « *surdéterminé par une image univoque et stéréotypée de la ville* », visant à satisfaire les classes sociales valorisées pour lesquelles « *la ville renvoie à des pratiques narcissique, hédonistes et au nomadisme* » (PINSON, 2009, p.141). On rejoint le concept de « *réduction narrative* » développé par Vincent VLES, Vincent BERDOULAY et Sylvie CLARIMONT (2005, p.24) pour identifier le processus d'émergence de l'hégémonie d'une image particulière et réductrice des villes en quête d'orientation touristique. Si cette image simplifiée permet de promouvoir efficacement certains éléments du paysage urbain, elle génère néanmoins, dans le même temps, des externalités négatives lisibles, entre autres, dans les stratégies d'évitement développées, souvent inconsciemment, par les habitants. De fait, *« le récit qui sous-tend l'image promue par la ville est trop réducteur par rapport au vécu de la population résidente* » (*Ibid.*, p.29).

Si certains considèrent l'emploi du concept de projet urbain comme un abus de langage, pour légitimer par un mot nouveau de vieilles pratiques urbanistiques[214], un intérêt indéniable est toutefois d'avoir remis ces questions d'aménagement et de requalification sur le devant de la scène. Ce concept porteur mérite d'être analysé en tant que tel. Philippe VERDIER (2009, pp.170-171) distingue cinq caractéristiques majeures du projet urbain : il est évolutif et porte sur le temps long (il détermine ce qui va rester comme fondement d'un nouvel espace de vie et ce qui va nécessairement pouvoir évoluer), il intègre plusieurs échelles, il est unique et local dans un monde globalisé, il "absorbe" et traduit les aspirations des habitants, enfin, il est fonctionnel durable et faisable. Selon lui, « *un bon projet urbain doit apporter le sentiment rassurant qu'on habite "quelque part et nulle part ailleurs", et pas dans une "ville produit" interchangeable avec n'importe quelle autre […] Ce caractère de "projet unique pour un lieu unique" suppose une démarche programmatique et technique, mais aussi une démarche artistique, une réflexion approfondie sur le paysage, une réflexion sur le sens des espaces à créer pour les habitants, les visiteurs, les gens qui vont travailler là, etc. Et il appartient aux urbanistes de penser des lieux appropriables qui ne soient pas totalement déterminés par leur fonctionnalité* » (*Ibid.*, p.174). Le projet urbain se distingue d'un urbanisme de valorisation (souvent né d'opportunités foncières), qui continue toutefois d'exister, mais relève plutôt des logiques d'aménagement de ces dernières décennies. En modifiant fondamentalement les conditions spatiales, il doit contribuer à changer le regard et l'image d'un lieu, en passant par le préalable nécessaire de l'estime des habitants pour le territoire.

Cette notion de projet urbain, dont la connotation renvoie aux projets des grandes agglomérations françaises, semble riche de perspectives aujourd'hui pour les stations qui s'interrogent sur leur devenir.

[214] Le projet urbain n'est pas en soi une nouveauté, comme en témoigne le premier traité d'architecture écrit par Léon BATTISTA ALBERTI en 1450. « *Il n'y a pas de ville dans l'histoire qui ne soit pas issue d'une démarche projectuelle spécifique* » (DAU, 1993, p.8). Ce qui est nouveau par contre, c'est l'engouement pour cette démarche qui s'inscrit, depuis les années 1970, comme alternative à l'urbanisme d'après-guerre qui s'était coupé de l'art urbain.

1.1.3. Du projet urbain en ville au projet de requalification en station

Appliquée exclusivement à la ville, dans un contexte particulier de villes en "crise" (montée du chômage, chocs pétroliers et crise économique, décentralisation/globalisation et concurrence accrue entre les villes, etc.), la notion de projet urbain intéresse aujourd'hui certaines stations touristiques entrées dans une spirale de déqualification. La "crise touristique", à laquelle nombre de stations contemporaines sont désormais confrontées (concurrence accrue des destinations, vieillissement du cadre bâti, évolution plus qualitative des attentes de la clientèle, injonction du développement durable, risques liés au changement climatique, etc.) interroge les gestionnaires des stations. Il semble pertinent de repenser le concept de projet urbain à la lumière de son application aux stations et, notamment, aux stations créées durant les années 1960-1970, selon les mêmes principes urbanistiques que certaines franges des villes *fordiennes* en crise. Comme les villes, aujourd'hui reprisées par l'intermède de projets urbains ambitieux, les stations touristiques sont encouragées à mettre en œuvre des projets d'urbanisme visant à "refaire la station sur la station". Ils sont appréhendés ici en termes de projets de requalification.

Villes et stations, des lieux urbains

Alors que la ville se met à penser le tourisme dans ses aménagements urbains, la station touristique semble nécessairement conduite à se penser désormais véritablement comme une "ville", ou, pour être plus exact, comme un « *lieu urbain* » (STOCK, 2003, p.50), un lieu de vie emprunt d'urbanité[215]. Certes, les stations contemporaines, façonnées pour et autour des activités de tourisme et de loisirs (et non par le travail), ne peuvent être assimilées fondamentalement aux villes, dont elles se distinguent également du fait de leur forte saisonnalité et de la faiblesse de leur population permanente. Elles présentent néanmoins bien des caractéristiques des villes, dans la mesure où leur mode d'élaboration est très urbain, comme en témoignent les types de construction, les équipements, les modes d'accès, etc. (LAZZAROTTI, in DUHAMEL et KNAFOU, 2007, p.324). La population de France métropolitaine se situe d'ailleurs à près de 82% dans « l'espace à dominante urbaine », si bien que, d'une certaine manière, « *la ville est aujourd'hui partout, sinon dans sa matérialité, du moins comme fait de société* » (GRAFMAYER et AUTHIER, 2008, p.7). En période de forte affluence, les questions relatives à la gestion de la co-présence (liée à la multiplication des flux de circulation de biens et de personnes) se posent aux stations au même titre qu'aux villes[216]. Seignosse-Océan, avec sa capacité de 35 850 lits touristiques peut prendre temporairement l'envergure d'une ville telle Dax ou Mont-de-Marsan. De même, la station de Gourette peut être considérée comme « *une vrai ville à la montagne* »[217], qui connaît les contraintes d'une ville de dix milles personnes (dans les temps forts – et intermittents – de concentration de

[215] Le concept d'urbanité est défini de façon plus approfondie dans la suite de ce chapitre. On peut d'ores et déjà souligner avec François TOMAS (1998, p.32), que cette notion « *fait surtout référence aujourd'hui aux formes urbaines et à tout ce qui permet à un individu de se sentir effectivement dans une ville et de l'apprécier* ».

[216] En pleine saison touristique, les stations se trouvent confrontées à des problématiques urbaines relativement similaires aux villes. Dans leur dimension négative, on pense notamment aux désagréments engendrés par les embouteillages, les stationnements « sauvages », les dégradations voire l'insécurité.

[217] Entretien avec le Directeur général des services de la commune, le 17 juillet 2008.

population) et son lot de conflits d'usage (voitures/piétons, habitants/touristes, etc.). La structure et la structuration urbaines prennent ici tout leurs sens.

En station, « *l'esthétique devient, en raison de l'effet mémoire du voyageur qui compare ses destinations de vacances, une priorité* » (VLES, 2007, p.100). Les urbanistes sont conduits à s'intéresser à la mise en valeur du cœur des stations. Comme le souligne un responsable de l'ex D.E.A.T.M., « *une station touristique c'est des activités, mais c'est aussi une ambiance et les gens viennent aussi pour l'ambiance. […] La question du positionnement, c'est d'avoir une station qui se singularise par rapport aux autres. […] Il faut retrouver les lieux de convivialité* »[218]. Les responsables de l'activité touristique sont encouragés à réduire l'écart entre « l'image imaginée » (sublimée par les documents publicitaires) et « l'image vécue »[219]. Les stations sont conduites à (re)penser leur conception urbaine à l'aune du projet d'urbanisme, en considérant tout à la fois les dimensions conceptuelles (fondements qui guident le projet, parti pris urbanistique) et processuelles (procédures de mise en œuvre liées aux acteurs en présence) qu'il sous-tend. Pour éviter tout amalgame (le concept de projet urbain ayant été appliqué aux agglomérations urbaines), c'est le concept de requalification qui a été retenu pour aborder les projets d'urbanisme des stations contemporaines.

Le choix d'un concept : les projets de requalification en station

Avant d'aborder plus en profondeur les modalités et les enjeux de cette requalification, il convient de revenir brièvement sur le choix de cette terminologie. Le terme de requalification urbaine est employé pour définir les politiques d'aménagement visant – comme son nom l'indique – à requalifier l'espace urbain. Ce concept s'entend au sens d'une « re-qualification », c'est-à-dire de l'attribution d'une qualité nouvelle (ou renouvelée) à un espace urbain. Il renvoie à une dimension éminemment qualitative de l'aménagement.

L'emploi de cette notion, appliquée aux stations touristiques, a été préféré à celles, plus traditionnellement adoptées au sujet des actions sur la ville, telles que réhabilitation, renouvellement, restructuration, rénovation ou restauration urbaine. Ces différentes terminologies recouvrent d'ailleurs des réalités différentes (BANZO, BOUJU et TESSON, 2000 ; BONNEVILLE, 1997 ; CHOAY et MERLIN, 2009 ; GRAF, 2002 ; GRAFMAYER et AUTHIER, 2008 ; PINSON, 2001). Sans rentrer dans les détails, on peut par exemple souligner que la rénovation consiste en une opération de démolition du bâti ancien pour construire du neuf à la place. La rénovation se distingue de la restructuration dans la mesure où la première vise à modifier l'utilisation d'une construction pour en accroître la valeur, tandis que la seconde cherche plus modestement à répondre à des besoins nouvellement apparus. On peut néanmoins observer que la frontière entre ces deux dernières terminologies est plus que poreuse. Le fait de restructurer une construction (afin de répondre à de nouveaux besoins) induit souvent un changement d'usage et un accroissement de la valeur foncière. Inversement,

[218] Entretien du 3 mars 2008.

[219] L'image imaginée étant entendue ici comme l'image intellectuelle positive que les touristes ont préalablement de la destination (d'après leurs lectures, le bouche-à-oreille, etc.). Suite à leur voyage dans la destination, ils se forgent alors une « *image vécue* », c'est-à-dire une image physique directe, basée sur des éléments sensoriels (LANQUAR, 1990).

le fait de vouloir modifier l'utilisation d'une construction est un choix souvent lié à la volonté de satisfaire l'évolution des attentes. Contrairement à ces opérations de "démolition-reconstruction", le plus souvent, dans une opération de réhabilitation, la structure du bâtiment est conservée, l'objectif étant de remettre le bâti ancien (ayant récemment fait l'objet d'une revalorisation économique, pratique et/ou esthétique) en état de confort moderne et d'habitabilité[220]. Le renouvellement urbain se situe à la frontière entre la rénovation et la réhabilitation, à la fois forme de réinvestissement sur des sites ayant un potentiel sous-utilisé et remodelage des quartiers comprenant une part de "démolition-reconstruction"[221]. Le concept est utilisé pour désigner diverses actions d'urbanisme, dont le démoninateur commun consiste à intervenir sur la ville existante, à "reconstruire la ville sur la ville" (PINSON, 2001).

Cette recherche, plus modestement, porte exlusivement sur l'aménagement des espaces publics en station. La question du cadre bâti et des opérations de démolition n'est pas abordée. Ce faisant on préfère parler de requalification plutôt que de renouvellement. Dans la lignée de ces concepts, la notion de requalification permet de mettre l'accent sur la nécessité d'intervenir sur l'existant et de considérer avec attention le traitement des espaces publics lorsqu'on s'attache à "reconstruire la station sur la station"[222]. Elle est employée en écho à la mobilisation qu'en font les économistes Véronique PEYRACHE-GADEAU et Bernard PECQUEUR (2004). Ces auteurs évoquent la notion de « *re-qualification* », appliquée aux ressources spécifiques. Elle reflète les processus variés par lesquels une société locale s'organise pour reconsidérer la valeur collective attribuée à cette ressource. En ce sens, on appréhende l'espace public comme une ressource spécifique[223] des territoires et, a fortiori, des stations touristiques. On s'intéresse à la « re-qualification » de cette ressource (micro)territoriale considérée dans la double dimension de requalification comme pratique (modalités d'aménagement) et comme processus (gouvernance et jeux d'acteurs). En parlant de projet de requalification urbaine en station, on fait référence à la multiplicité d'une approche qui s'inscrit comme démarche tant processuelle (procédure de mise en oeuvre liée aux acteurs en présence) que conceptuelle (fondements qui guident le projet, "parti pris" urbanistique relatif à sa conception).

---

[220] La réhabilitation est institutionnalisée en France à partir de 1976 pour nommer la remise en état d'un habitat dégradé. Elle s'est imposée dans les quartiers des centres anciens comme dans ceux des grands ensembles. En vogue dans les années 1980-1990, son usage n'a ensuite cessé de décliner (PINSON, 2001).

[221] Il a été introduit en France avec loi S.R.U., mais n'a pas été repris dans la loi d'orientation et de programmation « pour la ville et la rénovation urbaine », d'août 2003 (BONNEVILLE, 1997, p.8). Cette loi, dite loi BORLOO, peut d'ailleurs être perçue comme un retour à une conception restrictive du renouvellement urbain (privilégiant essentiellement les quartiers sensibles et les procédures de démolition/reconstruction des logements sociaux).

[222] Cette recherche porte exlusivement sur l'aménagement des esaces publics. La question des opérations de démolition du cadre bâti n'est pas abordée. Ce faisant on préfère parler de requalification plutôt que de renouvellement.

[223] Cette ressource est appréhendée, dans la lignée des travaux de Hugues FRANÇOIS (2007, p.59), comme un artefact, c'est-à-dire comme le résultat d'opérations constructives dont la valeur dépend de sa socialisation et de son appropriation par les acteurs. Le processus d'émergence de l'espace public comme ressource est en ce sens tributaire de la capacité des acteurs à le concevoir et le construire comme tel.

1.2. "Refaire la station sur la station", les enjeux des projets de requalification

> *« La méthodologie du projet urbain – entendu comme l'expression d'une politique spécifique sur un territoire visant à instaurer une dynamique de projet et d'action de renouvellement spatial – peut s'appliquer à l'espace urbain touristique, et en particulier, à l'espace public des stations touristiques littorales. »*
>
> (ATOUT FRANCE, 2010, p.5)

Dans la lignée des villes et agglomérations françaises, les stations sont à leur tour confrontées à l'épineuse question de leur évolution urbaine (abordée en termes de requalification). Déjà, la loi S.R.U. encourage la mise en œuvre de projets de requalification en station touristique, ne serait-ce que par les dispositifs d'aménagement et de gestion du foncier qu'elle institue (PLU-SCOT). De plus, elle créer la démarche des Opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisir (ORIL) qui souligne l'intérêt que porte le législateur à cette question.

1.2.1. La réhabilitation immobilière au cœur des réflexions

L'image de la station moderne cède la place à une image de désuétude. « *À l'évidence, l'immobilier de loisir qui a fait fureur à la montagne dans les années 1960-1970, est passé de mode* » (VLES, 2006, p.354). La crise immobilière a mis en lumière la question de l'inadaptation des hébergements locatifs (surfaces trop réduites) et du manque de lits hôteliers en France. Les infrastructures quadragénaires se dégradent ou passent de mode, si bien qu'en station de montagne le prix des appartements construits avant 1985 auraient diminués de 40% (AGUT, 2004). Au-delà des ajustements mineurs mis en œuvre par l'habillage du cadre bâti, le législateur français a tâché de prendre acte des évolutions en cours dans le secteur touristique. Il encourage la réhabilitation des stations. La section II de la loi S.R.U. porte ainsi sur les « Opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisir » (ORIL), dont l'article L.318-5 du code de l'urbanisme définit les objectifs.

Les prémisses du changement

Dès 1989, il apparaît nécessaire de rénover le parc immobilier des stations vieillissantes. Le cabinet SEMA-METRA constate par exemple que « *dans l'enthousiasme général, on a beaucoup trop construit et trop souvent sur le même modèle* ». Le cabinet H.T.L affirme également que « *la priorité doit être accordée à la rénovation ou à la restructuration de l'existant plutôt qu'à la création de stations ex nihilo* » (VLES, 2005a, p.167). Les sites construits nécessitent désormais une action de modernisation et de reconquête. L'offre d'hébergement est souvent obsolète au regard de l'évolution de la sociologie des pratiques récréatives, tandis qu'une large part du parc immobilier, ces fameux « volets clos »[224], n'est pas commercialisée.

[224] Il s'agit des résidences secondaires, ces lits froids qui ne sont occupés que quelques semaines par an.

Après avoir réhabilité leur « décor », par un habillage extérieur du bâti, les stations sont désormais confrontées à la nécessité de s'attaquer à la réhabilitation de l'intérieur même des logements, en incitant les propriétaires privés à s'investir dans de telles démarches. Le S.E.A.T.M. estime par exemple, en 1998, que 58% des meublés en montagne (70 000 logements) nécessitent des travaux de rénovation (BOULOGNE et DUBOEUF, in BOURDEAU, 2007). L'État se devait finalement d'accompagner et de favoriser les projets de réhabilitation dans des stations dont il a autrefois encouragé la création. Abordant, l'immobilier de loisir comme « *la clé de voûte de la commercialisation et de la réservation* », l'État considère que : « *un site dont l'hébergement ne correspond plus à l'attente de la clientèle est condamné à dépenser toujours plus d'investissements publicitaires, puis à baisser ses prix de séjour. Se profile alors une sortie du marché vers le bas et une situation de "friche touristique"* » (SET, 2002, p.16). Il a fallu dix ans pour que le législateur français prenne la mesure du problème entérinant en cela un ensemble de réflexions et d'initiatives engagées depuis le milieu des années 1990 en montagne, notamment à Tignes et plus largement en Savoie[225]. Un « livre blanc » est, dans ce contexte réflexif, produit le 3 juillet 1997 pour synthétiser les résultats de l'ensemble des travaux réalisés sur cette question. Trois propositions majeures structurent ce texte : définir un programme national de réhabilitation de l'immobilier touristique, créer des opérations programmées de réhabilitation en secteur touristique et définir un nouveau concept locatif (commercialisation de manière professionnelle du parc immobilier rénové, pendant neuf ans minimum). Le dispositif des Opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisirs a ainsi été conçu comme une boîte à outils devant permettre la réalisation de cet objectif ambitieux de réhabilitation de l'immobilier de loisirs.

[225] Dans les années 1990 la capacité d'accueil de cette station de 20 000 lits s'érode de 5 à 10% par an, à tel point que le seuil inquiétant de 25% de remplissage des résidences secondaires en hiver est atteint à la fin de cette décennie (BARRON-YELLES, 1999, p.135). La station s'est alors engagée sur la voie de la réhabilitation de son parc immobilier par la création, en 1998, d'une SEM (Tignes Développement) en charge d'améliorer l'image de marque de la station via un travail portant notamment sur son cadre bâti. Plus largement, le Conseil général de la Savoie a créé, en 1996, un fond expérimental pour la réhabilitation de l'immobilier en montagne (quatre stations tests ont ainsi fait l'objet de programmes partenariaux public/privé). La même année, l'Agence française d'ingénierie touristique (AFIT) organisait un séminaire sur « la réhabilitation de l'immobilier touristique ».

Le dispositif des ORIL

Partant du constat qu'une rupture qualitative de la capacité d'accueil provoque une relative dépression pour l'activité de l'ensemble des producteurs de la station, le législateur a cherché à encourager l'investissement des propriétaires dans leur parc immobilier. « *Une nouvelle phase du développement des sites touristiques est en train de voir le jour. Une dynamique basée sur la qualité plus que sur le développement quantitatif, axée sur le rôle stratégique des collectivités locales et territoriales* » (SET, 2002, p.9). Il ne s'agit plus seulement de penser l'aménagement par la construction de logements neufs, mais de rénover, de réhabiliter, de restructurer, de renouveler un patrimoine existant, devenu obsolète sur le plan technique et esthétique. Cette initiative traduit en définitive la volonté de redynamiser les zones touristiques vieillissantes. Le mode de production des stations, dans les années 1960-1980, centré sur l'investissement de particuliers privés, les a en effet rendues « *dépendant d'un acteur « malgré lui » : le propriétaire de meublé* » (département des Pyrénées-Atlantiques et commune des Eaux-Bonnes, 2003, p.6). Or, le raisonnement économique du propriétaire n'est ni celui de la collectivité, ni celui d'un professionnel de l'immobilier ou du tourisme, plus clairement investi dans la station[226]. Pour le petit propriétaire privé, le patrimoine qu'il détient est souvent assimilé à une charge qu'il cherche à diminuer et non à un « *outil de production* » nécessitant un effort d'investissement et de remise à niveau régulier. Dans ce cadre, le patrimoine immobilier a tendance à se dégrader plus vite et à entraîner avec lui vers le bas l'image et la fréquentation des destinations touristiques. Les ORIL cherchent à inciter les propriétaires privés à engager (ou à faire engager) des travaux de réhabilitation avant de (re)mettre leurs appartements sur le marché.

L'objectif consiste à améliorer et à accroître la capacité du parc immobilier en station. La collectivité devient l'initiatrice de la réhabilitation en impulsant une dynamique de partenariat public/privé visant conjointement l'amélioration du patrimoine privé et du patrimoine public. Concrètement, les propriétaires souhaitant la réhabilitation de leur logement, obtiennent certains avantages fiscaux s'ils passent un contrat avec un opérateur (public ou privé) pour que celui-ci assure la réalisation des travaux. En échange, le bien doit être mis en location pendant au moins neuf ans et donne lieu à versement d'un loyer. Afin d'assurer la gestion locative des hébergements réhabilités, une structure nouvelle est envisagée : le Village résidentiel de tourisme (V.R.T.)[227]. Le V.R.T. a vocation à recycler le parc immobilier existant, en captant quantitativement et qualitativement des lots immobiliers qui ne faisaient plus l'objet d'une gestion professionnelle. Le V.R.T. est finalement conçu comme un nouveau produit touristique, où la réhabilitation et la commercialisation sont réalisées par un exploitant unique, qui doit de fait concevoir la gestion et la mise en marché avant la définition du programme. Au-delà d'une croissance du parc locatif (par la remise sur le marché d'hébergements obsolètes et/ou non marchands), l'ORIL doit contribuer à tendre vers une

[226] Financièrement du moins car on ne peut négliger l'investissement personnel, l'appropriation du territoire par les habitants et visiteurs.

[227] Décret du 19 avril 2001 (relatif à la définition des V.R.T.) et arrêté du 19 juillet 2001 relatif aux normes et aux procédures de classement des V.R.T.

plus grande qualité de l'hébergement, par l'institution de ce label spécifique. Cette formule a l'avantage de limiter les réticences des propriétaires, face à la mise en location de leurs hébergements (ils conservent la possibilité d'utiliser leur résidence secondaire, le V.R.T. prend en charge tout ce qui a trait à la location, etc.), d'une part, et, d'autre part, face au coût d'investissement que nécessitent les travaux de rénovation (alors que cette résidence est justement secondaire).

Si la problématique générale des ORIL consiste à répondre aux difficultés engendrées par la dégradation de l'immobilier touristique, les objectifs fixés par le projet d'ORIL sont doubles (SET, 2002). L'ORIL est à la fois un dispositif immobilier et un outil de projet urbain porté par la collectivité. L'action combinée des secteurs publics et privés est affirmée comme indispensable pour requalifier le cadre et renouveler l'attractivité de la station dans son ensemble. De fait, la démarche d'ORIL s'appuie sur deux approches : l'une immobilière (amélioration du parc immobilier touristique), l'autre urbaine (amélioration des espaces publics, du stationnement, des équipements d'infrastructures et du traitement de l'environnement). La première vise à mieux identifier les propriétaires pour évaluer leur position sur la réhabilitation, tout en analysant les potentialités techniques, juridiques et financières de restructuration et de requalification du bâti (définition des bâtiments concernés, travaux envisageables, coûts, etc.). La seconde approche, urbaine, s'ancre à son tour sur deux volets : une stratégie territoriale et marketing (visant a évaluer les forces, faiblesses, menaces et opportunités du territoire) et un diagnostic urbain et paysager (questionnant le fonctionnement, les améliorations à apporter et évidemment leur coût). L'ORIL va au-delà d'une simple opération d'habitat. Elle se définit dans une perspective d'amélioration de l'image de la station, à partir d'un partenariat public/privé, nécessaire pour assurer la cohérence du produit touristique. Concernant la prise en compte des espaces publics, deux dimensions sont mises en avant : la gestion de l'accueil en tension (amélioration de la gestion des flux) et la question de l'accueil de villégiature (amélioration de l'esthétique du site et des lieux d'image, des cheminements piétons, des transports, des moyens d'information, du patrimoine, etc.).

L'expérimentation des ORIL a été initialement engagée sur treize sites pilotes[228], dès décembre 2001 (avec le soutien du Ministère délégué au tourisme, de la DATAR et de la C.D.C.). Elle incite les propriétaires à devenir des partenaires actifs de la relance qualitative du site, tout en cherchant à susciter l'adhésion la plus forte possible des partenaires locaux, alors que *« l'ORIL dérange les habitudes. Pour améliorer l'accueil et le produit touristique, les résidents doivent modifier simplement, ou de manière plus importante, leur usage personnel de l'espace. L'objectif de station "plus piétonne", plus "naturelle" est difficilement admis par une population qui se trouve en pleine activité pendant les saisons touristiques.*

[228] Ces treize sites comprennent neuf sites de montagne : Gourette (Pyrénées-Atlantiques), Le Lioran (Cantal), Les Sept-Laux (Isère), Métabief (Doubs), Orcières-Merlette (Hautes-Alpes), Saint-Lary-Soulan (Hautes-Pyrénées), Serre-Chevalier (Hautes-Alpes), Super-Besse (Puy-de-Dôme), Valloire (Savoie) ; ainsi que quatre sites des secteurs littoraux et thermaux : Berck-sur-Mer (Pas-de-Calais), La Grande-Motte (Hérault), Saint-Jean-de-Monts (Vendée) et Aix-Les-Bains (Savoie).

Mais elle est indispensable si l'on veut présenter aux séjournants une nouvelle image » (SET, 2002, p.22).

Les limites d'un dispositif

Malgré l'intérêt des questions qu'elles soulèvent et auxquelles elles tentent de répondre, les ORIL n'ont pas porté les fruits escomptés. Ces opérations de réhabilitation ont rapidement montré leurs limites liées aux lourdeurs administratives qu'elles sous-tendent et à la difficulté de financement dont elles font parfois l'objet. Pour le Directeur général des services de la commune de Saint-Lary (site pilote dans ce dispositif), « *la démarche d'ORIL a été un véritable échec à Saint-Lary, elle n'a strictement servi à rien, il n'y avait pas les moyens nécessaires derrière* »[229]. Ces opérations de réhabilitation sont également difficiles à mettre en œuvre dans la mesure où elles concernent des logements collectifs en copropriété, dont les copropriétaires, petits et nombreux, sont moins évidents à contacter et à mobiliser. Surtout, ces opérations de réhabilitation ont eu du mal à s'imposer face aux politiques immobilières classiques de constructions neuves. Malgré la stagnation de la fréquentation, la construction de lits nouveaux continue (notamment sous la forme de résidences de tourisme[230]), encouragée par les lois successives de défiscalisation, comme la loi Demessine de 1999 (reconduite en 2006), relative aux Zones de revitalisation rurale (Z.R.R.). L'ouverture de droits à construire constitue une source de revenu rapide auxquelles les collectivités ont du mal à résister dans un contexte de pression foncière élevée. Pour le Directeur général des services de la commune des Eaux-Bonnes, « *il est effectivement beaucoup plus facile de construire quatre cents lits nouveaux que de requalifier quarante lits anciens* ». Avec la défiscalisation en Z.R.R., l'hébergement neuf devient facilement commercialisable et la fuite en avant par l'extension de l'urbanisation se perpétue. L'un des membres de l'ex D.E.A.T.M.[231] considère que « *c'est à la fois un atout important car ça permet de faire des lits qui sont en locatif […] Mais on commence à se poser des questions, quand même, car le marché du séjour en montagne n'est plus en développement. […] Donc plus on rajoute de lits, moins on remplit les lits, donc tout le système qui est basé sur la rentabilité locative risque de s'effondrer et on risque d'avoir, au bout de la période obligatoire de location (neuf ans) des friches touristiques. […] Il faut être prudent par rapport à une fuite en avant de constructions de résidences de tourisme* »[232].

Face aux difficultés posées par la réhabilitation (trouver les fonds nécessaires, mobiliser les propriétaires locaux, loger les touristes le temps des travaux, etc.), les stations ont souvent préféré construire de nouveaux lits, de plus haut standing. Selon les données fournies par

[229] Entretien du 25 septembre 2008 avec le Directeur général des services de Saint-Lary.
[230] La résidence de tourisme est un « *mode d'hébergement touristique qui consiste à mettre à la disposition des clients des appartements tout équipés avec des services hôteliers proposés mais non imposés (accueil, ménage et linge au minimum)* » (JALLET, 2001). L'investissement locatif dans les résidences de tourisme a notamment été encouragé par le dispositif Périssol d'aide à l'investissement. En 2006, les résidences de tourisme représentent 46% des lits ouverts en Z.R.R.
[231] La Direction des études et de l'aménagement touristique de la montagne (D.E.A.T.M.), issue de l'ancien Service d'équipement et d'aménagement de la montagne (S.E.A.T.M.), est désormais intégrée, avec la structure ODIT France (Observation, développement et ingénierie touristiques), à l'agence unique de développement touristique en France : Atout France.
[232] Entretien du 3 mars 2008.

Comète, en 2005, 5500 lits nouveaux ont, par exemple, été construits dans les quarante-trois stations de référence étudiées (FRANÇOIS et MARCELPOIL, 2006, p.190). De même, sur le littoral, malgré le ralentissement du marché de l'immobilier touristique, de nouvelles stations sont apparues depuis les années 1980-1990, telles Port-Bourgenay, Cap Estérel ou Belledune. Le maintien des politiques immobilières traditionnelles, fondées sur l'éternelle fuite en avant de la construction, questionne pourtant la durabilité du tourisme à plus d'un titre. Déjà, d'un point de vue économique et qualitatif, il apparaît souvent que ces opérations se révèlent au « rabais », les élus étant peu regardants sur la qualité des projets (CLIVAZ, 2007). Concernant les résidences de tourisme, Pascale JALLET (2008, p.17) souligne qu'« *en Z.R.R. ou en ville, les investisseurs sont, plus souvent qu'ailleurs, des investisseurs purement financiers, qui n'utilisent pas leur appartement. Attirés par la défiscalisation, ils sont souvent moins attentifs au produit, à la destination et peuvent surestimer les possibilités locatives de leur bien si l'exploitant est un peu trop optimiste* ». Ensuite, il faut bien constater que l'accroissement quantitatif des hébergements a des impacts majeurs en termes d'équipements publics que la commune est amenée à supporter. Enfin, d'un point de vue plus social, la question du foncier entraîne inéluctablement des répercussions néfastes et des effets pervers sur la population locale (habitants et saisonniers). Elle éprouve de grandes difficultés à accéder à la propriété (et même à la location) face à la forte croissance du prix du foncier, question qui n'est pas développée plus avant dans cette recherche centrée sur l'espace public. Finalement, la réhabilitation du parc ancien apparaît comme la seule solution pérenne même s'il semble toujours pus facile et plus rentable de construire des logements neufs plutôt que de ne rénover l'existant.

Si la mise en œuvre des ORIL n'a pas toujours porté les fruits escomptés (notamment dans le cadre des stations étudiées dans ce travail de doctorat), elle a toutefois le mérite d'avoir posé et interrogé la question transversale de la requalification urbaine et de l'aménagement des espaces non bâtis. Cette problématique tend aujourd'hui à s'imposer comme un élément indispensable des projets d'urbanisme en station. La réflexion sur l'hébergement et l'immobilier ne peut se faire sans une réflexion plus globale sur d'autres enjeux, au premier lieu desquels se trouvent la mise en scène des cœurs de station, l'aménagement des espaces publics ou encore la question de la gestion de la circulation et du stationnement (CLIVAZ, 2007, p.122). Nombreux sont les gestionnaires des stations touristiques à s'interroger depuis une dizaine d'années sur la question de la requalification de leurs espaces publics. Reste que les outils mis à leur disposition pour avancer dans une telle entreprise sont encore relativement rares.

1.2.2. La requalification des espaces publics en station, une question récente

Les travaux institutionnels et les études techniques à la croisée de ces deux champs, urbanistiques et touristiques, sont encore assez rares et relativement récents en comparaison avec les approches développées par la recherche scientifique[233]. À notre connaissance, il n'existe que deux documents institutionnels de ce type en France. Le premier, réalisé par l'AFIT, est paru en 1999 et traite spécifiquement des espaces publics en station de montagne. Le second a été produit dix ans plus tard, en décembre 2010, par Atout France[234]. Il porte cette fois-ci plus précisément sur les questions du renouvellement des espaces publics en station littorale. Il semble important de revenir sur les écrits de ces organismes publics, en exposant leurs fondements et leurs analyses, tout en précisant en quoi l'approche proposée dans le cadre de cette recherche s'en démarque et s'inscrit ce faisant dans une forme de complémentarité.

Les espaces publics des stations de montagne analysés par l'AFIT

La fin des années 1990 est marquée par une plus grande prise en compte des problématiques relatives à l'aménagement urbain des stations de montagne. Les réflexions successives à ce sujet ont d'ailleurs largement contribué à nourrir l'institutionnalisation du dispositif des ORIL. Sans revenir sur l'ensemble des évolutions qui ont présidé à l'apparition de ce dispositif, on souhaite évoquer quelques écrits fondateurs dans ce domaine, bien que paradoxalement peu connus. Une focale particulière est mise sur l'ouvrage publié par l'AFIT en 1999.

Cette étude sur la question de l'aménagement des espaces publics en station touristique, trouve ses origines dans des travaux initiés deux années auparavant par le bureau d'études de Jean-Pierre NORAZ et Jean-Claude POUTISSOU. Ils s'intéressent aux principes généraux d'organisation de l'espace urbain des stations (POUTISSOU et NORAZ, 1997). Ils proposent une démarche descriptive des principes généraux d'organisation afin de montrer les spécificités des différents types de stations et d'évaluer leurs possibilités respectives d'évolutions. Pour cela, ils construisent leurs analyses sur la typologie "évolutionniste" des générations de stations, dont on a précisé dans le premier chapitre certaines limites. Ils distinguent l'espace urbain « *vernaculaire* » de la première génération, du modèle urbain « *anarchique* » et « *désordonné* » de la deuxième, « *fonctionnaliste* » et « *rationalisé* » de la troisième, « *composite* » et « *artificiel* » de la quatrième (tab.2).

[233] Si les recherches scientifiques sur la requalification des espaces publics en station touristique sont également peu nombreuses, cette question a toutefois été jalonnée depuis plus de dix ans par Vincent VLES, l'un des rares chercheurs travaillant sur ce sujet à la croisée des champs urbanistiques et touristiques.

[234] Atout France est désormais l'opérateur unique de l'État en charge d'assurer le développement du secteur touristique. Cette agence de développement touristique de la France vise notamment à entretenir un dispositif permanent et approfondi de veille et d'analyse des marchés de l'offre et de la demande touristique.

Tableau 2. Caractéristiques de l'espace urbain des stations de montagne selon les générations de stations

Génération	Espace urbain	Caractéristiques	Actions principales
1	Vernaculaire	Qualité intrinsèque du tissu urbain	Sauvegarde du patrimoine. Conservation / Protection
2	Anarchique	Tissu urbain désordonné	Structuration / Composition Définition d'un parti d'aménagement
3	Fonctionnaliste	Espace urbain rationalisé	Introduction de l'échelle humaine
4	Composite	Espace urbain rendu artificiel	Entretien Adaptation aux besoins

Source : CHARDONNEL, 1999, p.31 (d'après POUTISSOU et NORAZ, 1997)

Dans une approche relativement similaire, on peut également évoquer les travaux de Michel ROUFFET (1997). Il s'atèle à mettre en évidence les types d'insatisfactions liées à « *l'espace-station* », à partir du bilan général des enquêtes menées dans le cadre des « Plans qualité station », mis en place par le ministère du Tourisme dans soixante-dix stations à la fin des années 1980 (tab.3).

Tableau 3. Les types d'insatisfactions liés à « l'espace-station »

ESPACE URBAIN	ESPACE RECREATIF	ESPACE DE CONSOMMATION
Infrastructures :	**Déficits :**	**Offre :**
-Problèmes de stationnement - Problèmes de circulation piétonne sur les trottoirs - Problèmes de propreté générale - Mauvaise signalisation	- Manque d'informations - Manque d'animation - Manque d'équipements (ex : piscine, chemins de promenades)	- Manque de variété (trop de magasins de sport…) - Prix excessifs
Services publics :	**Architecture :**	**Accueil :**
- Manque de navette - Manque de services médicaux - Manque de distributeurs automatique de billets	- Des incohérences de styles - Etat général des bâtiments - Décoration insuffisante des rues	- Amabilité insuffisante - Horaires mal adaptés à la fréquentation

Source : CHARDONNEL, 1999 (d'après, ROUFFET, 1997)

Dans la continuité de ces analyses, l'AFIT publie en 1999 un ouvrage intitulé *Les espaces publics des stations de montagne*, dont Jean-Claude POUTISSOU se trouve être le rédacteur et Michel ROUFFET l'un des coordinateurs, aux côtés de Josiane ROSENTHAL et d'Alain WAUTERS. Ce document d'étude, ouvrage de vulgarisation à destination des stations, met l'accent sur la question de l'aménagement des espaces publics encore peu abordée dans le cadre des stations touristiques. Il cherche à poser les jalons de la réflexion, en tâchant de vulgariser une thématique exprimée en des termes relativement novateurs pour cet organisme. L'espace public est considéré comme une composante essentielle du territoire touristique, qui a parfois été trop négligée. En tant qu'espace d'image, il mérite un traitement et un entretien appropriés. Dans ce cadre, l'AFIT (1999, p.29) souligne que « *l'urbain, et en particulier les*

espaces publics, est une composante qualitative de l'offre qui prend de l'importance dans le choix de destination […] L'amélioration esthétique et fonctionnelle des espaces publics, en toutes saisons, fait partie du redéploiement touristique et de l'exigence de qualité. Supports d'activités indispensables à la vie des touristes dans les stations, ils sont à la fois un espace d'accueil, d'information, de pratiques multiples et une composante déterminante de l'image de la station. Ils participent fortement à la satisfaction des visiteurs et des résidents ».

L'AFIT traite également de la mise en œuvre de cette reconception, abordée en termes de projet. La seconde partie de l'ouvrage se veut relativement opérationnelle et traite indirectement des questions relatives à leur gestion et à leur gouvernance urbaine. C'est également ici que sont identifiés les écueils éventuels des pratiques d'aménagement. Il y est rappelé qu'équiper, ce n'est pas aménager ; qu'aménager, ce n'est pas uniquement répondre à des exigences techniques ou fonctionnelles, ni multiplier des opérations ponctuelles ; qu'intervenir sur un aspect peut en modifier d'autres ; ou que moderniser l'espace ne doit pas conduire à le banaliser[235] en suivant les modes du moment. Enfin, l'AFIT propose une typologie urbaine des stations (qui s'appuie sur la typologie générationnelle du S.E.A.T.M.). Elle examine les latitudes d'intervention urbaine pour chacune de ces générations, dans une approche globalisante. Il s'agit de remplir les cases de la grille d'analyse des composantes de l'espace public, structurée autour de trois dimensions clefs : la satisfaction des besoins physiologiques et individuels, la satisfaction des besoins économiques collectifs et la satisfaction des besoins sociaux (tab.4).

[235] Il est notamment souligné dans cet ouvrage que « *l'image, l'historique, l'économie…de chaque station doivent conduire à des choix spécifiques. Les transpositions éventuelles produisent une banalisation des aménagements et une uniformisation préjudiciable. Aucune solution, même utilisée avec succès dans une station donnée, n'est interchangeable et universelle. Chaque aménagement, pour être cohérent et adapté, doit prendre en compte l'identité et les particularités locales* » (AFIT, 1999, p.38).

Tableau 4. Grille d'analyse des composantes de l'espace public

Fonctions	***Fonctions primaires***	***Fonctions secondaires***	***Fonctions tertiaires***
Besoins	*Éléments fondamentaux*	*Évolution technique*	*Recherche de la qualité*
Satisfaction des besoins physiologiques individuels	Éclairage, aération, déplacements	Réseaux techniques nécessaires aux besoins élémentaires de vie	Vue, ensoleillement, hygiène, sécurité
Satisfaction des besoins collectifs	Circulations, desserte, accès, mobilité, échanges	Stationnement, organisation des flux selon les différents usagers	Confort, sécurité, efficacité
Satisfaction des besoins sociaux	Espace communautaire	Espaces marchands, civiles ou religieux	Ambiance, charme, symbolique

Source : d'après AFIT, 1999, p.16

Cette grille est appliquée à chacune des générations de stations, considérée de fait comme des ensembles homogènes méritant des traitements similaires. Les problématiques urbanistiques de la station de Gourette sont le support à l'analyse du modèle d'aménagement des stations de deuxième génération. L'analyse est construite sur la base de l'identification du degré de réponse des stations aux différents besoins des espaces publics (individuels, collectifs et sociaux) dans ces destinations (tab.5). Partant de ces constats, l'AFIT propose des pistes d'interventions dans les espaces publics des stations de montagne, toujours en fonction de la catégorie générationnelle dans laquelle la station se situe.

Tableau 5. Degré de réponse aux principales composantes des espaces publics des stations de deuxième génération

Stations de 2ème génération	***Fonction 1***	***Fonction 2***	***Fonction 3***
	Éléments fondamentaux	*Évolution technologique*	*Recherche de la qualité*
Besoins individuels	*Eclairage, aération ++*	*Réseaux techniques ++*	*Vue, ensoleillement, hygiène +++*
Besoins collectifs	*Déplacements, dessertes, accès +++*	*Stationnement, organisation des flux ++*	*Confort, sécurité, efficacité ++*
Besoins sociaux	*Espace communautaire +*	*Espaces marchands, civils ou religieux +*	*Ambiance, charme, symbolique +*

+	++	+++
Besoins mal assurés	*Besoins moyennement assurés*	*Besoins bien assurés*

Source : d'après AFIT, 1999, p.75

Si l'on ne peut nier certaines similitudes de conception et d'enjeu, la vision portée par ce travail est encore marquée du sceau d'un fonctionnalisme s'appuyant sur des besoins standardisés et oubliant parfois que les réponses apportées méritent de s'inscrire dans une approche locale, ancrée sur le (micro)territoire dans lequel elles s'insèrent. Reste que cet

ouvrage a le mérite d'avoir été l'une des premières aide technique proposée aux professionnels sur la question de l'aménagement des espaces publics en station de montagne. C'est d'ailleurs l'année suivante que le dispositif des ORIL est institutionnalisé par la loi S.R.U. Les enjeux du renouvellement des espaces publics en station touristique (les points d'appui à la requalification) sont toutefois relativement peu explicités dans ce document ; ce qui n'est pas le cas du second ouvrage dans ce domaine, sorti dix ans plus tard.

Atout France propose de renouveler les espaces publics des stations littorales en 2010

Il faut attendre décembre 2010 pour que cette problématique soit de nouveau abordée et approfondie par cette agence désormais intégrée sous le drapeau d'Atout France. Évolution centrale : cette thématique de l'aménagement des espaces publics est appliquée cette fois aux stations littorales. Plus complet et plus ancré sur le (micro)territoire, cet ouvrage aborde la question du renouvellement des espaces publics des stations littorales, en proposant de multiples pistes d'aménagement, illustrées par de nombreux exemples concrets (dont certaines stations ayant fait l'objet d'une ORIL). Ce document, structuré en trois parties, aborde la mise en contexte du sujet (définition et enjeux), la question des éléments de composition du projet et les éléments relatifs à la méthode d'application du projet.

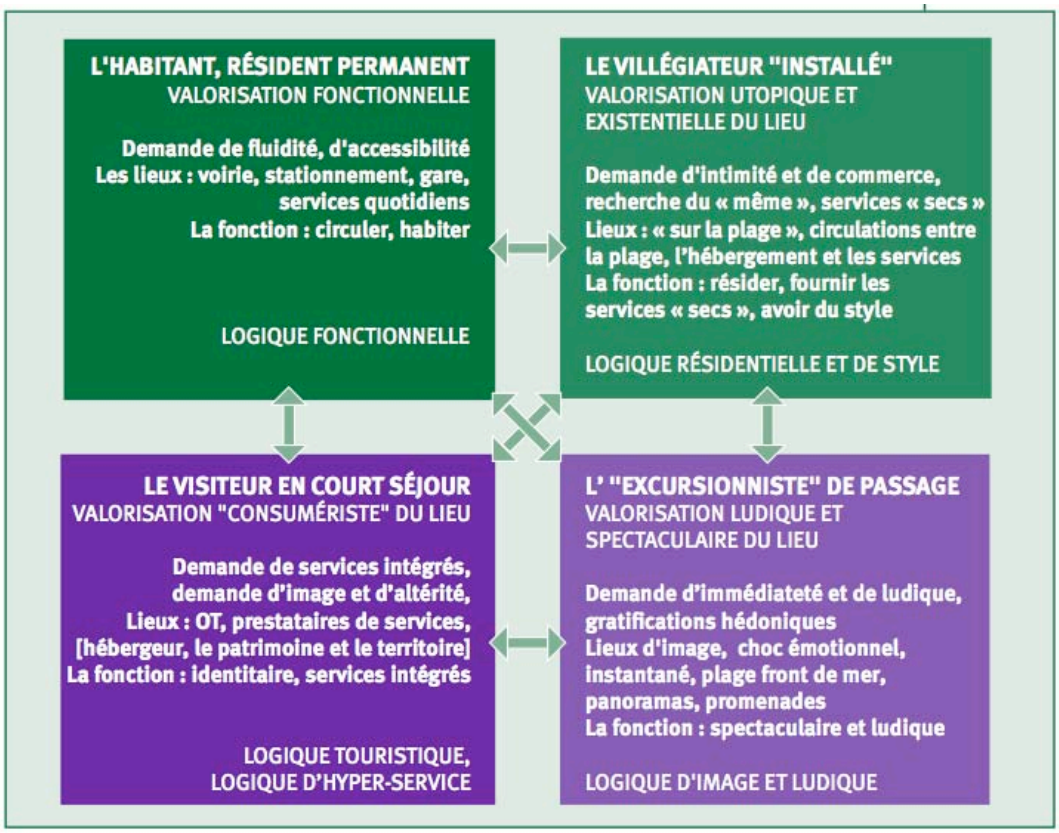
Après être revenu sur la définition des termes « espaces publics » et « stations littorales », Atout France s'interroge sur les enjeux qui structurent leur mise en relation à partir d'un état des lieux global de la demande touristique et des pratiques générales de la clientèle. L'analyse d'Atout France (2010, p.5) est en grande partie structurée sur une approche en termes d'« identité territoriale » et d'« image »[236], empruntée au monde de la recherche scientifique. Comme dans le document précédent, il est fait référence à l'implication des espaces publics dans l'image de la destination[237]. Ils sont, d'une part, appréhendés comme des éléments structurant le paysage du séjour touristique, participant à son attrait spectaculaire au niveau du front de mer et à son image identitaire ancrée sur le patrimoine bâti et paysager. D'autre part, les espaces publics sont abordés comme les supports du fonctionnement de la destination touristique, assurant l'accueil en pointe de fréquentation et l'accueil toute l'année de visiteurs aux attentes différentes. L'image de la destination est envisagée comme une construit social dans la relativité du couple « visiteur/espace visité ». Il est précisé que, si cette image est relativement stable à court et moyen termes, elle est toutefois susceptible d'être bouleversée dans le contexte actuel marqué par un ensemble d'évolutions qui transforme profondément le rapport au temps et à l'espace (nouvelles formes de consommation, attentes qualitatives et environnementales, mobilité accrue et désenclavement territorial, (r)évolution de l'accès à l'information, etc. – autant d'éléments que l'on a pris le parti d'aborder en termes d'hypermodernité).

[236] Ces termes ne sont toutefois pas clairement définis.

[237] Ces « *enjeux d'images* », structurés à partir du couple « *image-paysage* » et « *image fonctionnelle* » sont envisagés comme des traits pertinents par lesquels la station, grâce à ses aménagements publics, souhaite être reconnue par sa clientèle (Atout France, 2010, p.36).

Prenant acte qu'il convient de porter un plus grand intérêt aux visiteurs, Atout France dessine trois figures types de l'« usager touristique » des stations littorales : le villégiateur, l'excursionniste et le vacancier en court-séjour. Il s'agirait de répondre aux attentes et besoins bien différenciés de ces trois "profils-types", auxquels s'ajoute la figure de l'habitant permanent (fig.16).

Figure 16. Schéma interprétatif des "postures" de fréquentation



Source : Atout France, 2010, p.34

Ayant rappelé l'intérêt de conformer les projets de renouvellement des espaces publics aux pratiques et aux attentes des "usagers", l'enjeu de l'ouvrage consiste à exposer les éléments identifiés comme essentiels dans l'exercice de composition du projet (fig.17 et 18). Cette analyse est structurée autour de quatre éléments clefs :

- les lieux : les fronts de mer, le « haut de plage », les ports, les belvédères, jetées et panoramas, les périphéries des stations et l'entrée dans les stations ;

- les fonctions : la fonction circulatoire et le rééquilibrage attendu en faveur des circulations douces, les fonctions « touristiques » renouvelées par les nouvelles conditions de circulation et les espaces de stationnement ;

- les temps : les adaptations nécessaires en fonction des enjeux de la saisonnalité, la question des « cœurs de station » actifs à l'année et la problématique de l'intégration harmonieuse des différentes pratiques temporelles dans l'espace public ;

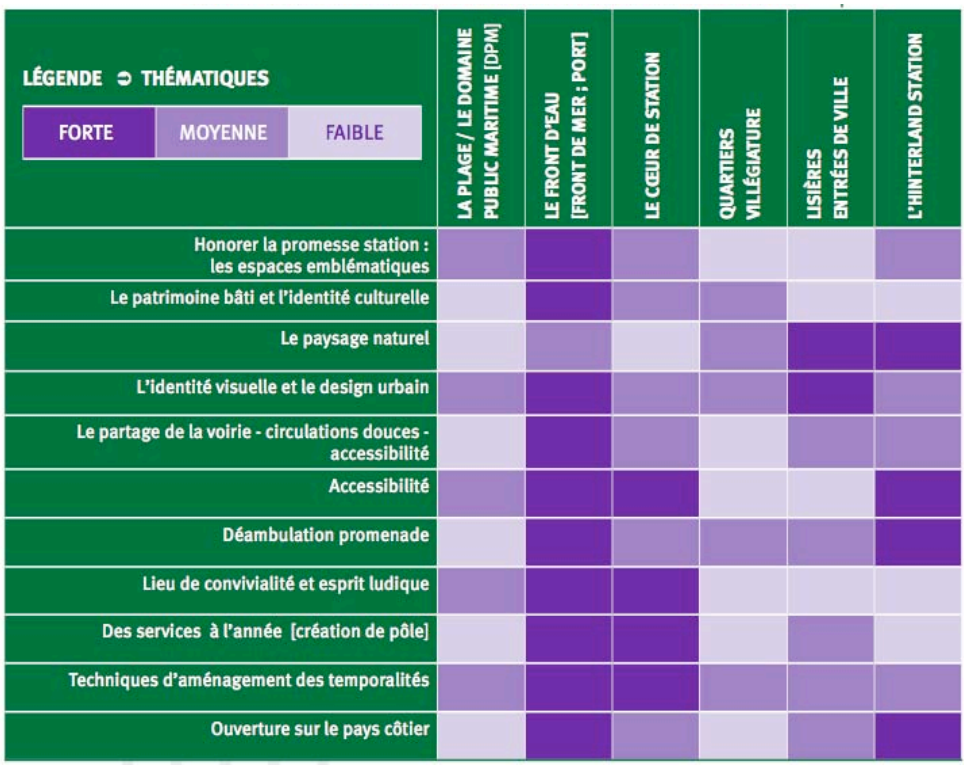
- les savoir-faire : la valorisation du paysage architectural et urbain, la question des jardins, trames vertes et grands paysages, les enjeux du *design* des espaces publics et de l'intervention artistique.

Figure 17. Les éléments de composition du projet de renouvellement des espaces publics en station littorale

FONCTIONS	THÉMATIQUES	LA PLAGE / LE DOMAINE PUBLIC MARITIME [DPM]	LE FRONT D'EAU [FRONT DE MER ; PORT]	LE CŒUR DE STATION	QUARTIERS VILLÉGIATURE	LISIÈRES ENTRÉES DE VILLE	L'HINTERLAND STATION
LE SPECTACULAIRE	Honorer la promesse station : les espaces emblématiques	PAGE 47 ➲ « LES LIEUX »					
L'IDENTITAIRE	Le patrimoine bâti et l'identité culturelle	PAGE 103 ➲ « LES SAVOIR-FAIRE »					
	Le paysage naturel						
	L'identité visuelle et le design urbain						
LE FONCTIONNEMENT EN SAISON	Le partage de la voirie - circulations douces - accessibilité	PAGE 82 ➲ « LES FONCTIONS »					
	Accessibilité						
	Déambulation promenade						
	Lieu de convivialité et esprit ludique						
LE FONCTIONNEMENT NON SAISONNIER	Des services à l'année [création de pôle]	PAGE 96 ➲ « LES TEMPS »					
	Techniques d'aménagement des temporalités						
	Ouverture sur le pays côtier						

Source : Atout France, 2010, p.44

Figure 18. Grille de synthèse sur les thématiques d'aménagement par espace



Source : Atout France, 2010, p.39

Enfin, dans une approche plus processuelle, Atout France évoque les éléments de méthode inhérents au projet de renouvellement. Il souligne l'intérêt de concevoir les espaces publics comme des composants d'un projet global de territoire, tout en évoquant les possibilités et les méthodes d'intervention sur ces espaces. Il rappelle que développer la participation et la concertation est essentiel pour construire un diagnostic partagé[238]. On peut, par ailleurs, souligner que cet ouvrage propose également une partie d'annexes relativement riches, centrées sur des rappels d'ordre juridique et pratique relatifs au renouvellement des espaces publics en stations littorales[239]. Cet ouvrage propose de riches analyses sur la thématique encore peu traitée du renouvellement des espaces publics en station touristique. Les exemples sont nombreux pour alimenter l'argumentation et sensibiliser les acteurs locaux à l'intérêt et à l'opérationnalité de telles démarches.

Renouveler l'approche des espaces publics en station touristique

Les deux ouvrages présentés précédemment constituent une avancée certaine dans le domaine de l'aménagement des espaces publics en station touristique, ne serait-ce que parce qu'ils mettent en lumière auprès des professionnels cette thématique peu traitée. Toutefois, si ces documents sont sans nul doute de qualité, le chercheur en urbanisme touristique ne peut s'empêcher de rester partiellement dubitatif quant à la démarche entreprise.

Les destinataires des stations, habitants et touristes, s'ils sont évoqués comme des acteurs clefs du renouvellement des espaces publics (notamment dans le second document, plus récent), ne semblent pas pour autant avoir été interrogés à ce sujet. Il est par exemple fait mention de la volonté de mieux organiser l'espace public, « *pour le faire correspondre aux attentes des usagers* », mais rien n'est dit concrètement sur ces attentes. Elles ne sont abordées que de façon relativement indirecte, selon une approche globale qui ne s'inscrit pas dans les espaces concrets des destinations. La méthodologie de l'étude s'appuie surtout sur des repérages et des entretiens réalisés auprès des professionnels[240]. Atout France (2010, p.19) rappelle néanmoins que « *dans le cas de l'espace public touristique, la prise en compte du « vécu » du visiteur pourrait amener à élaborer des « stratégies » d'aménagement, tenant compte du ressenti des touristes et donc de leur « système de valeurs »* ». Si cet ouvrage souligne l'intérêt de prendre en considération les touristes dans une gouvernance du projet d'aménagement[241], il élude pour sa part cette question. Approcher les destinataires est

[238] Le diagnostic partagé s'entend comme le processus issu de la rencontre entre l'exposition des caractéristiques d'un territoire (le diagnostic) et la vision des élus sur l'évolution souhaitée de ce territoire (projet).

[239] Plusieurs thématiques sont abordées : les outils d'encadrement juridique du projet urbain de station, les outils opérationnels et fonciers, les règles et normes applicables à la voirie et à l'espace public, les éléments relatifs au classement, aux normes et labels et à la certification, les outils de gestion partenariaux tels les chartes, plans et guides, ou encore les études préalables au diagnostic urbain.

[240] Enquêtes confiées en 2005 aux Centres d'études techniques de l'équipement (CETE) de Normandie Centre et du Sud-Ouest. Elle a été complétée par une analyse des évolutions en cours des espaces publics littoraux confiée au cabinet Ponant et Associés, associé au cabinet Act-Ouest.

[241] Cette question est notamment soulevée dans le dernier chapitre qui revient sur les méthodes et les enjeux du diagnostic urbain consistant à évaluer le fonctionnement du territoire touristique ainsi que les réponses qu'il apporte aux besoins des destinataires. Le diagnostic urbain est ici abordé comme un outil d'échange structuré autour de trois éléments : la connaissance approfondie du territoire (à partir des sources existantes et des études

effectivement considéré comme essentiel, mais rien n'est dit sur la façon de les « écouter ». Les ouvrages d'AFIT et d'Atout France sur les espaces publics des stations touristiques s'inscrivent dans une approche de vulgarisation d'une thématique (re)devenue d'actualité[242], tandis que cette recherche vise à construire une approche méthodologique permettant d'approfondir ces analyses par l'écoute des destinataires. Ce travail porte sur la construction d'un outil permettant d'identifier les représentations et les attentes que les touristes destinataires confèrent aux espaces publics des stations qu'ils fréquentent. C'est une approche locale des destinations qui est proposée, en considérant que le projet de requalification consiste à enraciner la démarche dans un lieu particulier, dont les enjeux lui sont propres.

Avant de développer plus avant cette analyse à partir de l'observation des stations de Gourette et de Seignosse-Océan, on revient sur les fondements conceptuels qui structurent le concept de requalification au cœur de la recherche : les espaces publics et la gouvernance ; deux notions qui évoquent l'intérêt de prendre en considération les destinataires dans tout projet d'urbanisme.

réalisées ad hoc), l'écoute des usagers, des élus et du « terrain » (attentes, craintes, etc.) et le regard anticipateur permettant d'évaluer les atouts, les handicaps, les opportunités et les menaces.

[242] Comme cela est souligné dans l'ouvrage d'Atout France, cette publication se présente comme une sensibilisation à la thématique des espaces publics et à la méthodologie de projet, mais n'a pas pour vocation à être une aide à la conception technique.

2. Les espaces publics au coeur des projets de requalification

La notion d'espace public, au cœur du projet de requalification et de ce travail de doctorat, est apparue dans les années 1970, pour devenir aujourd'hui quasiment incontournable en aménagement. Mais elle reste pour le moins complexe et composite. L'espace public n'échappe pas au débat idéologique (CLUZET, 2002, p.88). Il est tantôt paré de toutes les vertus (considéré comme un lieu d'intégration, d'échanges, d'apprentissage de la citoyenneté, de construction des identités), tantôt couvert d'opprobre (lieu de tous les dangers, de tous les conflits). La difficulté relative à l'appréhension de ce concept tient notamment au fait que « *l'espace public est un singulier dont le pluriel – les espaces publics – ne lui correspond pas* » (PAQUOT, 2009, p.3). Au singulier, il désigne le lieu du débat politique, de la confrontation des opinions privées, de la communication et de la pratique démocratique. Au pluriel, les espaces publics renvoient aux endroits accessibles aux publics, habitants comme visiteurs. Espaces historiques et géographiques, espaces construits, ressentis, vécus et pratiqués, supports de l'identité urbaine et du « vivre ensemble » ou encore espaces pour tous, mais porteurs de conflits d'usages, les espaces publics paraissent parfois nous échapper quand on tente de les saisir et de les définir. Reste que « *l'extraordinaire plasticité sémantique de la notion lui ouvre de superbes horizons de pensée, de débats et de réflexions* » (DEBARBIEUX, 2001, p.18). Selon cet auteur, ce concept possède une indéniable portée heuristique liée à sa capacité à :

- interpeller toutes les disciplines des sciences sociales (aménagement et urbanisme, géographie, sciences politiques, sociologie, droit, etc.),

- rendre concrets et pertinents les questionnements relatifs aux relations dialectiques entre l'individu et la société,

- souligner et interpeller au sujet de la relation entre la matérialité (lieu de fabrique d'artifices) et la dimension symbolique des environnements urbains (codes d'usages et de pratiques d'interaction sociale),

- susciter d'intenses débats et faire l'objet de pratiques sociales et politiques.

Ces quatre dimensions au cœur du concept d'espace public sont aborédées tour à tour afin de balayer ses caractéristiques principales et de mieux cerner les enjeux qu'il sous-tend pour l'avenir des stations.

2.1. Un concept opératoire et transdisciplinaire

Il faut attendre les années 1970 pour que la notion d'espace public s'impose comme incontournable dans le monde francophone. Dans la lignée du terme de centre civique, employé durant les années 1950-1960, elle englobe, par métaphore, « *toute forme d'échange entre citoyens mais aussi, de manière directe et concrète, tous ces lieux, généralement ouverts, où se croisent et se rencontrent les citadins* » (TOMAS, 2002, p.13). Concept par essence polysémique, l'espace public est employé selon une triple acception, à la fois politico-philosophique (espace politique), sociologique (espace social) et urbanistique (espace architectural et urbanistique). L'espace public est également un concept saisi par le droit (espace du domaine public) et aujourd'hui largement discuté.

2.1.1. Un concept mobilisé par la philosophie et la sociologie

2.1.1.1. Un concept politico-philosophique : l'espace public comme sphère publique

Il est généralement admis que l'origine du concept, en philosophie, se situe dans la traduction des travaux de Jürgen HABERMAS, en 1978. Son ouvrage, *L'espace public : Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise* (dont la version originale a été écrite en 1963), est considéré comme fondateur de l'idée d'espace public en tant que sphère publique de communication (JOSEPH, 1993 ; BETIN, 2001 ; VLES, BERDOULAY et CLARIMONT, 2005 ; FRICAU, 2008). Le terme désigne l'espace (virtuel ou matériel) de communication, espace démocratique par excellence, fondé sur le débat et la controverse, qui se développent aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles (participant aux grandes révolutions bourgeoises), dans la lignée des agoras de la Grèce antique et des forums romains. L'« espace public » est employé au même titre par Hannah ARENDT, qui le considère comme l'espace de la publicité. S'incarnant dans le lieu de la mise en commun de la communauté politique, l'espace public transcende la vie humaine et constitue en ce sens « *une pure abstraction* » (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001, p.85). Cependant, comme le souligne François TOMAS (2001b, p.76), les travaux de Jürgen HABERMAS font plus exactement référence à la sphère publique (*Öffentlichkeit*), dans la mesure où il évoque la formation d'une « *sphère publique bourgeoise* », cristallisant la notion d'opinion publique. Ce ne serait finalement que par pur hasard de traduction que le terme d'espace public (*Öffentliche Raum*) fut popularisé en France pour rendre compte de cet espace du débat, de l'échange et de la controverse[243]. L'emploi de cette notion aurait contribué à mettre en relation la crise annoncée des espaces publics (au sens urbanistique) avec la crise supposée de la vie collective et démocratique. Néanmoins, lorsque l'espace public est convoqué comme lieu d'expression de la *res publica* ou comme aire d'énonciation et d'échange de l'opinion publique, « *tout se passe comme si l'espace public se situait hors de l'espace* » (BLANC, 2001, p.59). Selon Jean-

[243] Cette question, si elle n'est pas approfondie ici, est toutefois cruellement d'actualité dans la société hypermoderne, marquée par la révolution internet et le développement des réseaux sociaux, dont certains s'interrogent déjà sur le rôle qu'ils ont pu jouer dans les révoltes des pays arabes ou encore dans le développement du mouvement des « indignés » à Madrid.

Noël BLANC, cette réflexion philosophique ne doit pas être appliquée aux espaces concrets, pour lesquels elle serait inefficace puisqu'elle les a gommé de sa conception.

Si la conception politico-philosophique est souvent évoquée comme référence lorsqu'on aborde la thématique des espaces publics, elle les conçoit néanmoins fondamentalement dans leur dimension immatérielle (sphère de la publicité). Ce sont les approches sociologiques et anthropologiques qui ont favorisé la prise en compte de la matérialité de ces espaces, envisagés comme des espaces à la fois physiques et sociaux.

2.1.1.2. Un concept sociologique : l'espace public comme espace du public

Dans l'approche sociologique, les espaces publics sont abordés comme des lieux de visibilité et de sociabilité par excellence. Les auteurs s'intéressent aux interactions auxquelles ils donnent lieu et questionnent la (co)relation entre les lieux urbains (l'espace public physique) et la constitution de la sphère publique (la vie publique dans les espaces urbains). Les théories sociologiques abordant l'espace public sont variées, Erving GOFFMAN (1973) en est l'un des précurseurs. Travaillant sur la base de la métaphore théâtrale, sur laquelle on reviendra, il considère que les individus sont des acteurs qui se mettent en scène devant leur public, en jouant sur l'apparence de leur façade personnelle (statut, rôle, vêtements, etc.). Dans ce cadre, l'espace public constitue la scène sur laquelle se déroulent les intrigues entre les acteurs. L'École cole de Chicago joue également un rôle indéniable dans la diffusion de ce concept. La ville est étudiée comme une configuration spatiale en mutation, révélatrice des rapports sociaux. Les relations sociales sont considérées comme une forme de laboratoire d'analyse de la transformation des milieux urbains. Plus récemment, certains ont tenté de mieux prendre en compte les contextes spatiaux dans lesquels les pratiques et les formes d'interactions sociales se déroulent, considérant que « *ce sont les relations mutuelles de l'acteur et du cadre qui font la scène publique* » (CHELKOFF et THIBAUD, 1992, p.9). Partant du principe que les contextes structurent les visibilités du public, ces deux auteurs approfondissent les approches sociologiques en s'interrogeant sur la co-détermination des relations entre les dimensions sensitives, les formes sociales et les formes spatiales. Croisant la double dimension des formes spatiales et des interactions sociales, ils instaurent une série de concept analytique, au premier rang desquels celui de « *mise en vue* » (construite sur le triptyque : « *surexposition* », « *cadrage* » et « *filtrage* »), afin d'exprimer la manière dont les objets et les individus sont donnés à voir dans le cadre construit.

« *Ainsi, intégrée par la sociologie urbaine, la complexité de l'« habiter » et des sociétés urbaines a permis de prendre conscience qu'un espace public est plus qu'un espace libre prolongeant le logement* » (FRICAU, 2008, p.30). L'espace public devient un concept phare des réflexions urbaines et des politiques publiques d'aménagement de la ville.

2.1.2. Un concept opérationnel en aménagement et en urbanisme

Dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme, le concept d'« espace public » est apparu à la fin des années 1970, avant d'être largement banalisé à partir des années 1990.

Emergence de l'espace public dans le champ urbanistique

Historiquement, la sphère privée de la vie familiale, de l'intimité et du logement n'a jamais été opposée à la notion générique d'« espace public »[244]. On peut observer que les fondateurs de l'urbanisme n'utilisaient pas ce concept, parlant simplement de voies, voiries, promenades, places, allées ou encore, des installations communautaires et des surfaces vertes. « *La réflexion sur la ville et les théories de l'urbanisme du XIX^e siècle se sont peu préoccupées du concept d'espace public, qu'elles ont abordé de façon semblablement contingente et partielle, selon qu'elles privilégiaient les fonctions circulatoires (Haussmann, Cerda) ou l'organisation communautaire de la vie quotidienne (utopies de type fouriériste)* » (MERLIN ET CHOAY, 2009, p.356). L'urbanisme culturaliste, porté par Camillo SITTE, Ebenezer HOWARD et Raymond UNWIN contribue toutefois plus substantiellement à l'élaboration de cette notion. Elle est abordée, d'une part, dans le cadre d'analyses morphologiques et, d'autre part, comme élément structurant de la « cité-jardin » (construite autour des notions de parc et de place). Au contraire, l'urbanisme progressiste, codifié par la Charte d'Athènes, oppose la « surface bâtie » à la « surface libre » (c'est-à-dire les « équipements collectifs » de plein air), cette dernière étant établie en dehors de toute échelle conviviale.

S'il n'est pas fait explicitement référence au concept d'« espace public » avant les années 1970, celui-ci devient toutefois central dans les analyses d'un courant critique de l'urbanisme moderne et dans la sociologie urbaine développés à partir des années 1960 par divers auteurs, parmi lesquels Jane JACOBS, Christopher ALEXANDER ou encore Kevin LYNCH. Reste que la première apparition du terme « espace public » dans le champ de l'urbanisme serait l'objet d'un document administratif de 1977, paru dans le cadre d'une procédure d'intervention publique dans les quartiers anciens (ASCHER, 1995 ; BETIN, 2001). Selon ce texte officiel, relatif à l'institution du Fonds d'aménagement urbain et au groupe interministériel « Habitat et vie sociale », les espaces publics doivent s'inscrirent dans une logique d'accompagnement et de coordination des interventions publiques. Ils recouvrent, sous une même catégorie, les espaces verts, les rues piétonnes, les places, le mobilier urbain ou encore la mise en valeur du paysage urbain. Il faut toutefois attendre une dizaine d'années pour que ce concept devienne quasiment incontournable. L'année 1988 constitue un point de repère important. Le concept trouve déjà sa place dans le dictionnaire de l'aménagement et de l'urbanisme proposé par

[244] Sans entrer dans les détails, on peut toutefois souligner, suivant à ce sujet les propos de Pierre MERLIN et de Françoise CHOAY, que l'émergence de la notion d'espace public doit être mise en relation avec celle de l'intimité familiale (constituée autour du logement). L'organisation spécialisée d'un espace domestique (alors que le travail et une large part de la vie quotidienne et civique se retirent de la rue) conduit du même coup à envisager la spécialisation des espaces extérieurs comme « espaces publics », c'est-à-dire des lieux propices à l'anonymat et aux rencontres informelles. De même, Thierry PAQUOT (2009) rappelle que les mots « privé » et public » sont à « *parenté variable* », dans le temps mais également dans l'espace, au regard de la diversité des cultures (il donne alors l'exemple de la Grèce et de la Rome Antique, de l'Occident, du monde arable ou encore du Japon).

Pierre MERLIN et Françoise CHOAY. Surtout, cette année est marquée par la publication des réflexions d'un groupe de travail du « Plan urbain » consacrées aux « espaces publics ». Rédigé par Isabelle BILLIARD, ce document constitue la première véritable étude réalisée sur cette notion (PAQUOT, 2009, p.90). Les espaces publics y sont appréhendés comme des territoires concrets, libres de constructions et permettant la rencontre de tous.

Le succès du concept dans le champ de l'aménagement urbain est, entre autres, lié à différents éléments qui se font jour dans la société hypermoderne qui se développe à partir des années 1970. On pense notamment à l'émergence de nouvelles approches de la ville existante, marquées par le passage de la rénovation à la réhabilitation et à la requalification. Les espaces publics sont cette catégorie spatiale sur laquelle les pouvoirs publics peuvent intervenir, sans avoir recours à l'expropriation. De même, on peut évoquer la nécessité urbanistique et pratique de mettre en cause les découpages sectoriels et techniques classiques, ou encore, la volonté de l'État de contractualiser ses relations avec les villes dans un cadre global. Ce contexte se traduit par la construction d'une catégorie plus générale que les normes anciennement valables (ASHER, 1995). Les espaces publics, qui ont pendant un temps été délaissés, voire dénigrés, assimilés à de simples vides, à des espaces en creux entre les formes bâties, sont actuellement au centre de toutes les attentions, urbanistiques comme juridiques.

Un concept saisi par le droit : du domaine public à l'espace public

D'un point de vue juridique, on emploie principalement le terme de « domaine public », afin de définir les dépendances (rues, place, immeubles administratifs, rivages de la mer, etc.) utilisées par tous, soumises au régime de droit administratif et régies par le principe d'inaliénabilité. Le domaine public désigne les espaces affectés à une collectivité ou a un organisme public ainsi qu'à un usage public d'intérêt général (ROYER et ROJAT-LEFEBVRE, 1996). Si l'espace public n'est pas une notion juridique, il a néanmoins été saisi par le droit et désigne un lieu accessible et utilisable par tous. Par extension, l'espace public est cette partie du domaine public non bâti. Selon Françoise CHOAY et Pierre MERLIN (2009, p.355), « *on peut considérer l'espace public comme la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. L'espace public est donc formé par une propriété et par une affectation d'usage* »[245]. La collectivité publique est garante de l'application des principes de libre accès, d'égalité de traitement des usagers et de gratuité de l'espace public. Ses utilisateurs (bénéficiaires ou prestataires de services) ne peuvent se l'approprier durablement ; ils n'en sont les « usufruitiers » qu'à titre temporaire. Si ces deux définitions paraissent relativement similaires, les notions de domaine public et d'espace public ne se recouvrent donc pas pour autant. Les espaces publics ne sont pas réductibles au domaine public (à ce qui appartient aux collectivités publiques) et, réciproquement, nombreux sont les domaines publics non accessibles à tous.

[245] Ces auteurs soulignent toutefois que la notion d'espace public est peu présente, en tant que telle, dans l'urbanisme réglementaire. La physionomie de cet espace est certes modelée par les règlements urbains, parfois anciens, mais seuls les espaces verts et la voirie font effectivement l'objet de dispositions particulières dans le Code de l'urbanisme.

La définition juridique des espaces publics peine finalement à appréhender la diversité des situations actuelles (fermeture pour sécurisation de certains espaces publics ou encore usage public d'espaces privés). Le concept d'espace public recouvre à la fois des espaces d'usage collectif libre et des espaces d'usage privatif autorisé et temporaire. « *De multiples espaces, publics en droit, font de longue date l'objet d'une limitation d'usages ponctuels (marchés, foires, file d'attente, étalages) ou durables (mobiliers publicitaire, mobilier urbain, terrasses de café couvertes…), d'emprises privées en sous-sol (caves, réseaux divers, stationnement…) ou en surplomb (saillies, passerelles…) et d'ouvertures à horaires limités (jardins publics, cheminements piétons clos le soir). Les espaces publics ont, de fait, des statuts multiples et des usages plus ou moins limités* » (CLUZET, 2002, p.89). Certains chercheurs et urbanistes ont fait le choix d'élargir la portée du concept aux espaces collectifs urbains bâti et de statut privé (gares, centres commerciaux, moyens de transports en commun, équipements collectifs, etc.), considérant que c'est avant tout l'usage du lieu qui en fait son caractère public et non pas le statut de son propriétaire (IAURIF, 2002 ; PAQUOT, 2009). Les espaces publics comprennent ainsi l'ensemble des espaces dont la mobilité assure la coprésence constitutive de l'urbain (BASSAND, COMPAGNON *et al.*, 2001, p.177). Michel LUSSAULT (LEVY et LUSSAULT 2003) préfère parler d'« espace commun »[246], soulignant que le statut juridique ne suffit pas à circonscrire cet espace. L'espace public apparaît déjà ici comme une notion qui fait débat.

2.1.3. Une notion qui fait débat : entre évincement et renouvellement

De fait, cette notion à géométrie variable reste largement discutée. Certains lui préfèrent le terme d'espace libre (MORA, in TOMAS, 2002), d'espace collectif (DE SABLET, 1991) ou encore d'espace commun (FORT-JACQUES, 2010), tandis que d'autres soulignent le paradoxe de ce concept conçu en partie pour annoncer et dénoncer sa propre dégradation, voire son déclin et sa mort (TOMAS, 2002, p.13 ; DEBARBIEUX, 2001, p.17). Ils se sont interrogés sur l'utilité et la pérennité des espaces publics contemporains, tandis qu'entre 1950 et 1970 l'espace public semble se décomposer. Avec l'architecture fordo-keynésienne, qui encourage la création des grands ensemble et des stations modernes, les espaces « communs » changent d'apparence. Ils deviennent, trop souvent, mais pas exclusivement[247], des interstices entre les tours et les barres, au statut privé (à la charge non pas de la collectivité publique mais d'organismes sociaux ou de copropriétés). À l'opposé, les lotissements de maisons individuelles dans les *gated communities* Nord-américains fonctionnent en circuit fermé

[246] Il s'agit en ce sens d'un agencement spatial permettant la coprésence des individus (ou acteurs sociaux) en dehors de la sphère privée. L'espace commun englobe ici l'espace public, considérée comme l'une des modalités d'organisation possible de l'interaction spatiale.

[247] On ne doit toutefois pas ignorer que dans certains cas, au contraire, lorsque la logique initiale des architectes a été respectée, l'espace public dispose d'une véritable qualité. Le cas de La Grande Motte, aménagée dans le cadre de la MIARL, est ici exemplaire, comme l'ont souligné Claude PRELORENZO et Antoine PICON (1999). Dans cette station intégrée, les espaces publics ont été pensés et aménagés dans le cadre d'un projet d'ensemble porté pendant près de trente ans par le même architecte en chef, Jean BALLADUR, qui leur a accordé une place de choix.

dépossédant justement ces espaces, d'usage public, de leur statut public, libre et accessible à tous.

Dès 1979, Richard SENNETT, comme Jane JACOBS, dénoncent l'urbanisme fonctionnaliste et l'architecture moderne à l'origine, selon eux, de la dégradation de l'espace public. Treize ans plus tard, Richard SENNETT conclut à la mort de l'espace public, engendrée par l'évolution d'une société qui s'individualise et conduit le foyer à se replier sur lui-même. Si certains ont pu s'interroger sur la fin de l'espace public, cette approche paraît faire l'objet d'un contre sens. Il ne s'agit pas de la fin des espaces publics, mais, plutôt, de leur évolution vers des formes inédites qui s'inventent et se composent quotidiennement. « *C'est plutôt à leur redéfinition qu'à leur disparition que l'on semble assister* » (PICON, 2001, p.24). Au-delà même de cette « redéfinition », les espaces publics sont (re)devenus des objets centraux de la plupart des interventions urbanistiques. Plus que jamais, à l'heure de l'individualisation et de la globalisation, la ville du XXI^{e} siècle semble avoir besoin d'espaces publics imprégnés de sens. Certes, la pratique de ces espaces s'est transformée, faisant disparaître certains usages traditionnels, mais cette destruction ne signifie pas que les espaces publics sont devenus obsolètes. Au contraire, elle s'accompagne dans le même temps de l'apparition de nouvelles utilisations, de nouveaux comportements, de nouvelles façons de vivre et de concevoir ces espaces. Finalement, « *les citoyens, tout individualistes et bardés de moyens personnels de communication qu'ils soient, non jamais eu la fibre associative et autant été demandeurs de lieux de rencontre, en particulier d'espaces publics* » (TOMAS, 2001a, p.4)[248].

Mais le doute continue à subsister quant à l'emploi de ce concept. Constatant la polysémie de la notion, Thierry PAQUOT (2006, p.74 et 2009, p.103) la considère trop équivoque pour être opérationnelle. Ce concept est selon lui caduc ; il devient impératif de revenir à des notions moins « *prétentieuses* », comme la rue, la place et le jardin. Il propose de lui préférer la notion de « *lieux urbains* », entendus comme les endroits réservés aux publics, quel que soit leur statut juridique. Dans le même ordre d'idée, d'autres commencent à douter de sa pertinence pour inspirer l'action politique ou aménagiste actuelle (BERDOULAY, DA COSTA GOMES et LOLIVE, 2004, p.9). Il s'agirait, selon eux, de ne pas séparer ses dimensions fonctionnelles (aménagement pratique des espaces publics, au pluriel) et symboliques (l'espace public, au singulier, comme fondement de la vie démocratique), mais plutôt de mêler ces deux facettes en s'intéressant aux problématiques de la spatialité. L'idée de « communication » proposée par Thierry PAQUOT (2009) est intéressante pour cerner le lien inhérent aux deux dimensions que recouvre le concept d'espace public, entendu comme

[248] Ils sont alors nombreux à souligner l'émergence de « nouveaux espaces publics ». Il conviendrait en ce sens de ne plus limiter l'identification des espaces publics à l'histoire de la *polis* et de la cité, entendus comme des espaces publics urbains et touristiques, en considérant les nouveaux espaces ludiques et périphériques (tels les sentiers de randonnée, la montagne ou les plages) comme de véritables « espaces publics alternatifs », d'ailleurs aménagés comme tels (AUGUSTIN, 2006, p. 46). En ce sens, « *les littoraux, les champs de neige, les parcs naturels régionaux et nationaux, etc., "publicisent" les milieux ruraux et diversifient les espaces publics d'une société de plus en plus mobile. Tout autant que les places, les rues et les avenues, qui restent des lieux privilégiés d'identité collective tout comme de flânerie individuelle, ces nouveaux espaces publics du large contribuent à la socialisation et au rêve* » (TOMAS, 2001b, p. 84).

espace de partage, de liaison d'échange, de circulation ou, plus généralement, de mise en relation.

Néanmoins, si le concept d'espace public peut parfois paraître trop englobant et si son utilisation n'est pas toujours effectuée à bon escient, il paraît toutefois porteur et fédérateur des politiques d'aménagement urbain. La notion de projet de requalification urbaine semble d'ailleurs effectivement traiter de la double dimension des espaces publics, à la fois fonctionnelle (l'espace public comme objet d'aménagement) et symbolique (la gouvernance comme moyen de mettre en œuvre le projet). Dans le cadre de cette recherche en aménagement et urbanisme, les espaces publics (même s'ils sont parfois mobilisés au singulier de façon générique) seront volontairement entendus selon un sens relativement restrictif, comme matérialisations concrètes, espaces physiques, libres et accessibles à tous. Ils sont au cœur d'une relation dialectique entre l'individu et la société.

2.2. Les espaces publics au cœur d'une relation dialectique entre l'individu et la société

> *« Les espaces publics, parce qu'ils mettent en scène la société dans sa diversité, sont considérés comme des lieux de médiation entre individus et entre groupes sociaux, et, à ce titre, constituent des espaces privilégiés de l'"altérité". »*
>
> (GHORRA-GOBIN, 2006, p.53)

Si physiquement l'espace public renvoie de prime abord aux espaces que sont les rues ou les places, socialement, il fait référence aux lieux de la rencontre. L'espace public est un lieu polymorphe où s'exprime le rapport entre le public et le privé, où s'affichent les valeurs de la civilisation occidentale. Lieu de croisement des trajectoires individuelles et collectives, il est un espace paradoxal de rencontre et d'évitement, dans lequel se fait l'apprentissage de la différence. « *Ces espaces publics – dont la responsabilité juridique varie d'un cas à un autre, et dont les usages sont incroyablement versatiles – mettent en relation, du moins potentiellement, des gens, qui s'y croisent, s'évitent, se frottent, se saluent, se heurtent, s'agressent, etc. Ils remplissent une fonction essentielle de la vie collective : la communication. Ils facilitent l'urbanité élémentaire et reçoivent, comme un don anonyme et sans réciprocité attendue, l'altérité. C'est dans les espaces publics que le soi s'éprouve à l'autre. C'est dans ces espaces dits publics que chacun perçoit dans l'étrangeté de l'autre la garantie de sa propre différence* » (PAQUOT, 2009, p.7). Cette capacité d'« *apprentissage de l'autre* » est liée à l'anonymat que l'espace public permet (GHORRA-GOBIN, 2006, p.53). L'espace public est l'espace de relation qui rend possible les « *sociabilités urbaines* » (INGALLINA, 2003, p.116). C'est un lieu « *de brassage et de mise en scène* », dans lequel les « *manifestations de la vie sociale sont des façons d'être dans ces espaces, capables donc d'unir une dimension physique de coprésence à une dimension plus abstraite de communication sociale* » (BERDOULAY, DA COSTA GOMES et LOLIVE, 2004, p.12). En tant qu'espaces de la co-présence, les espaces extérieurs au logement sont des espaces de visibilité et de réciprocité des regards : on y voit les autres comme on y est vu. La métaphore théâtrale a d'ailleurs fait l'objet de nombreux écrits mettant en avant la relation dialectique qui se joue entre l'individu et la société dans l'espace public. Initialement compris comme un espace de

mise en scène au sens sociologique (espace dans lequel les individus se mettent en scène), cette vision se diffuse dans les pratiques plus opérationnelles de l'aménagement avec l'idée que cet espace, (re)mis en scène, permet d'offrir un support essentiel à l'urbanité.

2.2.1. Une dialectique essentielle entre l'espace et les pratiques sociales

L'une des questions qui parcourt les recherches sur l'espace public porte sur la relation dialectique entre les formes spatiales et les pratiques sociales[249]. Étudiée, entre autres, par les sociologues de la vie publique, cette question est traitée par Isaac JOSEPH dans ses travaux sur les processus de socialisation. Cette approche n'est pas plus développée, non qu'elle ne soit pertinente, bien au contraire, mais simplement parce qu'elle n'aborde pas directement les espaces publics dans leur conception matérielle, en tant que dispositifs spatiaux. L'angle d'approche, au regard de la problématique, est celui de la relation entre les dispositifs spatiaux et les pratiques sociales qui structurent l'espace public. Ces deux orientations ont d'ailleurs désormais tendance à cohabiter, voire à se confondre, la thématique de l'espace public étant devenue progressivement un enjeu de dialogue entre les sciences sociales et le champ de l'aménagement urbain (BETIN, 2001).

Si l'idée de configuration réciproque des formes et des pratiques spatiales paraît aujourd'hui évidente et incontournable, il n'en a pas toujours été ainsi. Les tenants de l'urbanisme fordo-keynésien (qui se sont imposés en France durant les Trente glorieuses) considéraient par exemple que c'est la forme qui guide la fonction. Les modèles de la « machine à habiter » ou de la « cité radieuse », proposés par LE CORBUSIER, devaient conditionner les pratiques d'un Homme nouveau, dans la tradition utopique d'un pré-urbanisme porté, entre autres, par OWEN et FOURRIER. « *La cité utopique ambitionne de ne plus être uniquement le reflet des pratiques sociales, mais par la seule vertu de ses formes, de les modifier* » (REY, 1998, p.39). Cette conception paraît aujourd'hui dépassée, liée à une vision pour le moins déterministe des pratiques socio-spatiales. Si on admet désormais que les formes urbaines ne peuvent pas créer à elles seules des comportements sociaux (dont elles ne sont que le support), on ne peut toutefois négliger leur rôle non négligeable dans la mesure où elles peuvent les influencer (DUGENY, in IAURIF, 2002, p.17). Comme l'ont montré certains sociologues, l'espace public est à la fois un produit de l'activité humaine et source d'effets, en retour, sur les manières d'agir et de penser (GRAFMAYER et AUTHIER, 2008, p.28). « *Avec le courant post-moderne (acceptation que je prends ici au sens littéral), l'architecture entretient autour des vertus sociales de l'espace public un récit qui renoue avec une certaine tradition réformiste qui voyait déjà dans les espaces publics des lieux de réconciliation sociale. […] La fragmentation sociale de nos sociétés contemporaines inspire à nos aménageurs des projets misant sur le potentiel de sociabilité des places publiques pour reconstruire une ville plus conviviale.* » (GERMAIN, in TOMAS, 2002, p.25). L'espace public, cet espace du public, est investi du pouvoir de donner sens à la pratique sociale ; son aménagement est constitué en

[249] Nous considérons les pratiques spatiales comme étant « *ce que font les individus avec les lieux qui constituent pour eux un contexte* » (STASZAK, 2003, p.740). Le terme de « pratique » désigne alors des habitudes, des déplacements, des flux et des échanges considérés dans leur matérialité.

instrument de conversion politique. Il s'agit de « *faire advenir un projet social dans l'effectuation d'un projet spatial* » (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001, p.88).

On assigne aux espaces publics, en tant que supports influents des pratiques socio-spatiales, un ensemble de fonctions à remplir. S'ils doivent évidemment favoriser les échanges économiques et les déplacements utilitaires, ils doivent dans le même temps assurer la satisfaction des besoins sensoriels et psychologiques (par la surprise des formes, par leur capacité à susciter la rêverie, la contemplation et la tranquillité, etc.) et permettre des relations sociales spontanées et libres (DE SABLET, 1991, p.15). La forme urbanistique assure quatre fonctions majeures dans la dynamique urbaine : elle conditionne le bon fonctionnement urbain (accessibilité des lieux), elle oriente géographiquement et "*urbainement*" chaque citadin (lui permettant de se positionner géographiquement), elle donne du sens à l'urbain (via les catégories de monuments, la toponymie, etc.) et elle participe enfin à l'intensité du lien social (TOMAS, 2002, p.39). « *En agissant sur l'aménagement ou sur l'image des espaces publics, il est possible d'intervenir sur les relations qu'entretiennent les citadins avec l'ensemble urbain* » (BASSAND, COMPAGNON *et al.*, 2001, p.86). On considère que la qualité, la sûreté et le respect de l'espace public par les usagers dépendent de son bon aménagement et de son accessibilité (LOUDIER et DUBOIS, in IAURIF, 2002, p.23). Le travail sur l'espace public est de ce point de vue indispensable pour canaliser les usages qui en seront faits. « *La requalification des espaces publics s'avère avoir une incidence sur le comportement des usagers […] Une conception architecturale ou paysagère de qualité permettra, en redonnant une "cohérence" à l'espace urbain, la réappropriation affective et culturelle par ses usagers* » (ROYER et ROJAT-LEFEBVRE, 1996 p.17). L'usage des espaces urbains est en interaction étroite avec les représentations mentales des individus : les représentations naissent des usages et les influencent réciproquement (AVITABILE, 2005, p.240). L'espace public, espace qui rassemble les individus, les activités et les fonctions spatiales fait donc référence à une dimension duale, imbriquée et enchevêtrée : celle des usages pour le vécu et celle des images pour la perception (FRICAU, 2008, p.33). « *L'espace public est un lieu d'usage et d'échange des populations, qu'elles soient permanentes, saisonnières ou de passage. C'est un lieu où s'exprime le « fait social », à savoir le croisement ou la rencontre des habitants et des visiteurs* » (ATOUT FRANCE, 2010, p.14).

L'espace public, en tant qu'interface entre les formes spatiales et les pratiques sociales, fait l'objet d'usages publics variés, qu'ils soient civils, festifs, culturels ou commerciaux (BASSAND, COMPAGNON *et al.*, 2001). Ces usages variés peuvent être qualifiés de pérennes (lorsqu'ils sont inscrits dans les bâtiments et leurs fonctions) ou d'éphémères (lorsqu'ils émergent selon des temporalités propres). Ils font parfois l'objet de conflits d'usage (entre les modes de transports, entre les divers groupes sociaux, entre les différentes fonctions attribuées à un même espace, etc.). Néanmoins « *c'est précisément toute cette richesse de fonctions, d'usages, de significations et de sensations, qui rend les espaces publics si attractifs, notamment aux yeux des touristes* » (ODIT, 2008, p.19). Une des questions souvent soulevée porte sur la qualité d'usage de ces espaces. Le concept de « qualité d'usage » semble avoir été initialement employé dans le cadre des bâtiments publics. Selon le CERTU (Centre d'études

sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), la qualité d'usage correspond à la capacité de l'équipement à répondre aux besoins et attentes de ses utilisateurs. Il a, par la suite, été transposé aux réflexions et aux travaux portant sur l'espace public, en tant qu'espace du public dans lequel les usagers, et leurs usages, ne peuvent être ignorés ou négligés. La qualité d'usage recouvre un ensemble de thématiques complexes et complémentaires. Elle renvoie tout à la fois à l'urbanité (en tant que prise en compte du contexte), à la fonctionnalité (comprise comme la capacité du lieu à accueillir les pratiques et les modes d'occupation multiples des usagers), à l'accessibilité et à la lisibilité spatiale, au confort d'ambiance, à la sécurité et à la sûreté, à la pérennité (capacité du lieu à résister au temps), ainsi qu'à l'image (capacité du lieu à exprimer l'identité du lieu).

Pour l'urbaniste Jean-Pierre CHARBONNEAU (cité par ODIT, 2008, p.21), « *la qualité d'un espace public n'est pas simplement esthétique, harmonie, rigueur ou inventivité. Elle renferme la notion de justesse (par rapport à l'histoire et à son temps, à l'âme d'un lieu et à ses usagers), de modernité, de capacité d'appropriation et de développement des pratiques sociales (en permettant aussi toutes les évolutions), de faculté d'ordonnancement des différentes fonctions, de pérennité et de capacité d'une gestion aisée. Elle est porteuse de valeur symbolique et de faculté à enchanter l'esprit [...]. Elle renvoie à l'équité en donnant la possibilité, pour chacun, de vivre la ville dans de bonnes conditions* ». De même, pour Christian DEVILLIERS, les espaces publics doivent posséder trois qualités essentielles, relevant de caractéristiques tant fonctionnelles que sociales : la continuité, l'accessibilité et la générosité (FRICAU, 2008, p.42). « *À l'ère de la mobilité généralisée et de l'ego réifié, il importe en effet d'offrir des espaces publics à l'échelle nouvelle des besoins humains, à l'échelle fonctionnelle des transports comme à l'échelle sensible de la perception visuelle ou de la flânerie* » (CLUZET, 2002, p.91). L'espace public a en effet été soumis à de fortes pressions qui ont eu tendance à focaliser son aménagement sur les usages de transit et d'accessibilité (espace de circulation et de mise en relation), au détriment de sa fonction traditionnelle de lieu d'échange et de rencontre. Cette tentation, ou plutôt ce risque, d'une mono fonctionnalité centrée sur la fonction circulatoire est particulièrement dommageable en contexte touristique. L'usage des lieux ne gagne pas être approché dans sa seule dimension fonctionnelle. Il n'est pas souhaitable de définir, de manière intrinsèque, des critères de qualité d'usage, standardisés et reproductibles indifféremment dans tout espace public de toute station. La qualité d'usage des espaces publics n'est jamais acquise définitivement ; elle repose sur un processus complexe de construction et de perception. Chaque lieu vise continuellement à « *cultiver son attractivité* » (TOMAS, 2002, p.17). « *L'embellissement* » urbain est une dimension essentielle de cette attractivité car, derrière la volonté d'embellir, se trouve effectivement le désir d'agir sur l'image urbaine (BASSAND, COMPAGNON *et al.*, 2001, p.118). La question de la mise en scène des espaces publics prend ici tout son sens.

2.2.2. Les espaces publics, des espaces de mise en scène, des espaces mis en scène

Les œuvres classiques de la sociologie ont fourni une bonne partie de l'arsenal intellectuel centré sur la métaphore théâtrale de la mise en scène. Comme cela a déjà été évoqué préalablement, Irving GOFFMAN – mais également Kenneth BURKE ou Robert PERINBANAYAGAM – sont considérés comme les précurseurs de cette approche de la théâtralisation dans l'immédiat après-guerre. Ils abordent d'une façon radicalement nouvelle l'analyse et la compréhension du comportement humain. L'idée centrale de la « perspective dramaturgique » consiste à considérer que les interactions humaines ont toutes un caractère théâtral, obéissant de fait à des règles similaires à celles qui régissent les représentations scéniques. Jérémy RIFKIN (2000, p.214-215) rappelle que Kenneth BURKE proposait de subdiviser l'interaction humaine en cinq grandes catégories dramaturgiques : l'acte (ce qui se passe entre les gens qui entrent en action), la scène (l'arrière-fond sur lequel se déroule l'acte), les acteurs (les sujets en interaction), la performance (la façon dont l'acte est accompli) et la visée (la motivation qui détermine l'acte). Si l'on doit effectivement à Kenneth BURKE l'introduction de ce nouveau « *paradigme comportemental* », c'est toutefois Erving GOFFMAN qui est resté dans les mémoires pour avoir appliqué de façon rigoureuse et détaillée la métaphore dramaturgique à la vie quotidienne dans son œuvre pionnière : *La Mise en scène de la vie quotidienne : la présentation de soi*.

Dans cette approche, l'espace public est considéré comme un théâtre où tous jouent un rôle (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001, p.97). Considérés comme des lieux à voir, des lieux pour être vu et des lieux pour être avec les autres, « *les espaces publics permettent un jeu interactif où les rôles d'acteurs et de spectateurs sont interchangeables* » (AUGUSTIN, 2001, p.27). Ces dernières années, la théâtralisation des places publiques apparaît d'ailleurs comme un phénomène urbain indéniable (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001, p.67). Davyd CHAUMARD (in TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001, p.125) développe largement cette métaphore en partant du principe que l'espace public, comme le théâtre, accueille un public. Quatre éléments structurent selon lui cette analogie :

- Les passants : comme les comédiens sur la scène, ils se trouvent sous le regard du public. Ils usent de fait tous deux d'artifices pour se protéger et conserver leur intimité. Il remarque cependant que « *l'espace public est un théâtre paradoxal. Chacun est le spectateur de l'autre, chacun est acteur pour l'autre. Le public et les comédiens se confondent, chacun y joue son rôle sous l'œil expert de tous les autres* » (*Ibid.*, p.134).

- Les conflits : en tant que lieu d'interactions, ni forcément volontaires, ni forcément conscientes, c'est un espace de tensions propice aux conflits.

- Les règles : l'unité de temps, de lieu et d'action structure l'espace public comme la dramaturgie. L'espace public est par exemple un lieu fluctuant selon les temporalités. De même, en tant qu'unité de lieu, les usages qui sont faits de l'espace public le sont aux dépens d'autres. Quant à l'unité d'action, elle traduit l'« *institution de la différence comme possibilité* » : au même instant, dans un même lieu, les pratiques se confrontent dans une cohérence globale liée aux règles d'usage.

- Le décor : l'aménagement de l'espace public, en tant que cadre au service d'une mise en scène, sert l'action et l'image, comme au théâtre. « *L'espace public apparaît comme l'ensemble des lieux où il faut laisser "possible les éventuels possibles"* » (*Ibid.*, p.126). Le maître d'ouvrage endosse selon cette acception le rôle de metteur en scène pouvant encourager ou restreindre certains comportements.

Cette dernière dimension d'un espace public comme décor est au cœur de la multiplication des travaux portant sur leur mise en scène. Pour beaucoup, « *le moyen privilégié pour intervenir sur le sens de l'espace public repose sur la mise en scène de son contenu, c'est-à-dire, à bien des égards, sur sa mise en image et sa mise en mots* » (BERDOULAY, DA COSTA GOMES et LOLIVE, 2004, p.175). L'organisation physique de l'espace (disposition et interaction des objets, composition spatiale, etc.) participe à la construction de sens qui contribue à requalifier ou recadrer certaines pratiques sociales et culturelles. Lieux interfaces, les espaces publics font l'objet d'aménagements visant à mettre en scène les activités, les échanges et les rencontres qui s'y déroulent. La mise en scène des espaces publics peut être définie comme « *l'agencement des différents éléments urbains (éclairage, mobilier, support d'activité, modes de transport, végétaux, etc.) sur un périmètre délimité en vue de l'organisation d'une représentation, ici, de la ville et de ses habitants* » (PRADEL, 2007, p.10). Baptiste FRICAU (2008, pp.60-70) met en évidence, dans son travail de doctorat, les éléments constitutifs de cette mise en scène spatiale, en rappelant que le décor de la scène qu'est l'espace public tient une place fondamentale dans la perception de la ville. La qualité architecturale des façades, le choix des matériaux et des couleurs des revêtements du sol, le type de végétation utilisé ou encore son positionnement sont autant de détails relevant de la composition esthétique et contribuant à l'ambiance du lieu. Pour être clairement représentable, la composition urbaine doit faire preuve d'une singularité, liée au contraste des formes, des surfaces, des intensités, des utilisations, etc. Elle doit avoir recours à des formes géométriques simples, tout en proposant des liaisons claires (structurant les perceptions) et une continuité forte (assurant l'unité). Elle doit également proposer un champ visuel ouvert, alliant transparence, chevauchement, échappée et panorama. Elle doit enfin offrir des séries temporelles fournissant une variation de mélodies et de rythmes ou encore disposer de dénomination et de significations cristallisant et structurant l'identité (FRICAU, 2008, p.72).

Certains ont, dans ce cadre, opposé l'équipement de l'espace, en tant que notion quantitative (qui ne se soucie pas des relations entre les objets), à l'aménagement, entendu comme une notion qualitative relevant de la compétence du concepteur « *qui utilise toutes les ressources de la créativité et de l'imagination pour mettre en scène la vie de l'espace collectif* » (DE SABLET, 1991, p.59). Il ne s'agit plus désormais de proposer des destinations uniformisées, aux différences gommées, comme ce fut le cas durant les Trente glorieuses. Contre le conformisme et la banalité, contre l'absence d'identité et d'originalité, les espaces publics font désormais l'objet de mises en scène à partir d'un travail sur la composition, la lumière ou encore l'ambiance sonore, afin de mettre en valeur les villes et les stations. « *Les aménageurs et urbanistes touristiques s'intéressent désormais à la mise en intrigue du cœur des villes et des stations. Ils mettent en scène, dans ces nouveaux théâtres et agoras que sont*

devenues rues et places, les populations qui y circulent, y travaillent, y résident, y voyagent et créent, pour l'expérience ordinaire du citadin et extraordinaire du touriste, des situations normales ou perturbées censées donner une âme à la cité. […] Dans cette perspective, l'aménagement prend plutôt la place d'une proposition, d'un guide de formes urbaines ouvertes à des usages inusités : l'habitant y est invité à y produire du sens » (VLES, 2006, p.261-262). Mettre en scène l'espace public, ce n'est donc pas l'apprêter pour un spectacle et faire qu'il en impose, mais plutôt l'organiser de manière à ce qu'il rende possible les récits ou les parcours (JOSEPH, 1992, p.212).

Si la mise en scène de l'espace public est devenue une thématique centrale de l'aménagement, elle ne va pas sans poser de questions. On peut déjà s'interroger sur la capacité de l'espace public à être mis en scène et à contribuer à l'émergence d'un nouveau récit sur le milieu, dans la mesure où l'image ne suit pas nécessairement l'aménagement. Ensuite, et surtout, la question est de savoir jusqu'à quel point l'aménageur peut façonner l'espace public (BERDOULAY, DA COSTA GOMES et LOLIVE, 2004, p.175). L'objectif consiste bien à « mettre en scène » des vies collectives et non à réaliser un décor théâtral, plus ou moins spectaculaire mais inerte (DE SABLET, 1992, p.216). La question soulevée est celle du risque de *réduction narrative* de leur héritage patrimonial (VLES, BERDOULAY ET CLARIMONT, 2005). L'objectif est d'éviter la création de lieux pastiches, semblables les uns aux autres. La mondialisation a favorisé, par effet de mode, la production de villes, mais également de stations touristiques, où se côtoient conformisme et banalité, qu'il s'agisse du mobilier urbain, de la signalétique, des structures paysagères, etc. (*Ibid.*). Jean-Noël BLANC (2001, p.60-61) se révèle particulièrement critique à l'égard de ce concept de « mise en scène » importé de la pensée sociologique « déspatialisée » et appliqué, paradoxalement, aux espaces physiques concrets. « *L'espace qui devait être l'espace de tous devient ainsi une scène ordonnée pour les spécialistes – voire pour des élites. La contradiction est patente* ». Cette vision réductrice semble oublier que l'objectif de toute mise en scène de l'espace public n'est pas de figer les espaces, leurs pratiques et leurs usages, mais plutôt de les ouvrir à la gamme la plus large des possibles, en s'appuyant sur la réalité des lieux et des usagers qui y sont présents. Il s'agit d'en « *faire des lieux « urbains » au double sens d'aimable, de confortable, et de propice à l'urbanité, c'est-à-dire à la coprésence d'individus et de groupes divers, et à l'exercice de fonctions différentes* » (ASCHER, 1995, p.261-262). La problématique de l'urbanité est d'ailleurs au cœur de cette relation dialectique entre l'individu et la société.

2.2.3. L'urbanité au cœur des espaces publics

Selon Bernard DEVILLIERS, les espaces publics sont la condition même de l'urbanité dans la mesure où ce sont des lieux accessibles à tous (INGALLINA, 2003). L'espace public serait l'espace susceptible d'être le lieu de l'art et de la sublimation esthétique de l'urbanité (LAMIZET, 2002, p.82). Il conviendrait de garantir l'urbanité de l'espace public, de maintenir sa capacité à attirer et à rassembler (DONADIEU, 1999, p.15). Mais quelle est donc cette urbanité dont on pare les espaces publics et dont on vante aujourd'hui les vertus ?

Terme apparu au XIV^{e} siècle, il tire ses racines du latin « *urbanitas* », signifiant originellement la vie à Rome puis, par extension, la qualité morale de ce qui appartient à la ville, le bon ton et la politesse (MERLIN et CHOAY, 1988, p.926-927). Répandu par l'intermédiaire de BALZAC, il tend à désigner « *toute forme analogue de politesse dans la manière de se comporter avec autrui* » et renvoie à l'origine à la qualité des individus ou des sociétés. Son usage s'est élargi ces dernières années pour qualifier, au-delà de la politesse et du bon ton, les formes urbaines et tous les éléments permettant aux individus de se sentir effectivement dans une ville et de l'apprécier (TOMAS, in TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 1998, p.32). Comme le souligne Jean VIARD (2000, p.118), « *le territoire-paysage esthétisé se met à porter directement la charge des identités collectives hier dévolues aux communautés d'habitants. […] L'urbanité de la culture de l'homme renvoie à la charge identitaire de plus en plus dévolue aux territoires* ». L'urbanité exprime en ce sens la qualité propre d'un espace donné, son caractère. Elle renvoie à l'ensemble des caractères (réalités matérielles et idéelles) qui font d'un espace « *un espace spécifique, reconnu et approprié comme tel* » par ceux qui y résident ou qui simplement y passent (LUSSAULT et STOCK, 2007, p.241).

Marcel RONCAYOLO (in LAMIZET et SANSON, 1997, p.25) se montre néanmoins relativement critique vis-à-vis de cette évolution sémantique, jugeant préférable d'en revenir au sens restreint du XVIII^{e} siècle, car « *ce ne sont pas les choses qui sont dotées d'urbanité mais la conduite des hommes entre eux* ». Considérant que la notion d'urbanité (comme celles d'identité ou d'altérité) est désormais trop investie par les sciences sociales, Pascal AMPHOUX (1998, p.103) propose, quant à lui, de privilégier l'emploie du terme « hospitalité », afin de désigner, dans un lieu, ce qui permet de recevoir et d'être reçu, d'accueillir et d'être accueilli. Il existerait, selon lui, des facteurs topologiques ou sensibles qui, sans la déterminer à coup sûr, autoriseraient néanmoins une telle hospitalité. Afin de sortir de cette impasse sémantique qui oppose l'urbanité des hommes à l'urbanité des lieux, Marcus ZEPF (2001a, p.70) propose de distinguer trois formes d'urbanité : sociale (champ d'analyse des pratiques sociales), spatiale (champ d'analyse des pratiques d'aménagement) et politico-administrative (champ d'analyse des pratiques de gestion urbaine). L'urbanité sociale renvoie dans ce cadre aux facteurs sociaux et codes de comportement favorisant la rencontre et la communication. L'urbanité spatiale correspond à une « *bonne lisibilité de la structure urbaine au niveau des unités qui constituent les mailles du tissu bâti, c'est-à-dire les quartiers. C'est notamment la capacité de percevoir la dialectique entre le plein (les espaces construits) et le vide (les espaces libres)* » (*Ibid.*). L'urbanité spatiale est soumise aux effets de temporalité qui rythment les cycles d'utilisation et de désuétude des espaces urbains. Elle s'apparente au

phénomène de *génie du lieu* (spécificités topographiques, histoire topologique ou toponymique, etc.) et contribue à l'attrait du site. « *Les espaces publics et leur capacité à accueillir l'urbanité deviennent une ressource valorisable comme support des transformations des villes dont le cadre bâti est déjà construit à plus de 80% (Ascher, 2001) »* » (PRADEL, 2007, p.6). Plusieurs critères concourt à cette urbanité, tels une concentration minimale d'individus, un type de bâti relativement dense, l'exercice d'une activité non agricole, l'échange permanent lié à la spécialisation des individus ou encore certaines habitudes de vie et de consommation dans ces espaces denses et contigus (BANZO, BOUJU et TESSON, 2000, p.64). Enfin, l'urbanité politico-administrative fait référence à l'évaluation des potentialités et des réalités d'urbanités d'un espace, liées à la mémoire collective urbaine. Elle porte sur les politiques de collaboration, de négociation et de participation à la gestion urbaine.

Dans la suite de nos écrits, ce concept fait essentiellement référence à l'urbanité spatiale ainsi définie. Évoquer cette notion c'est par ailleurs souligner indirectement la dimension symbolique des espaces publics.

2.3. Matérialité et immatérialité des espaces publics : des espaces symboliques

Les espaces publics doivent être considérés à la fois comme des espaces matériels (espaces physiques, concrets et aménagés) et immatériels (espaces symboliques faisant l'objet de perceptions et de représentations[250]). Comme on le voit poindre dans ce propos, dans la suite de cette recherche, la dimension symbolique ne sera pas entendue au sens politico-philosophique de ces origines, comme fondement de la vie démocratique, mais au sens d'espace de pratiques et de représentations immatérielles. L'espace public est abordé en tant qu'espace concret et habité, comme lieu défini et construit, dans lequel des échanges sociaux peuvent se dérouler, mais sans nécessairement conduire à une plate-forme de la vie démocratique (SENECAL, in TOMAS, 2002, p.53).

L'espace public est le lieu de rencontre des formes spatiales et des formes sociales, croisant les dimensions « *de l'environnement (son, lumière, visibilité… objets saisis au niveau sensoriel et physique), du milieu (interactions, échanges sociaux) et du paysage (formes saisies au plan esthétique)* » (CHELKOFF et THIBAUD, 1992, p.7). Les espaces publics, en tant qu'interfaces, font l'objet d'aménagements visant à mettre en scène les activités, les échanges et les rencontres qui s'y déroulent. Cette mise en scène, orchestrée par les urbanistes, est interprétée par les usagers en fonction de la lisibilité des informations projetées (VLES, BERDOULAY et CLARIMONT, 2005, p.5). Les acteurs font la réalité urbaine, qui reste incompréhensible sans eux, puisque ce sont d'eux qu'émanent les pratiques sociales et les représentations. Les formes urbaines constituent la grammaire spatialement lisible de notre sociabilité, car « *les formes urbaines ne donnent pas seulement la ville à voir ; elles la*

[250] Précisons dès à présent que nous entendrons par la suite le terme de « représentations » au sens de « *créations sociales ou individuelles de schémas pertinents du réel* » (ANDRE, BAILLY et *al.*, 1989, p.4). Cette question est plus largement développée à la fin de ce chapitre.

donnent aussi à comprendre, à interpréter : elles inscrivent la ville dans une logique de sens » (LAMIZET, 2002, p.185-186). Si les professionnels de l'urbanisme composent l'espace public, ils ne sont pas pour autant les uniques producteurs de sens de l'espace. Les individus lui confèrent souvent un sens totalement inédit. La question est de savoir quelle en est leur interprétation. Quelles sont les pratiques qu'ils développent et les représentations qu'ils se forgent du (micro)territoire qu'ils fréquentent ? « *La mise en scène repose avant tout sur l'idée d'un visiteur-acteur dont le rôle est d'activer le décor créé pour lui* » (PRADEL, 2007, p.10).

Comme le souligne Rémy ALLAIN (2005, p.57), le vide joue un rôle aussi important, si ce n'est plus important, que le plein dans la perception et la représentation de l'espace. Il permet la mise en relief du bâti et constitue la troisième dimension indispensable à l'espace urbain. Les espaces publics sont ainsi des éléments essentiels du paysage urbain et des ambiances urbaines, concepts sur lesquels il semble important de revenir brièvement.

2.3.1. L'espace public comme paysage

> *« La ville est de nouveau, de façon claire pour beaucoup, un espace de signification, un paysage. »*
>
> (SANSON, 1999, p.197)

Au-delà des caractéristiques naturelles et physiques des sites urbains (topographie, géologie, etc.), la ville produit ses propres paysages faits de densités (habitations), de ruptures (rues, espaces verts, etc.) et de hauteurs (BAILLY, BAUMONT *et al.*, 1995, p.38). La combinaison des différents rapports volumétriques, créés par les éléments d'un aménagement (espaces bâtis, mais également espaces publics), façonne ce qu'il est convenu d'appeler un « *paysage urbain* »[251]. Le concept de paysage fait aujourd'hui l'objet d'un regain d'intérêt dans les sciences sociales. « *À la fois objet et sujet, le paysage est « à la mode »* » (BERTRAND 2009 ; DEWARRAT 2004)[252] et s'applique désormais à l'espace urbain comme à l'espace rural. On observe ces dernières années une prise de conscience de l'importance du paysage comme composante majeure du cadre de vie, pour une génération marquée par l'amorce d'un urbanisme dit « qualitatif ». Le (micro)territoire est appréhendé comme un support (le « hard »), auquel est assigné du sens (le « soft ») à travers des fonctionnalités, des logiques ou encore des images mentales (AVITABILE, 2005, p.73). La notion de paysage, bien que largement polysémique, postule immanquablement l'existence conjointe de l'objet et du sujet, de ce qui est observé et de l'individu observant (BIGANDO 2006, p.16 ; OLAGNIER, 1999, p.162). Il en va ainsi de la définition "institutionnelle" du paysage (proposée, par exemple, par

[251] Le terme de « paysage urbain » serait semble-t-il apparu en 1961, sous la plume de Gordon CULLEN. Il isole alors la dimension visuelle et plastique de l'espace urbain, reprenant en partie la tradition anglaise du pittoresque (DELLUS, in ANTONI, 2004, p.31). Il est défini par certains comme les « *images de la ville qui impressionnent l'imaginaire des passants* » (DE SABLET, 1991, p.66).

[252] Le 135è congrès des sociétés historiques et scientifiques, organisé à Neuchâtel, du 6 au 11 avril 2010, portait ainsi sur cette vaste question des « paysages ».

la Convention européenne du paysage[253] du 20 octobre 2000), comme des définitions scientifiques. Alors que George DUBY (cité par LYON-CAEN, 2008, p.21) souligne simplement que « *le paysage est affaire de représentation* », Yves LUGINBÜHL (2005, p.18) apprécie plus exactement le paysage comme « *une construction sociale possédant une dimension matérielle où se développent des processus biophysique et une dimension immatérielle où se situent les représentations sociales, les valeurs esthétiques, affectives et symboliques* ».

Dans la lignée de cet auteur, on considère que tout territoire est susceptible d'être appréhendé comme paysage. De fait, l'espace public des villes, comme des stations, est un élément essentiel, constitutif d'un paysage urbain composé de l'espace lui-même et de tous les éléments naturels ou urbains perceptibles depuis ce lieu. La lecture paysagère de l'espace public conduit à prendre en considération trois échelles complémentaires (ATOUT FRANCE, 2010, p.15) : l'échelle du site (contexte et environnement), l'échelle de la trame urbaine (flux, parcours, perspectives et points de repère) et l'échelle rapprochée (l'espace immédiat, structuré et modelé par l'aménagement de l'espace public lui-même et de l'espace privé qui constitue un "fond de scène", visible depuis ce dernier). C'est d'ailleurs cette dernière dimension qui a plus particulièrement retenu notre attention dans ce travail doctoral. Si le paysage est une notion effectivement plurivoque, voire équivoque, il n'en reste pas moins pertinent pour approcher à la fois les structures urbaines et les modalités de leur perception. Le concept de paysage évoque la dimension sociale et culturelle qui agit comme un filtre d'images et de mots pour donner accès et signification au monde sensible (DONADIEU, 2007, p.17). On conçoit l'intérêt de penser l'espace urbain comme paysage[254], en l'abordant dans sa double dimension, à la fois matérielle (conceptions paysagères) et immatérielle (représentations paysagères).

Appliquer le concept de paysage aux espaces publics souligne la nécessité de les prendre en considération à la fois comme des espaces conçus (analyse morphologique) et comme des espaces perçus (analyse des représentations dont ils font l'objet). À ce titre, parler d'espace public comme paysage revient à considérer la relation incontournable entre les dimensions matérielles et immatérielles (ou symboliques) de ces espaces qui n'existent pas indépendamment des pratiques et du regard que l'on porte sur eux. On pourrait plus particulièrement les qualifier de « *paysages intimes* » ou de « *micropaysages* », entendus comme les produits d'une évolution lente, d'une cristallisation de la matière, à la fois bâtie et non bâtie (DUTERTRE, 2007, p.6). Les espaces publics ne représentent pas seulement des images (voire des arguments électoraux), ce sont avant tout des espaces habitables, des lieux de vie sociale, des lieux quotidiens et ordinaires. Les espaces publics sont des éléments constitutifs des « *paysages ordinaires* » compris comme les paysages des habitants,

[253] Le paysage y est défini comme la « *partie du territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* » (cité par HATZFELD, 2006, p.274).

[254] Nous faisons ici référence aux travaux d'Arielle MASBOUNGI et de Frédérique de GRAVELAINE qui proposent de « *penser la ville par le paysage* » (2002) ainsi qu'à ceux de Hélène HATZFELD (HATZFELD et MOUTTON, 2006, p.100) qui abordent les grands ensembles par le paysage. Cette démarche est plus particulièrement appliquée ici aux espaces publics des stations touristiques.

appréhendés par leur regard quotidien, souvent dépourvu d'intentionnalité particulière, mais auquel personne ne peut échapper (BERTRAND, 2009 ; BIGANDO, 2005). Comme le rappelle Alain CORBIN (in BRIFFAUD, 1994, p.11), le paysage est d'abord une lecture. Toute société a besoin de s'adapter en permanence au monde qui l'entoure et il lui faut, pour se faire, fabriquer continuellement des représentations du milieu au sein duquel elle vit. Autrement dit, « *le paysage est dans le miroir de la société* » (BRIFFAUD, 1994, p.15).

Étudier l'espace public comme paysage, c'est étudier la relation entre un espace physique, matériel, et la lecture qu'en fait un observateur, sa dimension immatérielle. « *Tout paysage n'est qu'une représentation […] le paysage est porteur de signes qu'il convient d'interpréter ; à ce titre, l'étude de sa perception par les hommes, l'étude des comportements qui s'ensuivent, apparaît comme essentielle* » (GUMUCHIAN, 1991, p.7-8). Le rôle de Kevin LYNCH a été essentiel pour refonder la légitimité de l'analyse visuelle dans les années 1960, après l'interstice de l'architecture moderne (PANERAI, DEPAULE et DEMORGON, 1999). Son ouvrage, *L'image de la cité*, développe une théorie de la perception du paysage urbain à partir de laquelle il élabore une méthode de composition urbaine. Il met en évidence cinq éléments marquants et structurants le paysage urbain, à savoir : les parcours, les nœuds, les secteurs, les limites et les points de repère. Au final, c'est une approche plus « contextuelle » qui se développe, marquée par la prise en compte des différentes composantes du territoire qui façonnent le paysage urbain. Cette lecture, plus fine et plus attentive au caractère des tissus urbains, participe à l'attention croissante accordée à la trame non bâtie des espaces. On redécouvre l'importance des espaces libres comme éléments de structuration du paysage urbain. Reste que la perception paysagère n'est pas immuable, stable et homogène. Elle est liée à un ensemble de facteurs, relatifs aux conditions de l'observation (saison, heure, angle de vue, vitesse du déplacement, etc.) et aux caractéristiques propres à l'observateur (âge, niveau d'instruction, types de loisirs, etc.). Selon Pascal AMPHOUX (*in* ZEPF, 2004, p.37), la pensée paysagère devrait aujourd'hui nourrir les réflexions sur l'aménagement des espaces urbains au regard de son approche évolutivement durable, éminemment sociale et fondamentalement sensible. Finalement, « *la manière dont les éléments du paysage parviennent (par leur organisation spatiale) à satisfaire le sens esthétique de l'observateur, définit le caractère d'ambiance du paysage* » (TANGERINI et SOGUEL, 2004, p.16). La problématique des ambiances urbaines est d'ailleurs un autre enjeu fondamental de l'aménagement des espaces publics.

2.3.2. Les espaces publics, des espaces sensibles, générateurs d'ambiances

Suite à l'introduction des notions de paysage et de patrimoine dans le champ des espaces publics, les travaux sur le paysage sensible et les ambiances ont été développés (FRICAU, 2008, p.37). La notion d'ambiance permet de renouer avec une prise en compte simultanée des données techniques, sociales et esthétiques. Comme le paysage, l'ambiance engage un rapport sensible au monde puisqu'il n'existe d'ambiance que perçue (AMPHOUX, 1998, p.105). La notion d'ambiance a été développée selon quatre approches complémentaires, mises en évidence par Jean-Paul THIBAUD (FRICAU, 2008) : la question des nuisances et le travail sur l'acoustique, la conception fonctionnelle de l'environnement et la problématique de la mobilité dans l'espace public, la thématique du confort et le traitement qualitatif de l'espace (environnement lumineux, sonore, olfactif ou technique), ainsi que la dimension esthétique de la ville pensée comme paysage. Un intérêt croissant est désormais accordé au domaine des sens pour penser et produire l'environnement construit. Comme le souligne Pascal AMPHOUX (1998, p.31), l'espace sensible devient actuellement un véritable enjeu de conception et suscite le développement de nouvelles pratiques professionnelles (paysagisme, scénographie urbaine, éclairagisme, design sonore, etc.). L'espace public cherche à proposer une ambiance chaleureuse, animée, conviviale et généreuse, considérée comme la condition *sine qua non* de son succès (BASSAND, COMPAGNON *et al.*, 2001, p.16).

L'émergence de la question des ambiances dans le champ de l'aménagement urbain révèle la sortie progressive d'une omniprésence de « l'objet », au profit d'une réintroduction croissante du sujet sensible dans le processus de conception. « *L'enjeu pragmatique de la notion d'ambiance, de ce point de vue, est donc de […] révéler le rôle fondamental de l'usage et de l'usager* » (AMPHOUX, 1998, p.99). En tant qu'objet de perceptions et de représentations, l'ambiance, comme l'urbanité et le paysage, n'est ni définitive, ni figée. elle est en perpétuelle mutation. Le sujet perçoit les lieux et contribue également à la création de leur ambiance par l'usage qu'il en fait. Autrement dit, « *les pratiques sociales fabriquent donc et transforment les ambiances* » (*Ibid.*, p.61). La constitution des ambiances s'effectue à la fois par la prise en compte de l'esthétique du paysage (dimension sensible du cadre urbain), mais également par le biais des activités sociales qui interagissent avec le lieu (pratiques spatiales). Si la création d'ambiance est désormais recherchée pour accroître l'attractivité des espaces publics, reste qu'une ambiance ne se décrète pas (ODIT, 2008, p.69). L'espace urbain fait l'objet de multiples interventions enchevêtrées et suscite des enjeux parfois complémentaires, souvent contradictoires. Il paraît de ce fait difficile d'espérer maîtriser un projet d'ambiance jusqu'au bout. Il convient notamment d'éviter le piège de la production d'ambiance "cosmétiques" (AMPHOUX, 1998, p.11). Il s'agirait de rendre possible l'émergence de plusieurs ambiances sur un même site afin de satisfaire la diversité des usagers qui le parcourent. L'ambiance se nourrit de la diversité des espaces publics et de la vie sociale ordinaire. Pratiques et ambiances se co-construisent. « *Un lien étroit existe entre d'une part les ambiances urbaines et d'autre part les gestes ordinaires des usagers. D'une certaine manière, les styles de mouvement et les types d'ambiance se codéfinissent : l'ambiance d'un lieu a une emprise sur le corps du passant et offre simultanément des prises*

à l'action qui l'affectent en retour » (*Ibid.*, p.39). Le concept d'ambiance, comme dimension immatérielle de l'espace public, pose également la question de sa marchandisation, au cœur de cette stratégie d'image et d'attractivité.

2.4. Les espaces publics comme espaces stratégiques, levier des politiques urbaines

> *« Les villes sont entrées dans une économie des signes où la dimension symbolique des espaces constitue une valeur principale. »*
>
> (PRADEL, 2007, p.2)

Les espaces publics, en tant que supports des pratiques socio-spatiales, sont des espaces stratégiques. Soumis au risque de privatisation et de marchandisation, les espaces publics sont devenus les leviers privilégiés des politiques urbaines, en ville comme en station.

2.4.1. La question de la marchandisation des espaces publics

Cynthia GHORRA-GOBIN (2001) constate, au sujet des villes, que l'un des paradoxe du XX^{e} siècle réside dans le fait que la négligence des espaces publics (considérés comme de simples espaces interstitiels porteurs des circulations de flux) autorisa le secteur privé à s'y investir, en les soumettant de fait à une logique de consommation : les lieux de convivialité deviennent payants. Au-delà des lieux de convivialité, ce sont les lieux de culture au sens large qui ont désormais tendance à faire l'objet d'une relative privatisation, marquée par un droit d'entrée payant. Comme le souligne Jérémy RIFKIN (2000, p.198), « *le tourisme colonise peu à peu l'intégralité du patrimoine culturel en le réduisant à une série d'espaces marchands fragmentés* ». Le même phénomène semble d'ailleurs toucher les activités festives qui tendent désormais à être enfermées dans un « *espace de plus en plus cadré et contrôlé, de fait privatisé* » (CERTU, 2006b, p.35). Les manifestations sont nombreuses à se dérouler dans des périmètres fermés, privatisés, d'accès payant, échappant de fait à une fréquentation publique et gratuite.

La sphère culturelle a été peu à peu absorbée par la sphère marchande ; au capitalisme industriel de la seconde modernité, a succédé le capitalisme cognitif de l'hypermodernité. Jérémy RIFKIN s'interroge sur les répercussions sociales de cette évolution, soulignant que les relations de type marchand sont, par définition, instrumentales, reposant non sur un contrat social, mais sur un contrat commercial. On peut craindre finalement qu'« *en s'employant à nous faire consommer des bribes de culture humaine et d'expérience vécue sous forme de bricolage et de pastiche, la sphère marchande risque d'empoisonner les sources profondes d'où jaillissent ces valeurs et ces sentiments primordiaux* » (*Ibid.*, p.318). Jean-Pierre GRANIER (2008, p.69) se fait le critique virulent de cette évolution qu'il condamne fermement. Il souligne que la marchandisation a converti l'espace public en espace privatif à l'égard de ceux qui ne peuvent consommer : « *omniprésence de la publicité, empiétement croissant des terrasses de restaurants et de cafés, des étals, voire des baraques de commerçants, suppression ou transformation des bancs publics, apparition d'un mobilier urbain conçu pour canaliser et contrôler les flux, prolifération des caméras de vidéosurveillance… L'espace public semble pris dans un processus de privatisation de fait,*

puisqu'il devient de moins en moins accessible à tous ceux qui, à un titre ou à un autre, sont dépourvus des moyens d'en faire un usage autre que celui prescrit : celui d'une galerie marchande à ciel ouvert ». On assiste selon lui à une forme de « *disneylandisation des espaces urbains* » ancrées sur les dimensions à la fois publicitaires et sécuritaires, au cœur de ce qu'il nomme la « *ville-marchandise* ». Cette sécurisation de l'espace urbain masque les problématiques liées à l'insécurité sociale réelle. L'espace urbain est imparti d'une mission thérapeutique consistant à fournir du rêve pour faire oublier un réel déprimant, à rassurer une population angoissée par le futur. Le « *réenchantement du présent* » se fait par un processus compensatoire dans lequel l'aménagement du cadre de vie est paré des charmes d'une urbanité, qui gomme les traces de la précarisation et de la marginalisation de masse. Cette analyse critique, si elle n'est pas dénuée de fondement, souffre toutefois de généralisations abusives, qui en réduisent du même coup la portée. On ne peut ignorer l'autre facette de ces projets urbains (suspectés et dénoncés par l'auteur) qui cherchent à rendre la ville aux habitants et aux simples visiteurs, en améliorant l'accessibilité et la *lisibilité* des espaces publics.

2.4.2. Les espaces publics : des espaces d'image stratégiques, enjeux d'attractivité

Concernant les liens complexes qu'entretiennent les concepts d'espaces publics et d'attractivité, les recherches récentes ont mis en évidence l'importance que revêt désormais la qualité du cadre de vie dans la capacité d'attractivité d'un territoire urbain[255]. Le traitement et la gestion des espaces publics touristiques contribuent à la production et à la diffusion des images qui donnent sens à la ville – mais également à la station – et qui fondent son attrait touristique (VLES, BERDOULAY, CLARIMONT, 2005). S'il est certes un espace fonctionnel (support de multiples réseaux souterrains et aériens), « *l'espace public est aussi un miroir, l'image qu'une ville a d'elle-même et la vitrine qu'elle entend présenter à l'extérieur* » (CLUZET, in TOMAS, 2002, p.252). Les autorités cherchent à donner une image favorable de la ville dans une optique de marketing urbain. L'espace public est donc un espace éminemment stratégique, enjeu de pouvoirs et d'attractivité, qui s'est imposé comme un levier essentiel des politiques urbaines.

[255] On pense notamment aux travaux conduits au laboratoire SET (UMR 5603 CNRS-UPPA) par Vincent VLES, Vincent BERDOULAY et Sylvie CLARIMONT (2005). Ils ont par exemple montré que la dimension narrative du cadre urbain, sa recomposition par les pouvoirs locaux et sa « mise en tourisme » assurent à une stratégie d'accueil une dimension symbolique qui lui permet de se démarquer des destinations concurrentes. De même, Baptiste FRICAU (2008), dans son travail de doctorat, a mis en évidence le lien étroit existant entre l'aménagement des espaces publics touristiques et les enjeux en termes d'image et d'attractivité des agglomérations françaises. On peut également citer, de façon non exhaustive : la recherche doctorale de Jung-Yoon PARK (2008) portant sur les enjeux d'attractivité territoriale du projet urbain et les liens que ce concept entretient avec celui d'espace de consommation, les recherches d'Alexandre TANGERINI et de Nils SOGUEL (2004) qui ont tenté de proposer une évaluation monétaire de la qualité des paysages, ou encore, plus largement, les recherches menées autour des concepts « attractivité et territoires », dans le cadre du programme de recherche porté par le « Plan urbain, construction, architecture » (PUCA) du Ministère de l'Équipement. La notion d'attractivité s'entend d'ailleurs ici selon une acception générale, comme la capacité à générer des flux et à maintenir des concentrations, à la fois humaines et économiques.

L'espace public représente un élément essentiel de la politique d'image nécessaire à la concurrence entre les villes (VLES, BERDOULAY et CLARIMONT, 2005, p.23). Il est l'un des principaux outils de la mise en œuvre de la composition urbaine puisqu'il est le seul à être effectivement bien maîtrisé par la puissance publique. Le travail sur l'espace public constituerait d'ailleurs un effet de levier et d'entraînement sur les propriétaires privés. Il est admis que l'amélioration des espaces publics attenants à des bâtiments permet d'en accroître la valeur foncière, comme elle contribue à l'accroissement du chiffre d'affaire et du rendement des commerces ou entreprises qui la bordent (DE SABLET, 1991). Certains s'interrogent de fait sur l'objectif, plus ou moins implicite, des politiques urbaines : « *quels sont les objectifs de l'aménagement des espaces publics urbains ? L'espace aménagé est-il prioritairement destiné à l'usage des citoyens ou à la mise en scène de l'urbain contemporain dans un contexte de compétition interurbaine sollicitant le marketing urbain bien avant les usages ?* » (ZEPF, 2004, p.151). Ces deux dimensions ne sont cependant pas fondamentalement incompatibles, mais, bien au contraire, complémentaires. Les espaces publics peuvent être considérés conjointement comme des sujets et des instruments. Il s'agit de les transformer pour les "embellir" et pour leur permettre de répondre le plus justement possible aux usages multiples et changeants dont ils peuvent faire l'objet, mais ils constituent dans le même temps un instrument, un levier pour une meilleure société urbaine (PAQUOT et ZIMMERMANN, 2005, p.43). Malika AMZERT (in TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001) distingue ainsi les notions de cadre de vie et d'espace public considérant que le passage de la première à la seconde renvoie à la thématique de la démocratie participative. Le terme de cadre de vie est, selon elle, employé lorsque c'est le citoyen qui revendique la reconnaissance d'un droit pour les habitants à participer à l'élaboration des projets d'urbanisme (dans la mesure où ces transformations ont un impact sur leur quotidien). Lorsqu'on parle d'espace public, au contraire, c'est le politique qui prend l'initiative d'agir sur la ville, dans la mesure où il en tire des bénéfices d'image et de communication. L'objectif proclamé des opérations d'aménagement urbain consiste à « *recréer du lien social* », en rendant à l'espace public (fut-ce de façon éphémère) sa vocation d'espace par excellence de la sociabilité collective. En France, la décentralisation confère des responsabilités et des devoirs nouveaux aux municipalités. La conception et l'aménagement des espaces publics devient un thème essentiel, voire incontournable des actions d'amélioration du cadre de vie.

L'espace public urbain est passé, en un demi-siècle, du statut d'espace résiduel, « en creux », entre les formes bâties, au statut d'espace central, aux caractéristiques spécifiques ; un espace de "sens et de reconnaissance" où s'illustre l'identité de la cité (REY et SCHERRER, 2001, p.123). Les responsables et les concepteurs de l'urbanisme contemporain ont de nouveau le souci d'offrir aux habitants des villes des solutions concrètes pour améliorer la fréquentation et la qualité des espaces publics, ces espaces collectifs qui font « *le sel de la ville* » (DE SABLET, 1991, p.11). Ils ont pris conscience que ces espaces constituent les vitrines de la ville, en même temps qu'ils participent à l'amélioration du cadre de vie des habitants. Ils ont souvent cherché, dans un premier temps, à améliorer les espaces emblématiques que sont les places centrales ou les rues commerçantes. Dernièrement, les dispositifs de la loi S.R.U. ont également remis l'aménagement des espaces publics au cœur

de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux. Les espaces publics sont (re)considérés comme des composants essentiels de l'environnement urbain. « *Il y a donc en quelque sorte une « autonomisation » de l'action sur les espaces publics qui s'érige comme objet de projet urbain, à part entière, d'autant que l'on connaît alors les effets d'entraînement sur les dynamiques urbaines* » (AVITABILE, 2005, p. 22-23). Actuellement, l'urbanisme (ou le néo-urbanisme, au sens de François ASCHER) cherche à alimenter la complexité croissante de nos sociétés, en proposant une variété de formes et d'ambiances architecturales et urbaines. « *Confronté à une ville de plus en plus mobile, dans laquelle les acteurs peuvent de plus en plus choisir leurs lieux, le néo-urbanisme doit séduire. Il s'efforce de proposer une sorte de ville à la carte, qui offre des combinaisons variées de qualités urbaines* » (ASCHER, 2001, p.94). Il souhaite dépasser les visions et visées exclusivement fonctionnelles et fonctionnalistes de l'espace pour le penser comme paysage et comme territoire, inscrit dans le registre social et symbolique. L'espace urbain n'est pas seulement abordé comme un espace utilitaire mais bien comme un espace habité au sens le plus fort du terme.

Dans cette optique les espaces publics comme espaces stratégiques, supports du « vivre-ensemble » sont remis au centre de la scène. Espaces résiduels parce qu'il ont été conçus comme tel, ils sont en fait les espaces générateurs de la ville et peuvent être aménagés en priorité pour régler et ordonner ensuite toutes les constructions qui viennent les constituer (DAU, 1993, p.9-10). Comme il structure le territoire urbain en lui donnant un sens (entendu comme orientation pour les évolutions à venir), l'espace public est au centre de la démarche de projet urbain. Travailler la forme et la trame urbaine ne signifie pas pour autant enfermer l'urbain dans une forme rigide, mais bien au contraire lui donner une ossature solide lui permettant d'accueillir l'indéterminé[256] (MASBOUNGI, 2001, p.46). Les espaces publics sont désormais (re)considérés comme des leviers de la requalification urbaine. Parce qu'ils véhiculent des valeurs et du sens, les espaces publics constituent des enjeux stratégiques et tactiques (BERDOULAY, DA COSTA GOMEZ et LOLIVE, 2004, p.175), qui sont désormais au cœur des projet de requalification des stations.

2.4.3. Les espaces publics, supports des projets de requalification en station

Les espaces publics sont fortement impliqués dans l'image de la destination. Les stations sont conduites à corriger, par touches successives, leur image urbaine très typée en qualifiant de nouveau leur paysage et leur architecture. En montagne, comme sur le littoral, les stations sont conduites à développer un aménagement plus qualitatif de leurs espaces pour s'adapter aux conditions actuelles et aux exigences des touristes. « *La création se fait à partir d'un « déjà-là » qu'il faut considérer comme un terreau favorable à l'imagination, comme l'exprime la paysagiste Anne Fortier-Kriegel. Le site vierge n'existe plus* » (LYON-CAEN, 2000, p.35). Les espaces publics contribuent, d'une part, au fonctionnement de la destination

[256] On passe alors d'une conception urbaine pensée à partir de « nappes » (précisant la totalité du périmètre concerné), à des polarisations sur des points ou des morceaux de ville situés dans un périmètre large. Le PLU distingue ainsi les espaces à gérer sur le long terme (dans l'attente d'un futur plus favorable), des espaces à aménager à court et moyen terme.

touristique (l'accueil en pointe de fréquentation et l'accueil toute l'année de visiteurs aux attentes différentes) et, d'autre part, au paysage du séjour touristique (image identitaire et attrait spectaculaire des sites emblématiques). L'objectif est d'améliorer le cadre urbain par un travail sur le front de mer ou de neige, sur les axes commerçants et les places publiques, sur les espaces de fréquentation ou encore sur les lieux emblématiques (LABORDE, 1993 ; VLES, 2007, p.100). Comme le souligne Vincent VLES (2004, p.180), « *l'aménagement des espaces publics est le premier facteur de la production touristique : c'est à lui qu'il revient de restituer, de représenter, de raconter, d'interpréter et donc de donner un sens à l'organisation spatiale de la réalité* ». En ce sens la question de l'aménagement des espaces publics en station devient centrale bien qu'elle soit encore peu traitée.

Il s'agit d'examiner en quoi la réorganisation physique, paysagère et fonctionnelle des espaces publics des stations touristiques peut contribuer à redonner une notoriété au territoire (VLES, 2007, p.101). Cette approche se conçoit comme une "innovation urbaine" qui fait écho à l'"innovation touristique" mentionnée par Philippe BOURDEAU (2009, p.3). Les trois dimensions qu'il relève pour assurer la durabilité de la destination sont transposées au traitement de l'espace public, à savoir :

- réfléchir en termes d'usage et d'expérience (et pas seulement en termes d'équipement et de consommation) en redonnant de l'importance aux processus non-marchands et aux pratiques sociales qui prennent corps dans les espaces publics ;

- penser la "compétitivité", ou plutôt l'attractivité des espaces publics de manière globale, en termes de qualité environnementale, de qualité de l'expérience vécue par le visiteur et de qualité de vie des professionnels du tourisme comme des habitants ;

- s'interroger sur les limites, entendues à la fois comme des limites spatiales (public/privé, urbain/nature, etc.) et comme des limites engendrées par un modèle d'aménagement ancré sur la standardisation et la marchandisation des espaces publics.

Le projet de requalification urbaine gagnerait à s'appuyer sur les visiteurs et sur leur expérience des espaces publics de la station. Si les touristes sont des usagers essentiels des espaces publics en station touristique – point sur lequel on reviendra – leur aménagement met plus largement en scène un nombre varié d'acteurs qui contribuent à leur donner corps. C'est ici le concept de gouvernance qui émerge comme référentiel processuel des projets de requalification urbaine.

3. La gouvernance, référentiel processuel des projets de requalification

> *« La ville contemporaine est devenue la ville des rectifications successives d'erreurs. C'est la ville toujours en projet ou en attente d'elle-même. »*
> (CHALAS, 2004, p.267)

Si le projet de requalification urbaine s'appuie et porte de façon prioritaire sur les espaces publics, sa mise en œuvre relève de démarches souples et interactives analysées en termes de gouvernance. Le projet se distingue du plan car il ne vaut pas par la validité scientifique de ses prévisions ou prescriptions, mais bien davantage par la démarche et les processus qu'il met en branle (PINSON, 2009, p.163). C'est de la construction de ce projet que naît finalement l'identité collective, puisqu'il contribue à faire exister un territoire en tant que tel. Le compromis est promu comme subside aux conflits et la gouvernance s'impose comme nouveau référentiel d'action publique. Après avoir présenté les enjeux de ce concept dans le champ de l'urbanisme et des stations touristiques, l'accent est mis dans cette partie sur les acteurs particuliers que sont les usagers auxquels sont destinés ces projets en station : habitants permanents, mais également temporaires.

3.1. La gouvernance au cœur des politiques publiques d'aménagement des villes et des stations

Le concept de gouvernance, issu de l'expression anglaise « governance », se traduit étymologiquement par l'idée de pilotage des bateaux, suggérant l'action de guider ou de diriger dans un environnement incertain. Il fait actuellement l'objet de multiples usages, par des champs disciplinaires différents (aménagement, sciences politiques et économiques, etc.) et à des échelles diverses (de l'international au local). Initialement appliqué aux États (via le F.M.I. et la Banque Mondiale, puis par le biais de l'instance européenne), il est également utilisé pour rendre compte de l'évolution des modes de gouvernement des villes (la gouvernance urbaine). Ce n'est que plus récemment qu'il a fait l'objet d'une application plus ciblée aux stations touristiques en étant envisagé comme un outil pertinent d'analyse des modes de management touristique locaux (GERBAUX, BOUDIERES et MARCELPOIL, 2004). Après un retour succinct sur la genèse et les fondements de ce concept, il est abordé au carrefour de deux dimensions, à la fois urbaine et touristique.

3.1.1. La gouvernance : genèse et fondements d'un concept

Le concept de gouvernance a donc fait l'objet d'emplois variés (ATKINSON, 1998 ; LORRAIN, 1998). Cette notion est encore un chantier de recherche et une problématique en voie de conceptualisation (LE GALES, 2007). Sans entrer dans les débats critiques soulevés par son utilisation[257], il paraît opportun de rappeler quelques éléments fondamentaux de ce concept qui a fait florès dans le champ des politiques publiques urbaines et, plus récemment, touristiques. À la suite des économistes américains (comme Ronald CASE et ses travaux sur les grandes firmes), des experts des organisations internationales (comme la Banque mondiale et le Fond monétaire international[258]), il est paradoxalement développé en France par les théoriciens des sciences politiques (ROSNEAU et CZEMPIEL sur les relations internationale ou encore DEAKIN et HUGUES sur les corps constitués) [259]. Il est utilisé pour rendre compte de la complexité organisationnelle grandissante du pouvoir local. Dans le champ des politiques publiques, il complète les approches de la régulation de type "top-down" et "bottom-up"[260]. Il permet de mettre l'accent sur la complexité croissante des politiques et des systèmes d'acteurs en présence. Malgré la diversité des usages dont il fait l'objet et les différences notables qui en traversent la définition et la signification (selon les disciplines, selon les pays, etc.), le recours au concept de gouvernance permet de décrire un changement de style dans le mode de gouvernement ou de gestion (ALLEMAND, 2007, p.1).

La diffusion de cette notion est liée à l'évolution du contexte global dans lequel elle s'insère. Les années 1970-1980, analysées précédemment en termes de « tournant hypermoderne », sont en effet marquées par le sentiment d'une complexité croissante de l'environnement économique, social et politique. Selon Louis DIRN (2007), trois grandes

---

[257] Cette notion est sujette à de nombreuses réserves, portant principalement sur les questions de responsabilité et de pluralité d'acteurs. En particulier, les problématiques posées tournent autour de la dilution des responsabilités (GRAZIANI, 2007), de la relativité de l'ouverture démocratique induite (ALLEMAND, 2007 ; PINSON, 2009), ou encore, de la tentation émergente de faire de la gouvernance un nouveau mythe politique (THEYS, 2003).

[258] L'utilisation du concept de « bonne gouvernance » par ces deux institutions, à partir des années 1980, a été fortement critiquée par le prix Nobel d'Économie, Joseph STIGLITZ, dans *La grande désillusion* (2002). On leur reproche notamment de s'en servir pour légitimer les échecs des plans de réformes structurelles, macroéconomiques et sectorielles en mettant en cause l'incompétence institutionnelle des États. « *Pour mieux contrôler les politiques de réformes en évitant d'être accusée d'ingérence, la Banque mondiale invente le concept de governance, qui est bien consubstantiel à l'ajustement structurel* » (OSMONT, 1998, p.20).

[259] Paradoxalement au sens où la politisation du concept de gouvernance peut sembler abusive : « *pour décrire les procédés qui permettent d'organiser les échanges des organisations municipales avec l'extérieur le terme adéquat ne devrait pas être celui de gouvernance mais celui de régulation* » (LORRAIN, 1998, p.87). La gouvernance définit ainsi les « *coordinations internes à des grandes entreprises visant à réduire les coûts de transaction* », alors qu'il conviendrait d'employer le terme de régulation pour évoquer les « *mécanismes d'organisation et de contrôle des marchés par la puissance publique* ».

[260] L'approche « *top-down* » qualifie une politique de l'offre impliquant des mesures jacobines et une certaine vision centralisatrice des rapports centre-périphérie (MARIE, 2004, p.193-194). Dans cette approche, le décideur joue un rôle prépondérant face aux "metteurs en œuvre". C'est le "haut" qui gouverne (d'où son nom), en définissant le sens ou les fins des politiques à mener. La base ne fait qu'appliquer les décisions par conformité à la hiérarchie et par appropriation instrumentale. Au contraire, l'approche dite *bottom up*, s'appuie sur une politique de la demande, ancrée sur la négociation à la base et la capacité énonciative du milieu local. Le décideur est alors secondaire, l'important étant d'analyser ce qui se passe sur le terrain. Ces approches ont ainsi permis de mettre en évidence les rôles tenus par l'ensemble des acteurs intervenant dans le processus des politiques publiques (MENY et THOENIG, 1989 ; SUREL et MULLER, 2000).

évolutions ont conduit l'État à redéfinir son rôle et son champ d'intervention : la décentralisation, l'affirmation de métropoles régionales, et l'intégration européenne. Dans ce contexte, l'État a développé un nouveau style de gouvernance, dans la mesure où il ne pouvait désormais plus être considéré comme une puissance unique, animée d'une seule volonté, parlant d'une seule voix et agissant d'un seul mouvement à travers ses administrations. En développant des politiques de plus en plus nombreuses, diversifiées et spécialisées, l'État s'est segmenté. La notion de gouvernance renvoie à l'idée d'un enchevêtrement des logiques locales, nationales, et mondiales, synthétisé par la formulation anglo-saxonne de « *multilevel governance* ». L'affirmation de nouveaux acteurs et l'enchevêtrement de ces logiques ont conduit à remettre en question la forme classique du gouvernement. Si la gouvernance ne se substitue pas initialement au concept classique de gouvernement (elle permet de désigner la manière de gouverner), elle devient progressivement synonyme d'une réforme profonde de l'État. « *Dès la fin des années 70, des experts des organisations internationales (Banque mondiale, OCDE) préconisent l'amaigrissement de l'État providence, le ciblage des bénéficiaires des politiques sociales, la privatisation de services publics. Ils prônent alors une « bonne gouvernance », soit une nouvelle gestion publique fondée sur une logique entrepreneuriale* » (ALLEMAND, 2007, p.1). La gouvernance prend acte de l'intensité croissante des processus de coordination multiacteurs. Il s'agit de trouver les ajustements entre pouvoirs (ou expressions d'intérêts) afin d'aboutir plus facilement à des compromis.

Pour Patrick LE GALES (2007), la remise en cause du monopôle de l'État dans la structuration du territoire national a offert de nouvelles perspectives à l'action collective à l'échelon des municipalités. « *On a assisté à une multiplication d'acteurs stratégiques disposant d'une marge d'autonomie accrue, et au sein des grandes institutions se pose de plus en plus le problème de faire travailler des groupes sociaux et des partenaires d'horizons différents, de construire un intérêt collectif, de produire des règles et des normes, de s'accorder sur des objectifs, de se mettre d'accord sur les acteurs légitimes. Soit un problème de gouvernance* ». La gouvernance promeut finalement une rationalité « réflexive » : les acteurs agissent en réagissant en permanence aux effets de leur action collective (JESSOP, 1998). Ils avancent dans un dialogue permanent en vue d'un consensus, ou tout du moins d'un compromis[261]. La notion de compromis tend à supplanter définitivement la notion de décision dans sa forme unilatérale et figée (AVITABILE, 2005, p.148). La gouvernance est ainsi définie par Patrick LE GALES comme « *l'ensemble des arrangements formels et informels entre acteurs privés et publics, à partir desquelles sont prises et mises en œuvre les décisions* » (GERBAUX et MARCELPOIL, 2006, p.11). En d'autres termes, la gouvernance, ou ce que Michel MARIE (2004, p.195) qualifie de « *ménagement du territoire* », doit être entendue comme une sorte de « *bricolage de l'action publique locale* » en milieu décisionnel complexe. Elle est ancrée sur la négociation et révèle le triomphe des théories partielles, de

[261] François ASCHER (1995, p.194) préfère ainsi la notion de compromis à celle de consensus qu'il juge trop ambiguë. Le concept de compromis est considéré comme plus réaliste puisqu'il évite notamment de laisser entendre que la concertation et la communication seraient capables d'effacer toutes les oppositions, voire de résoudre les contradictions.

moyenne portée. C'est dans ce contexte qu'Yves CHALAS (1998, 2004a, 2004b) a popularisé le concept de pensée faible en France. La pensée faible est entendue comme une pensée à faible référentiel ou à « *référentiel froid* ». C'est une pensée pratique qui se laisse d'abord travailler par le réel avant de travailler sur le réel. « *Une pensée faible est une pensée devenue plus incertaine, plus complexe, moins systématique et par la même moins polémique, moins constituée en doctrine* » (CHALAS, 1998, p.206). Alors que l'action ne peut plus se développer sur la base d'une pensée théorique unique (dans le cadre d'une société d'incertitude marquée par la fin des "grands récits"), la pensée pratique devient nécessité et stratégie. Elle s'ancre sur la confrontation à la réalité concrète et non sur des prévisions abstraites. Dans ce contexte, la meilleure décision est finalement celle qui est acceptée par tous et qui, pour ce faire, a été construite collectivement. Le politique devient un partenaire parmi d'autres (monde économique, vie associative, expertise, etc.) pour construire collectivement l'action publique, en ville comme en station.

3.1.2. La gouvernance, outil d'analyse des modes de management en station

Le concept de gouvernance a été peu développé dans le champ du tourisme. On doit à Françoise GERBAUX, Emmanuelle MARCELPOIL et, dans leur lignée, à Vincent BOUDIERES et Hugues FRANÇOIS, d'avoir appliqué ces thématiques aux stations de sports d'hiver. Après une phase de développement touristique centrée sur l'équipement et l'urbanisation des sites, la question porte sur les modalités de gestion de l'existant (GERBAUX et MARCELPOIL, 2006a, p.5). Cette évolution s'inscrit dans un contexte de décentralisation marqué par la revendication des élus au droit à participer à la maîtrise du développement économique et touristique de leur commune. La loi Montagne fait des communes supports de stations les autorités organisatrices de l'activité touristique (chapitre1). Si les élus pilotent effectivement l'activité touristique locale, cette mutation renouvelle les relations particulières entre les acteurs publics et privés qui assurent cette gestion quotidienne du développement (GERBAUX, BOUDIERES, MARCELPOIL, 2004, p.76). Ces auteurs se confrontent à la problématique du pilotage des stations, c'est-à-dire aux modes de coordination qui se jouent entre les acteurs. Elle est abordée comme une dimension essentielle en matière de « *performance économique* », en termes de réponse à la demande touristique, d'adaptation de l'offre et de maîtrise du foncier.

L'analyse des modes de management touristique locaux en station est encore peu traitée en France. Comme le rappellent Françoise GERBAUX et Emmanuelle MARCEPOIL (2006b, p.11), les principaux modèles d'observation ont été proposés par les chercheurs anglosaxons (FLAGESTAD et HOPE notamment). Ils opposent le modèle intégré (« *corporate model* ») au modèle communautaire (« *community model* »). Le modèle de gestion intégré renvoie aux stations dans lesquelles l'opérateur touristique privé est dominant. La logique de profit et les objectifs de performance sont prégnants. Il s'applique en particulier aux stations Nord-américaines (telles Aspen ou Whistler). Les stations intégrées françaises (dites de troisième génération) s'en rapprochent, mais elles ont toutefois eu tendance, selon ces auteurs, à se « désintégrer » à la fin des années 1980. À l'opposé, le modèle communautaire décrit des

unités indépendantes agissant de manière plus ou moins coordonnée. Un rôle plus important est reconnu à l'institution politique (pouvoir d'impulsion et de régulation), bien que sa place reste variable selon les cas. Le management se joue à partir de la coordination des différentes unités. Partant de ces deux modèles, il s'est agi depuis quelques années de proposer une troisième voie intermédiaire, plus complexe mais sans doute plus proche de la réalité et de la diversité des situations françaises. Le pilotage des stations se réalise à partir d'un entre-deux marqué par des objectifs à la fois commerciaux et d'intérêt général. L'analyse en termes de gouvernance est abordée comme « *pertinente dans le domaine touristique* » (*Ibid.*). Elle s'appuie sur l'articulation de quatre sphères : les autorités politiques, les acteurs économiques, la société civile et la clientèle (cette dernière n'ayant d'ailleurs pas été étudiée par les auteurs dans cette première phase d'analyse). « *La gouvernance implique de reconnaître la fragmentation des institutions en charge désormais de l'action publique locale ; elle met donc en relief les formes variées de coordination verticale et horizontale de l'action publique. […] Un sens collectif commun peut se construire sur la base de la pluralité d'acteurs et de logiques* » (GERBAUX, BOUDIERES, MARCELPOIL, 2004, p.79). La gouvernance permet de souligner l'intérêt, voire la possibilité, de faire émerger un intérêt collectif par l'articulation des intérêts individuels. L'application du concept de gouvernance dans le champ touristique dispose d'un grand intérêt, en permettant de mettre l'accent sur trois éléments essentiels :

- la pluralité des acteurs à prendre en compte[262] et le rôle joué par les partenariats (public-public et public-privé) ;

- l'attention qu'il faut porter aux logiques d'action de ces acteurs multiples et aux formes de coordination, à la fois verticales et horizontales (sans oublier bien sûr d'aborder la question des relations asymétriques) ;

- le rôle et l'intérêt de l'émergence d'un « *acteur collectif* », en abordant les réseaux locaux et les groupes sociaux susceptibles de le constituer.

En ce sens, l'émergence d'un acteur collectif s'appuyant sur un référentiel commun semble être l'une des conditions centrales à l'émergence de stratégies de gestion et d'adaptation des destinations touristiques locales (*Ibid.*, p.80). La notion restrictive de la gouvernance, entendue comme performance, est enrichie d'une dimension territoriale. Au-delà de cette approche territoriale de la gouvernance des stations, qui n'est pas centrale dans ce travail de recherche, on s'intéresse à la mobilisation urbaine de ce concept.

[262] L'institution communale constitue déjà en elle-même, selon les termes de Patrick LE GALES, un ensemble spécifique très fragmenté combinant des acteurs multiples, tels le maire, le conseil municipal, les services techniques ou encore l'office de tourisme (GERBAUX et MARCELPOIL, 2006b, p.14). Le développement de l'intercommunalité complexifie également ce système d'acteurs. On peut par ailleurs souligner de façon complémentaire la tendance à la délégation de l'expertise technique à des bureaux d'étude, ce qui limite d'autant la maîtrise réelle des collectivités locales sur leurs territoires touristiques.

3.1.3. La déclinaison urbaine de la gouvernance : vers un « néo-urbanisme »

> *« La gouvernance urbaine c'est donc finalement la capacité et la co-responsabilité de projet, la possibilité d'établir un cadre collectif d'action solidaire, de réflexion stratégique reliant les principaux acteurs autour du niveau de décision politique. »*
>
> (CAVALLIER, 1998)

Si les emplois du concept de gouvernance sont variés et parfois contradictoires, il a toutefois été largement développé dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme. Parallèlement aux réformes de l'administration publique (initiées dans les pays anglo-saxons à la fin des années 1970), le recours au concept de gouvernance a également permis de rendre compte des transformations du pouvoir local et de ses rapports avec le pouvoir central (ALLEMAND, 2007). « *Parce que les villes, métropoles économiques, villes portuaires et capitales administratives constituent un enjeu de plus en plus décisif pour l'économie libérale, on verra très vite s'énoncer l'« urban governance », conjointement avec le thème de la décentralisation* » (OSMONT, 1998, p.21). La notion de gouvernance urbaine, forgée dans les pays anglo-saxons à l'aune des années 1980 se fait l'écho d'un double regard. Elle se veut d'une part être une analyse critique de la domination des intérêts des promoteurs et des grandes entreprises sur la direction politique des villes. D'autre part, et de façon paradoxalement opposée, elle est employée pour dénoncer le poids du gouvernement, dans la lignée des analyses des économistes néo-classiques (LE GALES, 2007, p.20).

En France, c'est dans les années 1980 que les spécialistes des politiques urbaines s'emparent de cette notion pour rendre compte du passage à un système de gouvernement municipal centré sur les élus locaux (ALLEMAND, 2007). La gouvernance urbaine traduit la fragmentation des pouvoirs et l'effacement des frontières entre les sphères publiques et privées dans un contexte marqué par un triple changement (NOVARINA, 1998, p.173) :

- la remise en cause de l'État-Providence (suite à la crise des années 1970), et son retrait du financement des logements et équipements urbains (les villes se tournent vers les autres collectivités locales et le secteur privé) ;
- les réformes de décentralisation et le renforcement du pouvoir des élus municipaux (dans les champs de l'urbanisme, de la gestion des déplacements ou du développement économique) ;
- la modification des rapports de pouvoirs entre administrations et autorités locales qui s'accompagne d'une diversification des systèmes d'expertise (le rôle des sociétés d'économie mixte et du secteur privé s'accentue face au monopole des services de l'Équipement).

Le recours au concept de gouvernance, prenant acte du rôle moins central de l'État, traduit l'institutionnalisation de formes d'actions et de décisions collectives (LE GALES, 2007, p.21). Prospective, multiplication des partenariats (à la fois public/public et public/privé), planification stratégique urbaine, projets urbains, développement des processus de

concertation, procédures et dispositifs contractuels, etc. s'imposent comme les maîtres-mots incontournables des politiques publiques urbaines dans les années 1980.

François ASCHER (2001) a forgé le concept de « néo-urbanisme » pour rendre compte de l'évolution des modalités d'action sur la ville. Si l'urbanisme moderne était construit sur une conception substantielle de l'intérêt général (qui légitime les actions par l'intérêt collectif, admis comme supérieur aux intérêts individuels), le néo-urbanisme est confronté à une diversité mouvante d'intérêts et à une complexité d'enjeux. Il relève en cela d'une conception procédurale de l'intérêt général. Dans un contexte plus incertain, il s'appuie sur des démarches plus réflexives qui s'inscrivent dans un « *management stratégique urbain* », à la fois stratégique, pragmatique et opportuniste. La réussite des démarches d'aménagement n'est plus liée à leur dimension "exigencielle" (relevant de l'exigence imposée par une discipline, un ordre ou une loi), mais à leur caractère "performanciel", centré sur le résultat optimal que l'on peut obtenir, en laissant les acteurs trouver les modalités de réalisation de ces objectifs. De fait, le rôle des élus a évolué : « *il ne s'agit plus tellement de décider, mais d'organiser le processus collectif de construction des décisions au service de l'action* » (PERRET et TEYSSANDIER, 2006, p.26). Dans ce contexte, certains vont jusqu'à prôner le « Non-Plan » (BANHAM, BARKER *et al.*, 1969). Le plan leur semble désormais frappé d'obsolescence, ne pouvant offrir aux hommes qu'un cadre inadapté à leurs besoins et activités. Il serait rendu nécessairement anachronique par la rapidité des changements socioculturels. William PETERSON souligne, non sans ironie, que « *on peut dire avec un certain degré d'exagération, mais néanmoins avec une forte dose de vérité, que le plan exécuté par une génération constitue un problème social pour la génération suivante. Les "succès" remportés par la planification sont souvent source d'"embarras"* » (OSTROWSKI, 1970, p.23). Néanmoins, comme le rappelle à juste titre Françoise CHOAY (2006, p.359), si le schématisme et la monotonie des projets modernes sont souvent accablant, il ne faut pas pour autant rejeter le principe même du plan et de la planification comme outils de régulation des villes. Le plan doit toutefois rester souple et évolutif, se fixer des objectifs à atteindre, mais conserver plus de liberté d'action pour l'avenir.

Alors que l'urbanisme moderne s'appuyait sur un pouvoir fort pour imposer et faire respecter ses règles, ce que François ASCHER appelle le « néo-urbanisme », confronté à des groupes sociaux diversifiés et à des territoires hétérogènes, s'ancre sur des processus de gouvernance urbaine. Entendue comme une nouvelle forme de conception et de mise en œuvre des décisions publiques, la gouvernance urbaine peut se définir comme un « *système de gouvernement local qui articule et associe des intentions politiques, des acteurs sociaux et des organisations privées dans des processus d'élaboration des choix collectifs capables de susciter une adhésion active des citadins, et donc de rendre plus efficace l'action publique* » (ASCHER, 2001b, p.30). La gouvernance repose sur la construction de projets concertés de développement territorial. Le projet de requalification urbaine peut ainsi être rapproché du

concept de « *branch method* » développé par Charles LINDBLOM à la fin des années 1970[263]. Les démarches ne se veulent plus linéaires (diagnostics, scénarios, programmation éminemment quantitative, projet) et « technocratiques » (selon une détermination « top-down », du haut vers le bas). C'est désormais la manière, la « procédure » qui préside à l'élaboration devenue coproduction de la décision (public/privé, sphères politiques/sociales/économiques, etc.). Le débat s'impose d'autant plus comme exigence que les nouveaux territoires à projet concernent l'existant (et non des terrains vierges) : des territoires déjà urbanisés et habités qu'il faut transformer avec les populations concernées (BLANC, in TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 1998, p.104). « *L'aménagement opérationnel s'intéresse plus qu'avant au renouvellement urbain, et moins au parti qu'on peut tirer des terrains libres existants. Les intentions convergent : reconquête, restructuration, recomposition de la ville sur la ville, ville renouvelée, démolition/reconstruction, recyclage, gestion patrimoniale, contrôle des extensions, statut et mode de gestion pour les terrains non urbanisés interstitiels* » (MASBOUNGI, 2001, p.53). L'urbanisme pratique à l'ère de la pensée faible se décline ainsi selon cinq modalités (CHALAS, 2004) : il est non spatialiste (non globalisant), performatif (non directif), intégrateur (systémique et non systématique), apophatique (urbanisme en négatif, par le traitement des "vides") et politique (plutôt que techniciste). De fait, les démarches de concertation-négociation s'imposent comme préalable à toute action sur la ville dont les acteurs sociaux redeviennent parties prenantes.

[263] Charles LINDBLOM (1977, p.247) oppose la « *root method* » à la « *branch method* ». Dans la première, la priorité est à la définition des buts alors qu'on considère que les hommes sont dotés d'une capacité absolue à comprendre et organiser rationnellement le développement des sociétés (« intellectually guided society »). La seconde conception prend acte de la complexité du monde, en considérant la théorie comme partielle, donc imparfaite pour guider l'action. De fait, dans la *branch method*, l'organisation sociale est affaire de politique et non de science (PINSON, 2009, p.170).

3.2. Prendre en compte les destinataires dans les projets d'aménagement

> *« L'architecte a donc de plus en plus besoin de l'éclairage des sciences sociales pour penser cette complexité de l'habiter et pour informer, au sens premier du terme, son architecture des attentes anthropologiques de celui qui vit l'espace construit. »*
>
> (PINSON, 1996, p.106)

Dans la société française hypermoderne, la prise en compte des destinataires dans un processus de gouvernance devient un préalable indispensable dans la mise en œuvre et l'acceptabilité des projets d'aménagement. Au-delà des habitants et commerçants locaux, il s'agit également de s'interroger sur la place des touristes destinataires des espaces publics en station.

3.2.1. Les destinataires des lieux urbains au cœur de la gouvernance

> *« La conception du projet procède alors du regard de l'autre, et non plus seulement du regard porté sur l'autre. La conception ne procède plus de la tentation du pouvoir sur l'autre, d'une institution dont le concepteur serait le représentant ; en revanche, elle procède de l'opinion, de la prise en compte de l'opinion : l'opinion formant le matériau de la conception. »*
>
> (ROZ, 1998, p.61)

Les années de croissance sont marquées par le passage d'une urbanisation traditionnellement lente et inorganisée (chacun bâti seul son logement) à un urbanisme accéléré lié au développement démographique, à l'exode rural, à la révolution industrielle, etc. Dans ce contexte, la « *modernité orthodoxe, productiviste et technocratique* » a réduit les habitants au simple rang "d'usagers" (BONILLA, in TOMAS, 2002, p.187). L'architecte construit pour un homme abstrait, l'homme de la « *société machiniste* ». Finalement, comme le souligne Daniel PINSON (1996, p.83), les architectes modernes « *ne sont jamais parvenus à penser l'égalité face au logement que sous la forme de l'indifférenciation totale, l'homme ne pouvant y avoir accès que sous l'aspect d'un homme standard placé dans une architecture standard. […] Le « logement du plus grand nombre », projet démocratique, a ainsi tendu, d'une manière paradoxale, à effacer la diversité constitutive de la population modeste qu'il a accueillie, et à creuser davantage l'écart qui la séparait des autres groupes sociaux* ». L'intérêt s'est porté sur des « clientèles cibles », clientèles obligées des logements d'habitat social, sans approfondissement sur le contact avec ces futurs utilisateurs. « *Si l'homme est la finalité dernière de la mission de renouvellement radical de la ville que se donnent les CIAM [Congrès internationaux d'architecture moderne] Aucune place n'est faite à l'adaptation du logement à la demande sociale, puisque les besoins humains, universels, ont été définis une fois pour toutes. Plus grave, ce qui fait l'essence de la ville, à savoir la rencontre des hommes dans l'espace public, ne fait partie ni des analyses, ni des propositions* » (VERDIER, 2009, p.143). Les besoins des usagers, identifiés par les C.I.A.M., voient également leur importance diminuer sous la pression d'un ensemble de forces économiques. Le promoteur devient central dans le processus de construction, inspiré par la rentabilité immédiate (ALEXANDER, in TISSOT, 1975, p.25).

Après une période de passivité résignée, liée à la nécessité de se loger, émerge dans les sociétés hypermodernes une critique de ces réalisations. Dès les années 1950, encore relativement isolé, Paul-Henry CHOMBART DE LAÜWE s'inquiète de la vision schématique des besoins sociaux des fonctionnalistes et prône une meilleure prise en compte des aspirations des habitants (VERDIER, 2009, p.82 ; PAQUOT, 2009, p.100). Cette critique se développe après 1968 alors que le « capitalisme monopoliste d'État » est remis en question. L'architecte Christopher ALEXANDER (*Ibid.*, p.106-107) dénonce ces projets qui n'ont pas été dictés par la prise en compte des besoins matériels ou psychologiques des occupants et ne constituent qu'une « *simple équation économico-commerciale* » dans laquelle le prix des terrains conduit à s'assurer un maximum d'« édificabilité », en construisant le plus haut possible pour en accentuer la rentabilité. Il considère au contraire que pour être bien intégrés à la vie sociale, les édifices doivent être le fait des architectes, sous le contrôle direct des utilisateurs. Il met au point la méthode des « *pattern languages* » afin d'impliquer les individus dans la fabrication de leurs constructions. Dans le même esprit, Henri LEFEBVRE cherche à restituer aux habitants une participation à la vie de la cité et s'enquiert de l'habiter comme fait anthropologique (considérant la manière d'habiter le lieu et de rêver le monde à partir de ce lieu).

À l'aune de l'hypermodernité, l'habitant, en tant que Sujet (au sens d'Alain TOURAINE), redevient un interlocuteur et un acteur central. « *Réexplorant l'histoire en intervenant sur la ville ancienne, beaucoup d'architectes, auparavant entretenus dans l'idée, très présente dans le Mouvement moderne, qu'ils allaient refaire le monde, ont abandonné l'illusion de la page blanche pour regarder autour d'eux, tenir compte de la ville existante, de l'habitant et du contexte bâti* » (PINSON, 1996, p.88). Cette évolution s'ancre dans des dispositifs renouvelés. Les groupes d'action municipale (GAM) se développent par exemple à Grenoble, entre 1968 et 1983, sous la municipalité d'Hubert DUBEDOUT, afin d'encourager la participation des habitants aux décisions qui les concernent. La "crise des banlieues" des années 1980-1990 accentue encore cette tendance : elle met sur le devant de la scène publique la question de l'écoute des habitants. Répondre à leurs besoins va rapidement s'imposer comme un discours obligé. « *L'important aujourd'hui c'est l'étude plus attentive, chaleureuse, passionnée même, des mécanismes, des lois qui régissent les évolutions des citadins dans leur espace social, l'espace public, expression de leur vie collective hors des bâtiments* » (DE SABLET, 1991, p.43). L'aménagement urbain ne se conçoit plus comme le seul fait des spécialistes et des experts. Les habitants auxquels sont destinés ces aménagements sont remis au centre de la scène, dont ils sont les acteurs principaux. La « *conception* » de l'espace pense désormais également sa « *réception* ». Il s'agit d'identifier le désir qu'ils ont de la ville avant de commencer à la (re)dessiner (DAU, 1993, p.45).

Ce mouvement, relatif à la plus grande prise en compte, voire à la participation, de la société civile aux démarches d'aménagement, tient aussi pour partie à la montée des contentieux liée à la sensibilisation et à l'information croissantes du public[264]. Le public,

[264] La montée du contentieux en urbanisme n'est pas seulement liée à la complexification propre du droit, mais plutôt à la mutation d'une société devenue moins hiérarchique. « *Elle est davantage causée par la décentralisation, qui crée des conflits juridiques entre l'État et les collectivités, la montée des associations, et la*

mieux informé sur ses droits et sur les procédures, est plus attentif aux questions urbaines. Il devient de fait un composant essentiel du processus d'élaboration des projets urbains. L'objectif des urbanistes et des politiques, qui s'adonnent à une écoute plus attentive des territoires et de leurs habitants, est de double nature. D'une part, identifier des problèmes en explorant et analysant les représentations sociales qui donnent sens à une réalité complexe. D'autre part, intéresser l'ensemble des acteurs à cette analyse en vue de les "enrôler" et de les faire adhérer au processus de conception des projets (NOVARINA, 1998, p.178). « *On est passé d'une démarche militante à une démarche pragmatique, où les élus et les décideurs veulent faire participer les habitants, afin de légitimer sans doute leur action* » (MENEZ et GAGNON, in ZEPF, 2004, p.111). Les usagers sont au centre des discours dans la mesure où l'acceptabilité locale du projet paraît indispensable, face à leur capacité indéniable d'opposition et de résistance (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001, p.10). Les usagers des sociétés hypermodernes sont plus attentifs à la qualité urbaine. Quatre évolutions majeures peuvent, entre autres, l'expliquer (DEGRAVE, in MASBOUNGI, 2001, p.38) :

- le besoin accru d'autonomie des individus, dans la mesure où les gens veulent pouvoir exercer une influence sur les décisions qui les concernent,

- la « vitalité » individuelle et sociale, c'est-à-dire la manière d'agir et de réagir des individus hypermodernes, en fonction de leurs affects, de leur attention portée à l'univers polysensoriel, etc. ;

- la "quête de sens", qui s'exprime dans des actions quotidiennes émotionnelles, dans les champs artistiques, écologiques ou encore caritatifs ;

- l'extension des modes de sociabilité qui encourage la progression des valeurs collectives et la revendication du besoin d'être acteur de la société.

Il convient davantage de parler d'acteurs, que de clients, d'utilisateurs ou d'usagers. Ces acteurs, destinataires des processus d'aménagement des espaces urbains, ont été identifiés sous la figure de « l'habitant-usager-citoyen » par Michel BASSAND. Dans la suite de cette recherche, c'est le terme évocateur de « destinataires » qui est utilisé pour qualifier cet ensemble souple et évolutif constitué par tous les individus qui utilisent d'une manière ou d'une autre un espace produit, qu'il s'agisse des habitants permanents ou des visiteurs plus ou moins temporaires[265] (ZEPF, 2004, p.141).

Cette place essentielle accordée aux destinataires, considérés comme acteurs de la scène urbaine, renouvelle la conception des projets d'aménagement. Comme le secteur automobile, passé du « commercial » (on vend ce qui est fabriqué grâce à la publicité) au « marketing » (on fabrique ce qui peut se vendre grâce à la prise en compte préalable des marchés), la

---

désacralisation des élus locaux que l'on n'hésite de moins en moins à contester devant un juge, etc. » (AUBY, in MASBOUNGI, 2001, p.82). Elle est également liée au passage d'une période d'aménagement de développement à une période d'aménagement de gestion marquée par un travail de la ville sur elle-même (qui implique la négociation avec les acteurs locaux existants).

[265] Il faut préciser ici que la catégorie unifiante de « *destinataire* » est identifiée pour la clarté de l'analyse, mais l'on reste conscient qu'il ne s'agit là que d'un idéal-type (au sens wébérien du terme).

confection des territoires doit dépasser le « marketing aval » pour s'ancrer sur un « marketing amont » ajusté au territoire donné (MASSON, in TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 1998, p.118). Il faut rappeler qu'on se trouve dans une situation où, en termes marketing, le client – abordé ici en termes d'acteur – est face à une pléthore d'offres, parmi lesquelles il peut choisir. De fait, c'est lui qui décide, et non l'inverse. Il faut donc l'écouter et le comprendre, ce qui n'est pas le plus facile.

On cherche à passer d'un aménagement centré sur le mécanisme de l'offre à un aménagement qui organise l'expression de la demande collective et la guide (MASBOUNGI, 2001, p.46). L'administration de la ville s'oriente d'après la « demande » du public, constitué des « mandants », des « bénéficiaires », des « usagers », des « habitants », des « consommateurs », etc. (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001, p.11). Cette question de la demande est cependant complexe et mérite qu'on s'y arrête un instant. François ASCHER (2001b, p.32) met en garde contre cette conception qui n'aurait, selon lui, aucun sens. Il considère qu'il ne s'agit pas d'un urbanisme de la demande, mais d'un urbanisme qui permet aux pouvoirs publics locaux d'élaborer et de mettre en œuvre des projets volontaires et décidés démocratiquement. Jean-Yves TOUSSAINT et Monique ZIMMERMANN (1998, p.189), quant à eux, s'interrogent sur l'existence de la demande et sur la possibilité d'identifier l'expression d'un besoin qui déclencherait l'activité du projet et qui n'appartiendrait pas aux acteurs mobilisés *dans* le projet[266]. Ils lui préfèrent le terme de « désir » que l'on peut certes satisfaire en partie, mais dont une fraction, qui appartient au rêve, ne sera jamais satisfaite. Reste qu'après avoir longtemps été considéré comme simples spectateurs de la scène urbaine les destinataires se voient désormais octroyer le statut d'acteurs. « *À l'issue de la mise en œuvre, ce sont ces usagers au sens large (utilisateurs et aussi agents économiques) qui valideront l'adéquation des espaces à leurs attentes, de fait […] leur implication en amont sera de nature à favoriser l'appropriation des lieux futurs* » (AVITABILE, 2005, p.147-148). La question porte sur les modalités d'appréhension de ces destinataires.

3.2.2. Légitimité et modalités d'appréhension de la sphère civile

Dans ce contexte marqué par une plus grande attention portée aux habitants, l'usage d'une pléthore de mots tels que « concertation », « participation », « démocratie locale », « démocratie citoyenne », « débat public » ou encore « partenariat » ont largement investi le vocabulaire législatif ces dernières années. On les retrouve en France dans la loi Pasqua de 1995, la loi Voynet et la loi Chevènement en 1999, ou encore la loi S.R.U. de 2000. C'est d'ailleurs la loi de 1985[267] qui a permis de lancer les premiers jalons en introduisant et en imposant le principe de la concertation préalable aux opérations d'aménagements. Issu de cette loi, l'article L300-2 du code de l'urbanisme stipule que « *la concertation associe, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les*

[266] Les acteurs mobilisés dans le projet sont ceux habiliter à configurer l'espace. Il sont distingués des acteurs mobilisés par le projet dont ils sont les destinataires (TOUSSAINT, VAREILLES et ZIMMERMANN, in ZEPF, 2004, p.131).
[267] Loi n°85-729 du 18 juillet 1985, portant réforme de l'urbanisme.

autres personnes concernées [...] avant toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté, toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune ». Si la prise en compte de la sphère civile se développe, une question centrale porte sur la façon d'organiser le débat public ainsi que sur les modalités de prise en compte du débat dans la formalisation du projet d'aménagement (ZEPF, 2004, p.17).

Catherine CHARLOT-VALDIEU et Philippe OUTREQUIN (2009) identifient une échelle de la participation constituée de six échelons : la coercition (droit régalien), l'information, la sensibilisation (motiver les habitants pour que leurs comportements soient cohérents avec le projet), la consultation (l'avis des habitants est demandé, souvent en amont, et peut éclairer les décideurs ; elle est d'ailleurs de rigueur dans les projets soumis à enquête publique), la concertation (le maître d'ouvrage s'engage à négocier avec les habitants) et la coopération (l'implication des habitants dans le processus même de la décision)[268]. Philippe VERDIER (2009, p.77), travaillant sur le projet urbain participatif, distingue quant à lui trois types d'implication des individus dans les démarches participatives. « *L'implication descendante* » vise à faire adhérer et à convaincre les acteurs impliqués en s'appuyant sur des réunions publiques, des expositions d'urbanisme, des publications généralistes ou ciblées, etc. « *L'implication-test* » cherche à vérifier que les habitants adhèrent au projet par des sondages et enquêtes d'opinion ou la réception de groupe par les élus. Enfin, « *l'implication montante* » peut être subie par les décideurs (mobilisation des habitants et élaboration d'un contre-projet) ou, au contraire, provoquée par les décideurs qui souhaitent prendre en compte les aspirations en profondeur de leurs administrés, par esprit démocratique ou pour prévenir les risques de blocage. La réémergence de la concertation sur la scène politique actuelle peut également s'interpréter comme une tentative de recouvrement politique de la puissance publique face aux sphères des acteurs économiques et techniques (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001, p.90-91). Elle impose à l'ensemble des acteurs de l'aménagement un tiers médiateur de cohérence que seuls les élus peuvent représenter et au nom duquel ils sont habilités à agir et à faire agir : les habitants. Celui qui détient la parole du public et qui peut la porter légitimement dispose du pouvoir d'orienter le projet d'aménagement (ZEPF, 2004, p.141).

Si les processus d'aménagement se veulent désormais plus ouverts, on peut toutefois s'interroger sur ce qui fonde la légitimité des différents acteurs à intervenir dans le projet. « *En admettant même que la production de paroles, de récits puisse valoir comme demande, reste précisément à en discerner non seulement la légitimité (qui parle, au nom de qui ?) mais également la valeur (ce qui est valable relativement aux fins d'aménagement du projet).* » (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 1998, p.190). La question porte sur les limites territoriales de la légitimité des destinataires, ensemble que l'on peut restreindre aux territoires institutionnels

[268] Trois niveaux de coopération sont identifiés : la coproduction (les habitants participent à la réalisation du projet avec les techniciens), la codécision ou la cogestion (les élus délèguent une partie de leur pouvoir aux citoyens) et l'autogestion.

existants ou, au contraire, ouvrir aux territoires vécus dont les contours sont subjectifs et mouvants (LINOSSIER et JATON, in ZEPF, 2004, p.22). L'intervention dans la définition et/ou la réalisation d'un projet urbain se justifie-t-elle uniquement par l'appartenance au territoire ou par l'implication politique, économique ou technique ? Au-delà des acteurs traditionnels que sont les experts et les politiques, quelle place accorder à la société civile locale, ces entrepreneurs locaux, commerçants, associations, habitants ? Les contours de cette sphère civile à intégrer aux démarches d'aménagement sont ainsi fluctuants au regard du territoire et des objectifs du projet en question. Alain AVITABILE (2005, p.166) considère à ce sujet que, parmi les acteurs sociaux à considérer dans les démarches de projet urbain, les habitants sont toutefois essentiels[269]. Ils sont à la fois des destinataires directs des lieux à titre permanent ou occasionnel et des contribuables concernés par les choix d'investissement de la collectivité. S'ils ne disposent pas d'une légitimité aussi forte et formelle que les acteurs institutionnels, « *démiurgiques* » ou « *politiques* » (ZEPF, 2004, p.141)[270], les *destinataires*, au sens large, enracinent néanmoins leur légitimité dans leur capacité à énoncer des enjeux pour le territoire (LINOSSIER et JATON, in ZEPF, 2004, p.22). Ils sont les « *récitants* » (AMPHOUX, 1998) potentiels du territoire dans lequel ils s'ancrent. Ils constituent en ce sens une ressource précieuse quant aux connaissances sensibles des lieux urbains sur lesquels ils s'inscrivent. Seuls les récitants disposent de la capacité particulière de témoigner des faiblesses et des atouts du territoire, car ils le pratiquent au quotidien. On rejoint les concepts de « *justification civique* » (comme principe rousseauiste de volonté collective et d'égalité) et de « *justification par l'opinion* » (principe de reconnaissance par les autres) développés par BOLTANSKI et THEVENOT (GIBOUT, 2009, p.156). Cette dimension plaide en faveur de « *l'implication montante provoquée* » (VERDIER, 2009) dont l'objectif, central dans les recherches urbaines, est de discerner la demande latente, d'anticiper les modes de vie, d'interpréter et de répercuter les attentes de ceux qui ne peuvent pas s'emparer de la parole (comme les touristes), etc.

L'enjeu pour les décideurs consiste à inventer les moyens de prendre en considération les aspirations profondes de ces destinataires (DEGRAVE, in MASBOUNGI, 2001, p.39). Cet enjeu a d'ailleurs été rappelé par le Directeur général de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU), Pierre SALLEVANE, lors de la Commission du 21 juin 2011 sur la rénovation urbaine, retransmise sur *La chaîne parlementaire* (LCP). Il souligne la difficulté de la France à associer les habitants à la conception des projets et la nécessité d'améliorer ces pratiques. Le président de l'ANRU, Gérard HAMEL, ajoute à ce sujet que la seconde phase de rénovation mériterait de soutenir des projets globaux « *urbains et humains* ». La prise en compte nouvelle, mais indispensable, des acteurs que sont les « *destinataires* » des lieux urbains est devenue un enjeu indéniable de la durabilité des politiques et des pratiques d'aménagement, en ville comme en station (fig.19). L'émergence de revendications sur le cadre de vie de la

[269] On peut d'ailleurs également s'interroger sur cet habitant auquel on doit se référer : est-il celui d'hier ou éventuellement celui de demain (RONCAYOLO, in SANSON, 2007, p.24) ?

[270] Selon cet auteur, les acteurs politiques comprennent les décideurs (les élus qui décident de la direction à prendre), tandis que les acteurs démiurgiques comprennent les metteurs en scène (ceux qui mettent en image un scénario qu'on lui donne), les auteurs (celui qui endosse la responsabilité du faire) et les énonciateurs (les « experts ») du projet.

population locale et de la main d'œuvre touristique est un phénomène marquant de ces dernières années (GERBAUX et MARCELPOIL, 2006b, p.18).

Figure 19. L'usager au cœur de la conception des espaces publics touristiques : un sujet d'actualité

SAINT-MAZAIRE (LOIRE-ATLANTIQUE)

Promenade océane pour tous

AMÉNAGEMENT URBAIN

Concevoir l'espace public d'une ville touristique

- L'usager attend des équipements accessibles, en nombre suffisant, et une signalétique adaptée.
- Image de la ville, le mobilier urbain doit faciliter l'appropriation de l'espace.

AVIS D'EXPERT Cécile Planchais, designer

«Le seul parti à prendre est celui de l'usager»

«Aménager un espace public implique beaucoup d'intervenants – élus, services techniques, office de tourisme, architecte, urbaniste, fabricant de mobilier – qui ont de bonnes raisons d'imposer leur point de vue. Alors que le seul parti à prendre est celui de l'usager, qu'il soit habitant ou touriste, en concevant un espace adapté à son échelle de proximité. L'aménagement du site doit à la fois définir une nouvelle image, s'intégrer dans l'existant et répondre aux besoins. Dans cette optique, le mobilier urbain peut ouvrir le site, introduire le paysage, participer à l'appropriation du lieu. Mais il ne doit pas devenir une sculpture. Ce sont des objets posés en série qui identifient l'espace sans l'encombrer et qui existent sans qu'on les voie quand le projet est réussi.»

Source : La Gazette des communes, 23 août 2010, pp.30-31

L'acceptabilité du projet par les acteurs sociaux (habitants-usagers-citoyens, en place et à venir) concourt à en assurer la durabilité. Il convient de mettre en place des processus interactifs avec les différents acteurs durant l'élaboration du projet, mais également dans le cadre d'approches exploratoires. Au-delà du langage des praticiens, langage « *expert* » ou « *logotechnique* » (TOUSSAINT, VAREILLES et ZIMMERMANN, in ZEPF, 2004, p.131), on s'intéresse dans ce cadre au langage des destinataires de l'aménagement, au langage « *ordinaire* » (BIGANDO, 2006). Cette recherche est axée sur le « *langage ordinaire* » de la majorité silencieuse et non sur la représentation partielle de la société civile qui s'exprime, au cœur d'analyses de la gouvernance urbaine développées par ailleurs (AVITABILE, 2005). L'objectif est d'engager un travail d'écoute auprès de la société civile par un recueil de données structuré des attentes et des points de vue sur le (micro)territoire analysé. Mais, pour approcher une « demande », il faut du temps, il faut marcher avec l'habitant, entendre et interpréter les mots qu'il emploie, en restant attentif au fait que cette écoute requiert un travail sur soi car « *quand on écoute l'autre, on a tendance à écouter soi dans l'autre* » (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 1998, p.189).

On s'intéresse aux codes de lecture attachés à la mise à disposition d'un espace en mettant l'accent sur l'imaginaire, certes variable selon les individus, mais renvoyant à un fond culturel commun ou à un imaginaire collectif. Il s'agit de concevoir la ville et la station, non comme une « *organisation fonctionnelle* », mais bien comme une « *organisation symbolique* » (LAMIZET, 2002, p.42). En effet, « *penser et dessiner la ville, c'est toujours peu ou prou penser des espaces (creux), des parois et des objets (construits) pour des gens. C'est donc se représenter de toutes sortes de façons (scientifiques, littéraires, philosophiques, fantasmées, etc.) la manière dont les "gens" vont utiliser et s'approprier les "produits urbains" dans lesquels ils sont censés prendre place* » (VERDIER, 2009, p.104). Ce travail sur les imaginaires et les représentations comme matériaux exploratoires doit constituer, pour Alain AVITABILE (2005, p.181), un objet de conception à part entière, objet qui devra susciter une prise de position des élus pour conduire à un diagnostic partagé sur le territoire urbain. Si la parole des

habitants est mieux prise en compte dans les projets d'aménagement des villes, qu'en est-il de la parole des touristes en station ?

3.2.3. "Le" touriste des stations contemporaines : un « idiot du voyage » qui mérite le détour

> *« L'économie touristique, celle des stations semble aujourd'hui dans un âge de réflexions et de doutes : comment durer ? Comment répondre aux évolutions en espérant éviter les révolutions… Et en premier lieu la logique des touristes a-t-elle été suffisamment interrogée ? »*
>
> (GUERIN, 2002, p.7)

Le parti pris est de considérer les stations touristiques contemporaines comme des « villes ailleurs », des « villes à temps partiel », du fait de la communauté de certains de leurs enjeux urbains (prégnance de la circulation motorisée, forte fréquentation sur certaines périodes, architecture moderne, etc.) et malgré leurs spécificités indéniables (fréquentation saisonnière, faible population permanente, relatif enclavement, industrie principalement touristique, etc.). De fait, il semblait opportun de s'enquérir des attentes, des pratiques et des représentations de l'un de leurs destinataires essentiels : « le » touriste[271], généralement tenu écarté de l'exercice de concertation lors des choix d'urbanisme fondateurs.

Les touristes : des « destinataires » essentiels des stations contemporaines

Si les paroles des habitants sont aujourd'hui mieux prises en compte dans les pratiques (ou tout du moins dans les discours) d'aménagement urbain en ville, qu'en est-il de la parole des touristes en station ? Ces interrogations, *a priori* fortuites, paraissent essentielles au sujet des stations contemporaines, créées de toutes pièces pour et autour de la seule activité touristique. De fait, le touriste en est l'acteur, ou tout du moins le destinataire essentiel. Il ne doit pas être considéré comme un visiteur myope (AUGE, 1992)[272], indifférent et inculte, un touriste au sens péjoratif du terme. Ce touriste est défendu – si ce n'est réhabilité – par Jean-Didier URBAIN (1993, pp.239 et 254) qui rappelle que « *le tourisme est quotidien* » et fait preuve d'un formidable pouvoir d'assimilation et de récupération qui travaille l'existence ordinaire à coups de nostalgies et de projets. « *Le tourisme au XX^{e} siècle, plus que la guerre, la colonisation ou le commerce des biens, est un formidable accélérateur de la circulation des traits culturels. Il précipite les dialectiques identitaires qui conduisent à la prise de conscience de soi et d'autrui* ». De fait, le touriste est envisagé à la fois comme un exportateur et un importateur d'influences. Une fois rentré chez lui il ne cesse pas d'exister. Michel LUSSAULT (2007, p.38) propose le concept de « *l'habitat polytopique* »[273] pour rendre compte de l'existence et de la co-présence des multiples lieux de résidences (plus ou moins permanentes), « *emblématique des sociétés contemporaines mobilitaires* ». Il souligne les

[271] Comme cela a préalablement été rappelé, on utilise régulièrement dans cette recherche le terme générique de « touriste », comme celui d'« habitant », afin de distinguer ces deux catégories d'acteurs, mais on reste toutefois conscient que les individus auxquels renvoient ces catégories sont éminemment variés.

[272] Selon Marc AUGE (1992, p.110 et 122), l'espace du voyageur est l'archétype du « non-lieux » dans lequel le voyageur est d'une certaine façon dispensé d'arrêt et même de regard.

[273] Ce concept rappelle d'ailleurs la notion « *d'individu polyspatial* » développée par Rachid AMIROU (1995, p.82), pour lequel « *l'individu éclaté par son usage de lieux partiels et par son histoire itinérante est réunifié par le mouvement qu'il opère régulièrement entre ces espaces distincts* ».

différences inhérentes à l'habiter, notant que, si le citoyen est l'habitant par excellence, le touriste habite néanmoins également à sa manière l'espace qu'il découvre.

L'attention portée à son égard et à son regard paraît d'autant plus déterminante que l'univers des vacances est un univers hautement symbolique pour ce destinataire qui choisit de séjourner en ce lieu chargé d'émotions. Les stations de montagne et du littoral, bien qu'"utilisées" de manière temporaire, constituent un espace de vie particulier dans lequel s'inscrivent des pratiques socio-spatiales permanentes et temporaires que l'on ne peut ignorer (GUMUCHIAN, 1988, p.97). Il est toutefois important de souligner les spécificités inhérentes à ces territoires, liées à leur caractère "éphémère" puisque la très grande majorité des pratiquants ne les occupent que temporairement. Reprenant les conclusions de Michel MARIE, on ne considère pas ce caractère temporaire comme rédhibitoire pour la construction de l'identité territoriale qui se joue en réalité également dans le mouvement. Un sentiment d'appartenance ou de possession peut résulter des significations que les pratiquants confèrent aux stations qu'ils fréquentent et qu'ils se représentent. Ce sentiment donne lieu à des mécanismes de protection ou de défense qui s'expriment aux travers de leurs « *comportements territoriaux ayant pour enjeu l'appropriation de ces espaces touristiques* » (REYNIER, 1996, p.100). Ces comportements constituent des "signes", qu'ils s'agissent de signes de marquage physique ou de transgression. Ces marquages physiques peuvent également se manifester de manière davantage symbolique par l'"accaparement" de l'espace (en se rendant par exemple fréquemment dans les mêmes endroits pour exprimer son attachement au lieu considéré). Les pratiquants de la station, destinataires des lieux urbains, vont non seulement s'adapter à ce milieu, mais également l'adapter à eux. Si les stations sont pour les pratiquants « *des territoires temporaires sur lesquels ils n'exercent que peu de contrôle* », on ne peut pour autant négliger qu'il existe également pour cet occupant éphémère une possibilité d'appropriation spatiale. « *Le sentiment de possession qui est à l'origine de ces comportements se forme et s'exprime également dans ces territoires particuliers, même si celui-ci est moins intense qu'en des territoires primaires – privés – ou secondaires – semi-privés* » (*Ibid.*, p.103).

Il convient d'ailleurs de s'interroger sur la catégorie spécifique des propriétaires de résidences secondaires, dans la lignée des recherches menées par Jean-Didier URBAIN (2002b). Comptabilisés, selon les définitions de l'Organisation mondiale du tourisme (O.M.T.), comme des touristes, ce sont des "touristes" particuliers car récurrents ou, si l'on inverse la formule, des « *habitants temporaires* » (STOCK, 2001), qui participent d'ailleurs à l'effort local en tant que contribuables voire parfois même en tant qu'électeurs. Le Directeur général des services de la commune des Eaux-Bonnes distingue trois types de « destinataires » de l'espace public des stations touristiques : celui qui vient en vacances (à la journée ou en séjour), les socio-professionnels et, enfin, les résidents secondaires et habitants[274]. Françoise GERBAUX et Emmanuelle MARCELPOIL (2004 ; 2006) rappellent d'ailleurs à ce sujet que les résidents secondaires des stations intégrées estiment généralement

[274] Entretien du 17 juillet 2008.

avoir toute leur place dans le débat local concernant l'avenir de la station dont ils ont largement supporté la construction (par l'achat de leur bien immobilier).

Jean-Didier URBAIN (2002b, p.516) nuance toutefois ce constat en s'appuyant sur l'analyse des espaces ruraux. Il met en évidence le rôle d'une sorte d'« *irresponsabilité civile ou politique* » que cette forme de résidentialité est susceptible de pérenniser. « *Aux antipodes du quotidien citadin, hors de la ville, la campagne pour ce résident semble être en général un espace de désimplication choisie – de non-responsabilité voulue* ». Reste qu'il questionne lui aussi le statut de « touriste » généralement conféré au résident secondaire. « *Ni indigène, ni étranger pour autant, le résident secondaire se loge en un séjour qui semble résulter de la conjonction illogique du provisoire et du durable. Il s'inscrit dans un interstice paradoxal. D'ici et d'ailleurs, il est tout à la fois un passant qui reste et un habitant qui passe […] Polysédentaire, c'est un nomade* » (*Ibid.*, p.516-517). Il s'interroge sur le vécu de ce séjour intermédiaire et sur l'imaginaire de l'habiter et de la mobilité qu'il sous-tend, entre distanciation touristique et implication citoyenne.

Sur le littoral – mais également dans la moyenne montagne proche des agglomérations (FRANCOis, 2007) – un autre phénomène majeur vient bouleverser cette distinction traditionnelle entre touriste et habitant, rendant moins lisible la frontière entre ces deux catégories d'acteurs. Une grande part des retraités et une part relative de la nouvelle économie relationnelle finissent par s'installer dans ces stations, lieux d'usage initialement saisonniers. Le sociologue Jean VIARD (2000, p.103) s'interroge sur les choix et les motivations qui président à ce nouvel enracinement, à cette nouvelle forme de résidentialité : « *le nouvel habitant, ce vacancier sédentarisé, ne cherche-t-il pas autant une société locale qui l'accueille que le passage rituel des voyageurs, comme s'il avait posé son sac dans un triangle affectif nouveau, et dynamique : l'habitant, le migrant attiré par l'image touristique, le passant en vacances ?* ». Il souligne également, de façon plus générale, combien habitants et touristes partagent la même « *métaculture* » (via les médias, la scolarisation, la mobilité personnelle, etc.), ce qui facilite d'autant la continuité des modes de vie et de consommation lors des déplacements. Les littoraux paraissent de ce point de vue constituer un espace privilégié pour l'habiter humain. La valeur conférée aux loisirs et au cadre paysager amène un nombre croissant d'actifs à désirer habiter dans le lieu de leurs vacances. « *L'habiter permanent des lieux touristiques littoraux prend le pas sur l'habiter temporaire des touristes et constitue aujourd'hui une dynamique localement très forte dans l'évolution des sociétés traversées par ce phénomène* » (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.181).

Partant de ces constats, Erik PETITEAU (1998, p.120) propose une typologie des acteurs touristiques en station balnéaire dans laquelle il distingue les « éphémères » des « alternants » (les résidents secondaires) et des « enracinés » (qui vivent dans ce qui était auparavant leur résidence secondaire). La relation socio-spatiale avec la station visitée peut parfois prendre des formes plus enracinées qu'une simple visite, comme en témoigne l'attachement à une station particulière. Les touristes qui reviennent chaque année dans la même station le font certes pour le côté pratique (présence de la famille ou des amis notamment), mais également "par habitude", pour mieux connaître et s'y faire reconnaître. Ils inscrivent leur enracinement

socio-spatial dans ce lieu qui répond finalement à une forme de « territorialisation ». « *Leurs enracinements affectifs et (ou) patrimoniaux sont tels qu'ils se "positionnent dans" la société locale du site de leurs vacances et refusent de s'affubler du statut de "touriste"* » (CHADEFAUD, 1988, p.956). Distinguant le « *mythe cruséen* » (ancré sur l'expérience d'une sédentarité sans fin, symbole d'une installation édénique), du « *mythe foggien* » (centré sur l'exaltation d'une incessante mobilité comme symbole d'une traversée épique), Jean-Didier URBAIN (2002, p.94) considère qu'il est dans la nature même de la villégiature bleue de promouvoir la fidélisation de la clientèle en en faisant une « *population d'habitués* ». L'objectif consiste à l'inciter à passer « *de la jouissance provisoire à l'appropriation définitive du logement de vacances* » en encourageant la sédentarisation des vacanciers. Lorsqu'on prend acte que le touriste (au sen large du terme) est un acteur essentiel des stations touristiques, on peut s'interroger sur l'intérêt de l'associer aux projets de requalification.

Quelle "légitimité" pour le destinataire urbain qu'est le touriste ?

On se pose la question de savoir si le projet de requalification urbaine en station doit et peut ou non s'ouvrir à cet acteur complexe et composite qu'est le touriste ? Plusieurs problèmes sous-tendent une telle interrogation. Fondamentalement déjà, comment intégrer le touriste aux réflexions et démarches de projets de stations dont il est un destinataire temporaire, non structuré, non organisé et souvent volatile (à l'exception non négligeable des résidents secondaires) ? Les touristes, grands absents de la scène publique, ne peuvent être représentés que par les élus (qui s'en font les porte-parole face aux électeurs et aux administrations) et « *trop souvent encore, le territoire est d'abord aménagé pour l'habitant, comme si le politique saisissait mal ce passant qui ne vote pas* » (VIARD, 2000, p.163). Le Directeur général des services de la commune des Eaux-Bonnes souligne à ce sujet que « *dans un plan d'aménagement on a toujours de grandes difficultés à distinguer ce qu'attendent les clients et ce qu'attendent les socio-pro. Ce n'est pas la même chose. Et ce qui est important c'est de privilégier les attentes du client, car c'est lui qui va acheter. […] Mais effectivement, les sociopro faisant la politique, dans un conseil municipal c'est plus le message des sociopro qui prime que l'attente client […] Il faut un équilibre* »[275].

Une des interrogations soulevée est relative au degré d'intégration du touriste dans le projet de requalification de la station. Certains targueront du manque de légitimité de l'acteur touristique qui n'appartient pas à la catégorie reconnue (et désormais acceptée dans les projets) des habitants-citoyens-électeurs et, surtout, contribuables. Mais que faut-il entendre par légitimité ? « *La légitimité, est-elle une expression des performances des institutions politiques locales à produire des services publics – un output qui donne satisfaction ? Ou la légitimité, est-elle plutôt associée aux pratiques de citoyenneté politique qui se déroulent dans le cadre institutionnel local – un input des demandes citoyennes ?* » (KÜBLER, in ZEPF, 2004, p.95). L'autorité, qu'elle soit gouvernementale ou locale, repose effectivement sur deux sources principales de légitimité. La légitimité par input traduit les choix d'un gouvernement

[275] Entretien du 17 juillet 2008.

agissant par la délégation de pouvoir auquel le peuple a consenti (les préférences des citoyens s'expriment via les processus d'élections, de débats publics, etc.). La légitimité orientée sur l'output renvoie, quant à elle, aux choix de gouvernement pour le peuple, c'est-à-dire aux mesures visant le bien-être de la communauté des destinataires. La prise en compte des attentes touristiques dans les projets d'aménagement des stations dont ils ne sont pas citoyens-électeurs tiendrait de la légitimation par output. On rejoint la distinction entre la légitimité des récitants potentiels d'un projet liée aux territoires institutionnels existants et la légitimité fondée sur « *les territoires vécus aux contours subjectifs et mouvants* » (LINOSSIER et JATON, in ZEPF, 2004, p.22).

Si le touriste peut être considéré comme un acteur à prendre légitimement en considération dans les projets d'aménagement, on estime néanmoins souvent qu'il n'aurait pas envie de s'investir localement dans un lieu qu'il ne fréquente que temporairement (en rappelant le désir de rupture et de dépaysement qui présiderait à son choix de séjour). De tels arguments sont certes recevables, mais doit-on en rester là ? Après tout, il a fallu du temps pour que l'habitant-usager soit reconnu comme acteur à part entière et pris concrètement en compte dans les projets urbains ayant pourtant trait à son lieu de vie quotidien (dans la pratique ce n'est d'ailleurs pas toujours le cas). Or, ce touriste dont on parle est bien un acteur central, un destinataire majeur des espaces publics des stations contemporaines. À ce titre, il paraît indispensable pour la durabilité des projets à mener, de s'interroger sur ses attentes, sur son vécu, sur les représentations qu'il se forge des lieux urbains qu'il fréquente. Si la sphère des « destinataires-touristes » semble difficile à associer concrètement, et dans le temps long, aux projets d'aménagement, il serait néanmoins opportun de s'enquérir *a priori* de ses attentes et de ses représentations et de l'associer à la marge, en amont, afin de s'assurer d'une base solide, partagée et durable donnant corps au projet de requalification urbaine et paysagère. On rejoint l'une des conclusions d'Alain AVITABILE (2005, p.177) pour lequel, « *il doit y avoir, pour ceux qui n'ont pas d'intérêt économique (notamment patrimonial) mais seulement une logique d'usage [comme les touristes], une certaine légitimité d'intérêt public fondée et lisible* ». Finalement, pour paraphraser Jean-Claude GALLETY (in TOUSSAINT ET ZIMMERMANN, 1998, p.82), si le Prince et ses urbanistes n'ont pas à se soumettre à la demande, ils ont néanmoins tout intérêt à ne pas l'ignorer, d'autant que le marché touristique est passé du statut de « demandeur » au statut « d'offreur » (marché hyperconcurrentiel). On ne doit pas oublier d'ailleurs que, au-delà du message véhiculé par l'image visuelle et le récit (guides touristiques, publicités, articles, affiches, etc.), le premier prescripteur de la station reste le visiteur par la pratique du bouche-à-oreille, dont les déclinaisons actuelles sont multiples, du carnet de voyage aux réseaux sociaux sur internet (ATOUT FRANCE, 2010, p.20). Et ce touriste s'avère justement plus exigeant, ayant acquis au fil de ses expériences une capacité de décision et de mobilité. « *Le touriste apprend vite. Il se perfectionne et multiplie les expériences. Candide autrefois, maintenant averti, il observe, découvre, assimile toujours plus les différences et même innove dans l'art et la manière […]. Au fil des années, le touriste, exigeant, a acquis, inédite, une autonomie de décision et de mobilité qui embarrasse déjà et qui embarrassera sans cesse davantage les professionnels du tourisme. […] L'enfant des loisirs nomades s'est émancipé* » (URBAIN, 1993, p.II). Il paraît aujourd'hui indispensable

de mieux appréhender les destinataires-touristes et l'évolution de leurs attentes pour garantir l'attractivité et la pérennité de la station sur le long terme.

Les années 1970-1980 ont été marquées par la transition de la centralisation à la déconcentration et surtout, à la décentralisation, qui a distillé les clefs de l'aménagement urbain et touristique (jusqu'alors détenues par l'État) aux collectivités locales. Les années 1990-2000 ont, quant à elles, été marquées par la volonté d'élargir la base consultative préalable à tout projet d'aménagement. L'habitant, en tant que Sujet-acteur, est mis sur le devant de la scène. Les années 2010 seront peut-être celles de la prise en compte des simples visiteurs dans l'aménagement des villes et des stations touristiques. « *La prise en compte de l'imaginaire dans la dimension « scénographique » d'une ville concerne donc aussi bien l'habitant qui va y chercher du sens dans son quotidien que le touriste qui va venir y puiser la singularité du lieu et de l'identité locale afin de donner du sens à son voyage* »[276] (FRICAU, 2008, p.48). Pour Hugues FRANÇOIS (2007, p.111), l'une des spécificités de l'activité touristique concerne ainsi la place particulière qu'y tient la demande. Il considère que « *dans l'optique de la dépendance créatrice, le touriste joue le rôle d'un maillon de communication avec l'extérieur et peut être le porteur d'idées nouvelles* ». Si cet auteur aborde le touriste comme un acteur fondamental qui participe à la définition de la destination touristique, ses travaux évincent toutefois la difficulté d'une telle approche centrée sur l'appréhension des attentes et des représentations de cet acteur particulier. Centrant son analyse sur les systèmes touristiques localisés, il s'intéresse principalement à la dynamique des producteurs, à la façon dont ils perçoivent et répondent aux attentes touristiques. Notre approche est radicalement différente, ou plutôt complémentaire, dans la mesure où c'est bien ce touriste, appréhendé comme un Sujet-acteur (au sens d'Alain TOURAINE) qui est au cœur de l'analyse. Bien que la tâche ne soit pas aisée (et rarement réalisée dans le champ urbanistique), l'objectif consiste à cerner les représentations qui sont au fondement de leurs comportements et de l'ambivalence de leurs comportements. Il s'agit de proposer des outils méthodologiques permettant d'analyser les représentations éprouvées par les destinataires de l'espace urbain, principalement des touristes, afin de mieux comprendre ce qui fonde localement l'adhésion ou le rejet. Avant d'évoquer la mise en œuvre d'un dispositif d'analyse des espaces urbains apte à appréhender cet interlocuteur particulier qu'est le touriste, il convient de revenir sur l'objet de cette analyse abordé en termes de « représentations ».

[276] D'ailleurs, dans le cadre du tourisme polarisé, il devient difficile de « *différencier ce qui relève de l'embellissement à destination des touristes de ce qui relève de l'action à destination des habitants permanents* » (VLES, in BERDOULAY et al. (dir.), 2004, p.184).

3.3. Approcher les représentations microterritoriales des destinataires

> *« Dans un premier temps, l'espace public doit donc se lire, puis dans un second se saisir en fonction des perceptions qu'il induit. Chaque espace est unique et produit lui-même des images et des usages. »*
>
> (VLES, BERDOULAY, CLARIMONT, 2005, p.13)

Si le destinataire, tout du moins l'habitant-citoyen, est indéniablement mieux pris en compte dans les démarches ouvertes de projet urbain, une approche plus fine, centrée sur ses perceptions et ses représentations pourrait encore être largement développée en amont des projets. Pour Waclaw OSTROWSKI (1970, p.650), « *l'image future des villes dépend de l'image que la société se fait et se fera d'elle-même* ». L'image de la ville est encore très marginalement appréhendée en amont des conceptions urbaines. Pourtant, à la suite des études menées en psychologie sociale et en psychosociologie (MOSCOVICI, 1976 ; INHËLDER et PIAGET, 1981 ; JODELET, 1989), l'idée que le réel objectif n'existe pas en dehors de nos représentations s'est imposée dans le champ scientifique (BAILLY, 1992, p.374). L'approche des espaces publics par les sciences sociales diverses (géographie, aménagement, sciences politiques, sociologie, etc.) a contribué au développement de réflexions sur l'interprétation de la réalité urbaine, en partant des pratiques et des représentations des destinataires (CHADEFAUD, 1989 ; LYNCH, 1998 ; BAILLY, 1977, 2008 ; GUMUCHIAN, 1988, DEBARBIEUX, 1988). Dans cette lignée, ce travail doctoral porte sur l'appréhension de l'image "collective" qui sous-tend le (micro)territoire, ce référentiel commun et partagé sur lequel pourront se fonder durablement les projets à venir. La recherche scientifique est convoquée comme un outil d'analyse des espaces publics par une approche des représentations des destinataires qui les parcourent et les font vivre. C'est à ce concept de « représentation », entendu en premier lieu comme une « *grille de lecture et de décodage de la réalité* » (MANNONI, 2006, p.53), qu'est consacrée cette partie, qui en rappelle les fondements et les mobilisations.

3.3.1. L'entrée par les représentations sociales

> *« Nous avons toujours besoin de savoir à quoi nous en tenir avec le monde qui nous entoure. Il faut bien s'y ajuster, s'y conduire, le maîtriser physiquement ou intellectuellement, identifier et résoudre les problèmes qu'il pose. C'est pourquoi nous fabriquons des représentations. »*
>
> (JODELET, 1989, p.47)

La théorie des représentations, transversale à plusieurs disciplines (on l'aborde au regard des approches psychosociologiques, géographiques et urbaines), offre un cadre conceptuel souple qui se conçoit comme une « *théorie du lien social* » (MOLINER, RATEAU et COHEN-SCALI, 2002, p.11). Le concept de représentation a été largement développé dans les années 1970-1980. On doit notamment au psychosociologue Serge MOSCOVICI d'avoir revivifier et expliciter la notion de représentation, entendue comme « représentation sociale ». Il s'inscrit dans la lignée des travaux d'Émile DURKHEIM qui affirme le caractère intra-conscientiel des représentations collectives à partir d'une analyse comparative sur les représentations individuelles (MANNONI, 2006, p.42).

Il distingue les représentations individuelles dont le substrat est la conscience de chacun, des représentations collectives qui concernent la société dans sa totalité (MOSCOVICI, 1989, p.81). D'un point de vue épistémologique, le concept de représentation sociale se construit à partir de l'abandon de la distinction classique entre le sujet et l'objet, dans la mesure où elles sont justement une reconstruction par le sujet de cette réalité (REYNIER, 1996, p.89). Selon Denise JODELET (1989, p.53), c'est une « *forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social* ». La représentation est conjointement un processus (constituant) et un produit (constitué). « *Produit, elle est le résultat d'un acte de cognition sur la réalité (sociale), acte à dimension sociale ; processus, elle est active et contribue à orienter et à organiser l'acte de cognition* » (AUDIGIER, 1994, p.205).

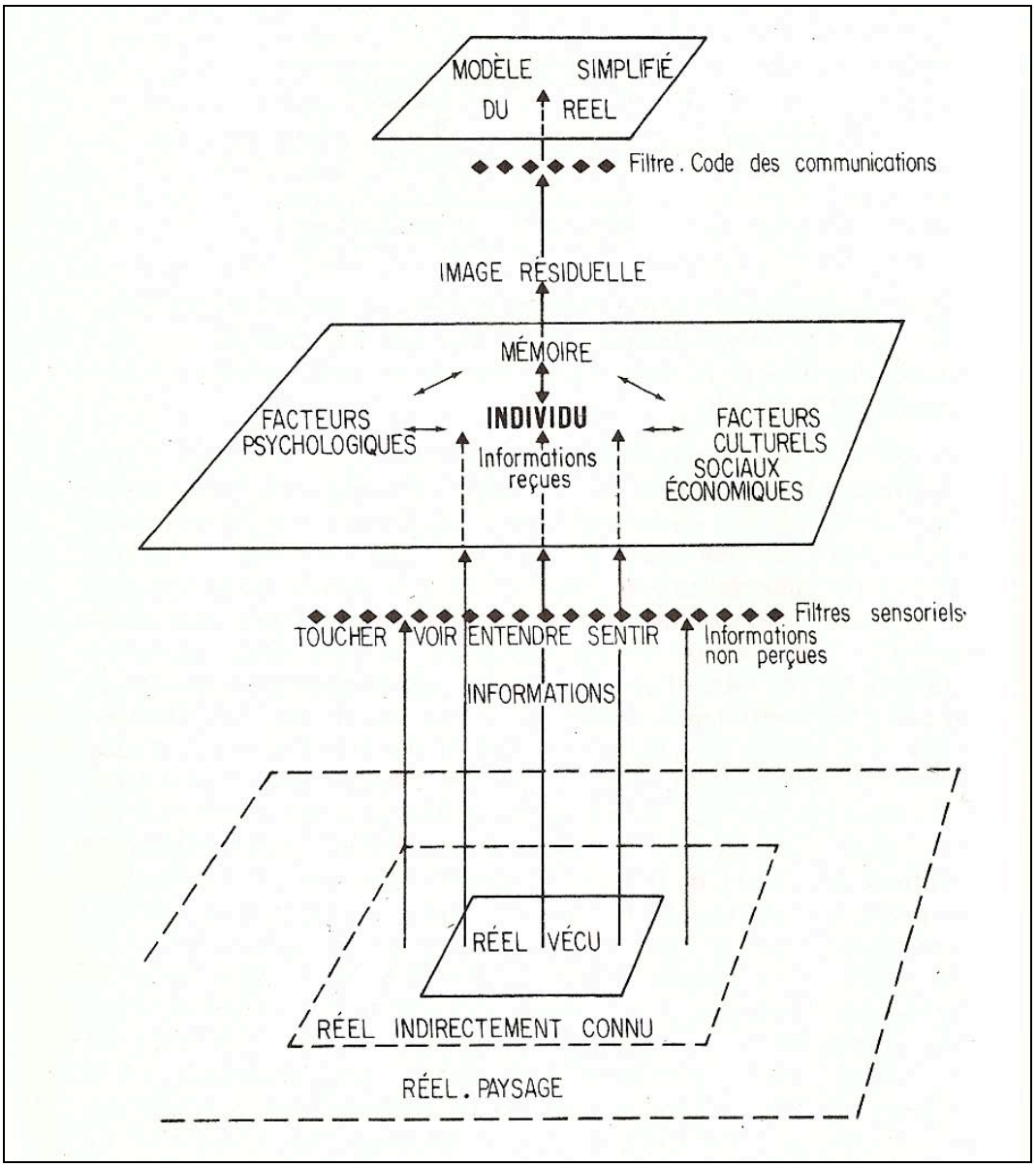
Serge MOSCOVICI (1976) propose de distinguer deux processus complémentaires dans la théorie des représentations sociales : l'objectivation et l'ancrage. L'objectivation renvoie tout d'abord au processus d'élaboration des représentations à partir de la sélection des informations provenant d'une réalité sociale quelconque. Les éléments saisis de manière sélective sont "détachés" de leur contexte et aboutissent à la création d'images (les "schèmes figuratifs") perçues comme étant des réalités évidentes. Ce processus, socialement marqué, aboutit à la construction de connaissances collectivement partagées, bases communes des représentations (REYNIER, 1996, p.90). Le processus d'ancrage vient prolonger le processus d'objectivation en conférant à l'objet de la représentation une valeur et une fonction. Les représentations sociales constituent des systèmes de références et d'interprétations, propres à chacun, mais se référant aux croyances et aux valeurs préexistantes et dominantes dans le groupe social considéré. Les représentations sociales sont caractérisées par des ancrages dans des réalités collectives. Elles fournissent des critères d'évaluation de l'environnement, susceptibles de justifier ou de légitimer certaines conduites (MOLINER, RATEAU et COHEN-SCALI, 2002, p.13). Ensemble organisé d'opinions, d'attitudes, de croyances et d'informations, la représentation est déterminée par trois dimensions : le sujet lui-même (son histoire, son vécu), le système social et idéologique dans lequel il s'inscrit et la nature des liens entre le sujet et ce système social (ABRIC, 1989, p.206). La représentation est donc continuellement en mouvement et en transformation, influencée par le contexte immédiat (nature de la situation dans laquelle elle est produite) et le « contexte social global » (ROUSSIAU et RENARD, 2003, p.38). Les représentations dites « sociales » (c'est-à-dire collectivement forgées et partagées) reflètent le système des valeurs communes aux membres d'un même groupe (DI MEO, 2008, p.16).

3.3.2. Les représentations sociales à la croisée des champs géographiques et urbanistiques

> *« Tout, dans la ville, est langage, messages, information, code, système de signes ; tout, dans l'espace urbain, est affaire de sens, d'interprétation. Il faut apprendre à lire la ville, à y repérer l'arbitraire de sa signification. »*
> (LAMIZET, 2002, p.214)

Ces dernières années, la géographie française s'est largement investie des questions relatives aux représentations. Aux approches de la perception (BAILLY, 1977) et de l'espace vécu (CHEVALIER, 1974 ; FREMONT, 1976), développées en France dans les années 1970, se substitue au début des années 1980 le concept de représentation. Selon Hervé GUMUCHIAN (1988, p.98), « *cette notion d'espace représenté doit être préférée à celle d'espace perçu […] Le terme perception renvoie aux mécanismes perceptifs et aux phénomènes cognitifs qui rendent possible l'élaboration d'images ; celles-ci se structurent en représentations* ». Si la perception désigne l'acte instantané de nature physiopshychologique se produisant en présence de la chose perçue, le terme de représentation traduit la restitution de cette image (ou reconstruction de l'expérience) qui est toujours partielle et déficiente. Les représentations sont ainsi abordées par les géographes comme des « *créations sociales ou individuelles de schémas pertinents du réel* » (GUERIN, in ANDRE, BAILLY *et al.*, 1989, p.4). Comme le précise Antoine BAILLY (1992, p.374), ce sont d'une part des « *schémas pertinents* », puisqu'ils aident à comprendre l'organisation de l'espace, à le juger et à le pratiquer ; il s'agit, d'autre part, de « *créations sociales ou individuelles* », dans la mesure où elles font référence aux valeurs sociales et au « *potentiel personnel* » (fig.20). Ces recherches ont contribué à révéler l'existence d'une relation dialectique entre les représentations et l'espace dont le *medium* est la pratique sociale (DEBARBIEUX, 1991 ; GUMUCHIAN, 1991 ; BERTRAND *et al.*, 2007). Les représentations sont à la fois informatives et opératoires dans la mesure où elles assurent la conceptualisation du réel pour agir efficacement. « *La problématique des représentations s'attache à mettre en évidence les désirs et les regards qui donnent un nouveau sens à l'espace* » (CAZES, 1992, p.78).

Figure 20. Schéma du processus de représentation



Source : Bailly, 1977, p.30

La question de « *l'homme-habitant* », du « *référentiel-habitant* » (GUMUCHIAN, 1988, p.8 ; BAILLY, 1992, p.381) devient centrale dans toute analyse de l'espace (ANDRE *et al.*, 1989 ; BAILLY, 1977), du territoire (DEBARBIEUX, 1988 ; GUMUCHIAN, 1991), comme du paysage (BIGANDO, 2006 ; LE LAY, 2005, 2007 ; MICHELIN, 1998). En se mettant à l'écoute des autres, les géographes souhaitent mettre en évidence les logiques qui gouvernent les hommes dans leurs relations à l'espace (GUERIN, in ANDRE, BAILLY *et al.*, 1989, p.4). On s'intéresse à la réciprocité existant entre ce qu'évoque l'objet pour le sujet et ce que le sujet projette sur l'objet.

La géographie des représentations a permis de montrer comment, dans un environnement social construit, l'individu créer sa propre réalité en articulant le réel (le structurel et le fonctionnel) et l'imaginaire (le symbolique) (BAILLY, 2008, p.9). La lecture des composantes spatiales mobilisées par les hommes participe à l'appréhension des « *vécus quotidiens* »

permettant de mieux saisir le « *sens des villes* » (BAILLY, BAUMONT *et al.*, 1995, p.50). Les représentations désignent le sens et les valeurs attribués par des individus ou par des groupes sociaux aux environnements auxquels ils font référence (MACIEL, in BERDOULAY *et al.*, 2004, p.219). En tant que « constructions interprétatives », les représentations rendent possible la catégorisation des rapports que les hommes entretiennent avec l'espace. Selon Michel LUSSAULT (in GHORRA-GOBIN, 2001, p.45), il est finalement possible d'envisager l'analyse de tout espace d'actes en fonction des usages et des représentations des individus. Il propose le concept de « *capital spatial* » pour rendre compte de l'« *ensemble intériorisé des modes de relation (intellectuelles et pratiques) d'un individu à l'espace considéré en tant que bien sociétal* ». Ce capital spatial contribuerait à la définition de l'identité spatiale d'un individu. Soucieuse d'analyser l'organisation de l'espace, la géographie cherche à comprendre comment les hommes « lisent » les territoires (PAULET, 2002, p.2), toute représentation spatiale étant évidemment culturelle et sociale (VERDIER, 2009, p.31). « *Si la géographie peut contribuer à proposer des solutions pour aménager l'espace elle ne peut pour autant faire l'économie de quelques questions essentielles : pour qui aménage-t-on un espace donné ? Comment les individus impliqués dans cette opération perçoivent-ils et vivent-ils cet espace ? »* (GUMUCHIAN, 1988, p.8). La « *géographie représentationniste* » (BONIN, 2004, p.6) s'est ainsi attachée à développer des méthodes permettant d'approcher les usagers et leur espace vécu.

Il ne faut toutefois pas oublier que perceptions et représentations sont influencées par de multiples phénomènes qui dépassent les seules dimensions intimement liées à l'individu (son histoire, son expérience, etc.). On peut rappeler que la manière de voir la ville dépend déjà de la plus ou moins grande familiarité que l'habitant entretient avec elle, comme la manière de voir la station dépend de la plus ou moins grande altérité qu'entretient le touriste avec la destination. « *L'habitant qui pratique sa ville quotidiennement ne la perçoit pas avec le même processus qu'un visiteur qui y met les pieds pour la première fois* » (FRICAU, 2008, p.54). Il ne dispose pas des mêmes clefs de lecture pour percevoir les codes et les statuts de la différenciation. On rejoint les propos d'Antoine BAILLY (1977, p.101) qui souligne que la perception (abordée ici en termes de représentation) est variable selon l'expérience de l'observateur. Le touriste, comme l'habitant récent qui regarde l'espace avec un œil nouveau, attribue moins de significations personnelles au paysage, consacrant une partie de son attention à se repérer et se situer. Il faut également mentionner des conditions plus « terre-à-terre » comme les conditions météorologiques ou les modes de déplacement empruntés. « *Chaque moyen de transport engage une temporalité, une vitesse et des conditions qui induisent certains ressentis* » (FRICAU, 2008, p.56) ; ce qui est d'autant plus important que la perception de l'espace n'est pas statique mais bien dynamique, organisée en séquence, comme un film (VERDIER, 2009, p.33).

Ce rappel ayant été fait et ses précautions d'usage et d'interprétation prises, on peut souligner que les apports de Kevin LYNCH ou encore d'Edward HALL et de William H. WHYTE sont indéniables dans le champ des perceptions et représentations urbaines. Déjà, comme le rappelle Thierry PAQUOT (2009, p.99), la psychologie de la perception est en vogue

aux États-Unis et ces auteurs engagés mènent de solides enquêtes auprès des habitants visant à alimenter les réflexions et avertir les experts sur leurs attentes. Edward HALL (1971, p.15) va par exemple mettre l'accent sur la diversité des individus qui, originaires de cultures différentes, « *habitent des mondes sensoriels différents* ». Pour sa part, Kevin LYNCH s'intéresse plus particulièrement à la dimension collective des représentations. Si « *à un degré extrême ou à un degré infime, les représentants de tous les groupes humains que nous connaissons sont individualisés jusqu'au dernier point* », dans le même temps, « *ils sont jusqu'au dernier point spécifiques d'une société, c'est-à-dire marqués et liés dans leur mode de commande psychique par les fonction d'un certain ensemble de fonctions, par un certains mode de vie avec les autres, qui marque et lie en même temps les autres* » (ELIAS, 1991, p.103). Son analyse de *L'image de la cité*, développée en 1960, à partir de trois villes américaines (Boston, Jersey City et Los Angeles), est généralement citée comme l'un des ouvrages fondateurs de cette approche.

Cet auteur met en évidence les fondements de la *lisibilité*[277] urbaine – sur laquelle on reviendra – en identifiant cinq éléments structurants les formes physiques et les images des villes : les voies, les nœuds, les quartiers, les limites et les points de repère. Selon cet auteur, les voies disposent d'une plus forte identité lorsque leur origine et leur destination est claire. Elles contribuent à lier la ville en un ensemble. Plusieurs éléments contribuent à donner de la continuité à une voie : les plantations, les façades, le style des immeubles et leur situation, le nom des rues, etc. Les nœuds sont également des espaces éminemment stratégiques, en tant que points de jonction (endroits où l'on change de moyen de transport, croisement de voies, etc.) et de rassemblement (concentration de fonctions diverses). Dans ces espaces, l'observateur doit prendre une décision et se retrouve, de fait, particulièrement attentif aux lieux, si bien que « *les éléments placés près d'un point de rencontre acquièrent automatiquement une importance particulière du fait de leur localisation* » (LYNCH, 1998, p.85). Les quartiers sont les parties de la ville ayant un caractère général qui permet de les identifier et les limites sont ces « *éléments linéaires que l'observateur n'emploie pas ou ne considère pas comme des voies* » (*Ibid.*, p.54). Les points de repère, enfin, sont des références ponctuelles externes (immeubles, enseignes, montagne, etc.) dont la qualité essentielle est leur singularité, entendue au sens de l'aspect par lequel elles se détachent sur le contexte. Finalement, lorsqu'on souhaite remodeler un environnement urbain, il conviendrait selon lui « *de découvrir et de préserver parmi ses images celles qui sont vigoureuses, de résoudre les difficultés qu'il cause à la perception, et par dessus tout, de faire sortir, d'une confusion qui les contient à l'état latent, la structure et l'identité* » (*Ibid.*, p.135). Cela consiste à donner à l'univers urbain la forme d'un paysage à la fois visible, clair et cohérent, afin que le citadin – comme le simple visiteur – puisse lui insuffler ses propres significations.

[277] La lisibilité étant entendue comme la « *facilité avec laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent* » (LYNCH, 1998, p.3). Marcel RONCAYOLO (in LAMIZET et SANSON, 1997, p.18) nuance toutefois ce concept en soulignant le rôle créateur de celui qui regarde, plus que de l'objet regardé. Selon lui, « *c'est le lecteur qui apporte le sens à la lisibilité, à la possibilité de la lisibilité. Ce n'est pas la forme physique ni à plus forte raison esthétique ou architecturale qui fait forcément le sens* ».

Les apports de Kevin LYNCH sont particulièrement riches dans le champ des procédés d'investigations mis en œuvre pour analyser ces images de la ville : interviews individuelles et collectives, dessins de l'espace réalisés par les habitants, "tests photographiques" et observations *in situ* (réalisation de parcours avec des enquêtés), etc. Ces méthodes d'observation et d'analyse ont nourri les recherches urbaines ces dernières années. Depuis la fin des années 1960, les sociétés hypermodernes sont en effet marquées par un « *retour radical au "terrain"* » (THIBAUD, 2002, p.21).

3.3.3. Des représentations socio-spatiales aux représentations microterritoriales

Ces approches de terrain font l'objet d'un regain d'intérêt depuis les années 1980-1990 dans les recherches menées sur l'espace urbain au sens large (GROSJEAN et THIBAUD, 2001) et sur l'espace public en particulier (TOMAS, 2002 ; ZEPF, 2004). On considère l'ensemble de ces approches comme des analyses des représentations « *microterritoriales* », entendues comme l'échelle d'appréhension socio-spatiale du sens commun. S'il n'est pas toujours explicitement fait référence au concept de représentation, celui-ci apparaît en filigrane dans ces démarches qui postulent l'existence d'un « *rapport de conaturalité* » entre les formes construites et les formes sociales, un effet de « *configuration réciproque* » de l'espace et des pratiques (GROSJEAN et THIBAUD, 2001, p.6). Les habitants sont considérés comme co-producteurs de l'espace et sont pris en compte dans l'analyse, en tant que « *récitants* » du territoire[278] (AMPHOUX, in GROSJEAN et THIBAUD, 2001). Conjointement à l'aspect visible et objectivable de l'espace public, on s'attache aux représentations subjectives et sensibles dont il fait l'objet. On tente en ce sens « *d'analyser comment les objets de l'espace public se transforment en images, en sensations, en rêves, en émotions* » (BOULEKBACHE-MAZOUZ, 2008, p.2). Cette « *lecture sémantique* » se construit à partir d'un va-et-vient permanent entre les deux composantes indissociables de l'espace public : le « *cotexte* » (composants internes de l'espace public) et le « *contexte* » (composants externes de l'espace public).

Nombre de chercheurs s'appuient sur des analyses *in situ* qui accordent une large place aux ambiances plurisensorielles, appréhendées par des dispositifs de « *contextualisation perceptive* ». Jean CROSNIER développe sa conception d'une démarche « *éco-éthologique* », comme mise en rapport du cadre matériel avec le comportement de la population qui l'utilise. On se rapproche d'une conception empruntée à l'ethnométhodologie, comprise comme une nouvelle réflexion sur le faire et postulant le caractère scénique de la vie sociale (THIBAUD, 2002, p.22). L'attention se porte sur le déroulement détaillé des séquences d'activité dans le cadre d'une recherche « pratico-sensible » (l'agir et le percevoir étant approchés comme deux versants complémentaires et indissociables de l'activité). Dans ce contexte, Jean-Yves PETITEAU et Elisabeth PASQUIER exposent leur « *méthode des itinéraires* », où l'autre devient le guide. Jean-Paul THIBAUD fait référence à la méthode des « *parcours commentés* ». Ce dispositif permet d'obtenir des « *comptes-rendus de perception en mouvement* », en accordant

[278] L'habitant, doté de ressources et de connaissances sur la ville qu'il habite, peut « *réciter* » le territoire. Il acquiert alors une autonomie et une légitimité propres et peut être considéré comme coproducteur de l'espace public (ZEPF, 2004).

une place privilégiée aux ambiances. Jean-François AUGOYARD développe, quant à lui, une méthodologie centrée sur les « *entretiens sur écoute réactivée* » ainsi que sur la « *conduite de récit* » comme observation des pratiques sensibles. Si nombre de recherches s'appuient désormais sur des analyses *in situ* des « *perceptions-actions en contexte* » (AUGOYARD, in GROSJEAN et THIBAUD, 2002, p.15), d'autres sont toutefois moins directement contextualisées. Pascal AMPHOUX expose par exemple les fondements de sa méthode dite de « *l'observation récurrente* », testée sur la Place de Milan à Lausanne. Il propose de travailler avec l'intermédiaire d'un médium photographique ou vidéographique. Il soumet des images de situations urbaines choisies à l'interprétation de spécialistes de la discipline ou d'habitants du lieu, adaptant ce faisant la technique de l'entretien sur écoute réactivée. Dans ces différentes approches, l'expérience directe (*in situ*) permet de stimuler les sens de l'observateur dans les situations du monde réel. L'observation des pratiques sensibles est envisagée comme un outil permettant d'articuler plus fortement les champs de la recherche et de la conception (GROSJEAN et THIBAUD, 2001). Ici, les politiques urbaines se conçoivent et s'inventent « *entre l'imaginaire de ceux qui les formulent et le réel de ceux qui habitent les villes* » (LAMIZET, 2002, p.209). On s'intéresse conjointement aux représentations que la station se donne d'elle-même (espace de « re-présentation » entendu comme lieu de vie, de rencontre et de sociabilité) et aux représentations que les destinataires se font de la station qu'ils voient et qu'ils vivent.

L'approche des représentations microterritoriales développée dans ce travail de doctorat s'inscrit comme démarche à visée descriptive et non comparative (MOLINER, RATEAU et COHEN-SCALI, 2002, p.30). On s'intéresse aux représentations en tant que telles, et non à la variabilité des représentations entre groupes différents. On cherche à approcher les « *principes organisateurs* » ou « *points de référence partagés* » communs aux différents groupes (*Ibid.*, 2002, p.20). Pour reprendre les termes de Jean-Claude ABRIC (1989 et 1994), la priorité est mise sur l'appréhension du « noyau central » des représentations, entendu comme les significations, fortement consensuelles, que les individus assignent collectivement à l'objet de la représentation[279]. Dans cette lignée, cette recherche a pour objet l'identification de ce noyau central des représentations microterritoriales des stations touristiques, en partant du principe que l'espace touristique est d'abord « *un espace « rêvé » et « vécu », avant d'être un territoire travaillé par une logique économique ou par une pratique de distinction sociale* » (AMIROU, 1995, p.83). Pour reprendre l'expression de Bernard DEBARBIEUX (1992, p.896), si l'espace urbain est de fait structuré autour des représentations que l'on s'en donne, l'espace touristique l'est sans doute plus encore : il est l'expression d'une forme spatiale construite autour de l'imagination de ceux qui le pratiquent.

Les recherches sur les représentations des stations touristiques ont jusqu'alors plutôt porté sur la dimension « imaginaire » de ces espaces. C'est l'approche symbolique, mythifiée et

[279] Dans l'approche structurale des représentations proposée par Jean-Claude ABRIC, le noyau central (déterminé par les valeurs et l'histoire du groupe) se distingue des « éléments périphériques », compris comme des connaissances que les individus ont accumulées dans des contextes divers qui expriment donc la variété des expériences individuelles (MOLINER, RATEAU et COHEN-SCALI, 2002, p.24).

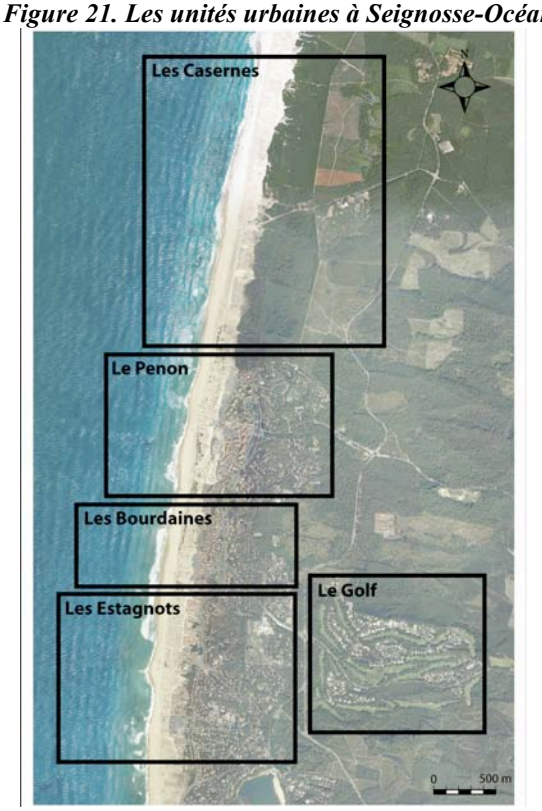
reconstruite par le discours et les représentations qui est étudiée (FROCHOT et KREZIAK, 2007 et 2008 ; SIMON, 2007). L'analyse s'ancre sur les images médiatiques et publicitaires ainsi que sur les documents relatifs aux politiques de promotion touristique (engagées par la population locale et les acteurs locaux du tourisme). Pour notre part, dans une approche complémentaire, on s'intéresse à la seconde facette de cet espace, celle de l'« *espace réel* » constitué par l'« *espace objectif* » de l'habitant permanent et du visiteur (CAZES, 1992, p.82). Au-delà de l'image publicitaire (des représentations fournies par les opérateurs touristiques à partir d'un processus de sélection, de mythification et parfois de mystification), l'intérêt se porte sur les représentations et le vécu de l'espace par les visiteurs. On cherche à approcher ces représentations à la source, par des enquêtes auprès des destinataires. Avant d'aborder l'approche méthodologique choisie et les résultats obtenus à partir des enquêtes menées auprès des destinataires (objets de la seconde partie), reste à présenter dans un troisième chapitre les (micro)territoires touristiques retenus pour mener à bien cette analyse.

Chapitre 3.

Gourette et Seignosse-Océan, les enjeux de la requalification

Le présent chapitre expose les modalités structurelles et conjoncturelles ayant présidées au choix des terrains étudiés dans cette recherche, à savoir les stations touristiques de Seignosse-le-Penon[280] (devenue Seignosse-Océan) et de Gourette (fig.21 et 22). Il semble important de préciser qu'on ne prétend pas proposer une analyse comparative, restant conscient des diversités qui séparent nos objets d'étude, qu'il s'agisse des pratiques touristiques dont ces stations sont le support ou encore de leur envergure, à la fois en termes d'emprise urbaine et de fréquentation. Ces deux stations, l'une balnéaire, l'autre de sports d'hiver, font toutefois l'objet d'une présentation et d'une analyse conjointe afin de mettre en exergue les similitudes qui structurent leur création et leur devenir. D'un point de vue structurel, les stations au cœur de cette recherche ont toutes deux été construites *ex nihilo* dans les années 1960-1970 sur le modèle urbanistique fordien, avec le soutien non négligeable des Conseils généraux concernés (des Landes et des Pyrénées-Atlantiques). D'un point de vue conjoncturel, ces destinations sont aujourd'hui "en tension", confrontées à la question du changement climatique, à l'évolution des pratiques de loisirs et de vacances et, plus largement, aux enjeux d'une requalification urbaine. Ce chapitre aborde successivement les modalités de leur création et les enjeux auxquels elles sont actuellement confrontées.

Figure 21. Les unités urbaines à Seignosse-Océan



Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

[280] Il est à noter que l'on emploie jusqu'à la fin de ce chapitre le nom initial de la station pour la qualifier, à savoir « Seignosse-le-Penon ». Dans les chapitres suivants, nous employons par contre la nouvelle toponymie (introduite et explicitée à la fin de ce chapitre) : « Seignosse-Océan ».

Figure 22. Les unités urbaines à Gourette

Plan de situation 1/2500ème

Conception : E. Hatt ; réalisation : F. Noiry, 2011

1. Des stations fordo-keynésiennes en Aquitaine

La station balnéaire de Seignosse-le-Penon et la station de sports d'hiver de Gourette ont été conçues *ex nihilo* selon une conception fordo-keynésienne en vigueur dans les années 1960-1970. On se propose de revenir sur les fondements de ces initiatives, en présentant les similitudes ayant présidé à l'aménagement de ces différents territoires, du littoral et de la montagne.

1.1. Gourette et Seignosse-le-Penon : des conceptions ex nihilo

Marquées par une volonté locale (communale puis départementale) de développer le tourisme dans ces territoires en déclin, ces stations aquitaines ont été créées en deux décennies selon un modèle urbanistique d'inspiration *taylo-fordo-keynésio-corbusienne* (chapitre 1).

1.1.1. Des initiatives locales

L'idée d'un aménagement de la côte aquitaine est issue d'une volonté locale qui a devancé l'intervention étatique de la « mission ». D'initiative communale, puis rapidement départementale, la création de la station du Penon est entreprise avant la mise en place du Schéma d'aménagement de la Côte Landaise. Face à la situation économique préoccupante dans laquelle se trouve la commune de Seignosse dans les années 1950, le conseil municipal décide de se lancer, en 1959, dans la création d'une station touristique au lieu-dit du Penon (NOAILLES, 2008). Ce véritable défi pour une commune de 539 habitants (en 1954) conduit la collectivité à solliciter et attirer des investisseurs extérieurs pour participer à cette grande entreprise. Premier lotisseur de la station, la commune lance l'initiative en aménageant six hectares dans le quartier des Estagnots (LABORDE, 1973, p.260). Elle poursuit son action de 1962 à 1966 en constituant un véritable quartier de villégiature aux Estagnots sur 16 hectares (121 lots), complété par un aménagement du bord de mer (lotissement de 51 lots, dont 12 commerciaux)[281].

Dans le même temps, le Conseil général des Landes devient un des partenaires clefs de la commune pour l'aménagement de Seignosse-le-Penon. Face aux difficultés économiques que rencontrent les communes côtières et face à l'engouement qui se fait jour pour le tourisme dans les années 1960, il s'engage dans la promotion touristique du département en encourageant l'accessibilité au plus grand nombre. Devançant les mesures de la DATAR pour l'aménagement et le développement touristique du littoral, le Comité départemental du tourisme des Landes (C.D.T.L.), créé en 1959, propose la mise en place d'une Société d'économie mixte pour la réalisation de deux stations nouvelles : Seignosse-Le-Penon et Moliets. La Société d'aménagement touristique et d'équipement des Landes (SATEL[282]) est

[281] Le rôle de la commune a été central dans l'aménagement de la station qu'elle a largement initié. Les lotissements communaux représentent ainsi, en 1973, 53% de la surface lotie de la commune (LABORDE, 1973, p.265).

[282] Cet acronyme signifiait à l'origine « Société d'aménagement touristique des étangs landais ».

créée le 18 octobre 1962 pour exécuter les projets du C.D.T.L. en matière de développement touristique. L'objectif est de réaliser, en 10 ans, 28 000 lits touristiques dans ces deux stations afin de doubler la capacité de la côte landaise (NOAILLES, 2008, p.295). Après un premier rachat, à l'amiable, de 120 hectares de terrain pour accueillir les premières opérations, la SATEL prévoit à Seignosse un aménagement sur 400 hectares en front de mer. Par l'intermédiaire de la SATEL, la commune reçoit également le soutien financier de plusieurs organismes publics landais qui lui permettent de contribuer plus activement à l'aménagement de sa station.

Seignosse-le-Penon, création *ex nihilo* en bordure de l'océan, est ainsi la seule station touristique de la côte Aquitaine entreprise après-guerre, mais avant l'action de la MIACA qui voit le jour en 1967. Ce n'est qu'à partir des années 1970 que l'État prend effectivement une part active au développement touristique de la côte Aquitaine. Dans ce contexte, la station de Seignosse-le-Penon, en cours de création grâce à l'initiative conjointe de la commune et du Conseil général des Landes, est réintégrée dans le schéma global d'aménagement de la côte aquitaine, comme on le verra après être revenu sur la création des stations de sports d'hiver dans les Pyrénées-Atlantiques.

La station de sports d'hiver de Gourette (comme celle de La Pierre Saint-Martin) a été développée selon des modalités relativement similaires. Depuis la fin des années 1950, la commune support et le département prennent une part active dans son développement. La station de ski de Gourette est située sur le domaine communal des Eaux-Bonnes, en Pyrénées-Atlantiques. Les Eaux-Bonnes-Gourette est en fait une station bipolaire. D'une part, la station thermale des Eaux-Bonnes, station ancienne de prestige qui a été créée à la fin du XIX^{e} siècle par Eugénie de MONTIJO, épouse de NAPOLEON III. D'autre part, la station de sports d'hiver de Gourette, créée à 1350 mètres d'altitude, une centaine d'années plus tard. Initialement voué au pastoralisme, le quartier de « Gourette »[283] a été investi dès la fin du XIX^{e} siècle comme centre minier, avant de devenir un véritable centre de ski (ARRIPE, 1996, p.56). Jusqu'à la fin des années 1950, l'aménagement de la station reste toutefois très modeste (quelques hôtels et des infrastructures d'hébergement pour classes de neige sont construits durant l'entre-deux-guerres). Après cette période de balbutiement, la période 1956-1964 se révèle décisive dans l'émergence de ce « centre de sports d'hiver ».

[283] « Gourette » était le nom donné aux pâturages d'été par les bergers de la commune. Concernant l'origine de ce terme, René ARRIPE (1996, p.112) distingue deux sources potentielles. Le terme pourrait d'une part provenir de la déformation du mot « coureto », c'est-à-dire la « petite cour » (en langue occitane) délimitée par les pics de Bazen, Sanctus, Sarrière, Penemedaa, Amoulat et Ger. D'autre part, on peut également lire dans cette dénomination l'association des mots « gourg » (à savoir : le trou, le gouffre, la cuvette) et « ret » (c'est-à-dire froid) : Gourette ferait en ce sens référence à une « cuvette froide ».

Suite aux premières initiatives privées et devant la lenteur de la croissance[284], la commune des Eaux-Bonnes va largement s'investir dans le développement de la station. Elle lance en 1956 les premières études pour la réalisation de la télébenne de Gourette avec le soutien des Ponts et chaussées et du Département des Pyrénées-Atlantiques (qui garantit l'emprunt de la commune). Grâce à la patente d'E.D.F., la commune peut construire, à partir de 1957, cette remontée mécanique très coûteuse (PERRET, 1993, p.112). Elle se retrouve toutefois rapidement en difficulté face aux dépenses d'investissement à réaliser et aux annuités d'emprunts à honorer. En 1961, année de son inauguration, la télébenne devient, à la demande du Préfet, propriété du département. L'exploitation de la télébenne étant déficitaire, le Conseil général décide de créer une véritable station (avec une capacité d'accueil importante) pour rentabiliser son nouveau patrimoine. Un accord officiel est passé entre la commune et le département le 13 mai 1963. Depuis cette date, le département est propriétaire des terrains de Gourette et du plateau du Ley. La Société d'équipement des Basses-Pyrénées (devenue la Société d'équipement des Pyrénées-Atlantiques – SEPA) est chargée par le Département (dans le cadre d'une régie départementale) de l'aménagement de la station. Elle ne se retirera de la station qu'à l'achèvement de son programme d'aménagement, en 1979.

D'initiative communale, la création de la station est passée rapidement aux mains du Conseil général. Un arrêté du 9 avril 1965 déclare d'utilité publique l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement du lotissement de la station de sports d'hiver de Gourette (ARRIPE, 1996, p.108). En juin 1965, le Conseil général décide également la création d'une Régie départementale des Sports d'Hiver (devenue l'EPSA – Établissement public des stations d'altitude, en 1995). Elle est chargée du fonctionnement et du développement des stations existantes ou à créer. La société d'équipement et la régie sont étroitement liées (elles ont d'ailleurs le même président) ; ce qui révèle au passage combien le développement des infrastructures de sports d'hiver et le développement immobilier sont conçus, dès leur origine, comme complémentaires. Le Département va finalement jouer dans les Pyrénées-Atlantiques le rôle central d'aménageur, sur le modèle des stations intégrées (PERRET, 1993, p.112). Cette situation perdure aujourd'hui : le terrain de l'emprise actuelle du domaine skiable appartient au Conseil général des Pyrénées-Atlantiques qui a en charge sa gestion (par le biais de l'EPSA). Il prend donc une part active à son développement (l'ensemble des équipements de remontées mécaniques a par exemple été entièrement restructuré et rénové aux frais du Conseil général). Cette forte implication du Conseil général (à qui incombe la charge d'investissement et de gestion des sports d'hiver) est l'une des "spécificités" du département

[284] L'exploitation commerciale hivernale des Pyrénées se distingue ici de celle des Alpes : elle est beaucoup plus tardive. Si la pratique du ski y est également apparue dès le début du siècle (le premier concours de saut à ski à Gourette a lieu en 1908), l'aménagement touristique hivernal nécessitait l'apport d'importants capitaux, plus difficiles à drainer étant donné l'éloignement de Paris et des grands centres industriels. En ce sens, l'absence d'une bourgeoisie d'affaire, locale ou régionale, n'a pas encouragé l'investissement dans l'aménagement touristique hivernal des Pyrénées. Les équipements de départ sont relativement modestes et la définition d'un produit hivernal pyrénéen se fait lentement (AVENTUR, 1984). Ainsi, « *venues tard sur le marché de la neige, les Pyrénées se caractérisent par la prédominance des initiatives communales. L'enclavement de la chaîne, l'éloignement de la clientèle (malgré le thermalisme et des pratiques anciennes de ski), et des sites plus modestes ont freiné les promoteurs* » (PERRET, 1993, p.124).

des Pyrénées-Atlantiques[285]. Il se distingue des Hautes-Pyrénées, dans lesquelles ce sont les communes ou les groupements de communes – toutefois soutenus financièrement par le Conseil général – qui ont directement aménagé et géré les stations de ski, comme Saint-Lary, La Mongie, Barège ou Cauterets (AVENTUR, 1984). Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques participe ainsi directement à la création d'une seconde station : celle de La Pierre Saint-Martin. Là encore, c'est la commune (Arette) qui est à l'origine du lancement de la station en ayant pris l'initiative de créer trois téléskis, en 1963 (suite à la réalisation d'une route dans le cadre de l'exploitation forestière). Mais, très vite, cette initiative est reprise par le département. En octobre 1964, la commune délègue au Conseil général l'équipement du domaine skiable. La commune cède au département 800 hectares, dont 40 hectares pour l'urbanisation (PERRET, 1993, p.113). Le même scénario se reproduit d'ailleurs à Artouste.

Dominique AVENTUR, dans son travail de doctorat, s'est interrogé sur les raisons de cette implication du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques dans l'aménagement du produit hivernal. Envisagé par certains comme le « *résultat d'un accident* » (LABROILLE et LOIR, 1980, p.16), en parti poussé, si ce n'est contraint, par l'incapacité des communes à honorer leurs engagements d'emprunts dans ce domaine, l'investissement du Conseil général est également le fruit de l'euphorie d'une époque qui envisage le tourisme comme un remède au déclin démographique et à la déprise agricole. Il s'agit dans ce contexte d'assurer un relais économique pour des communes dont les activités traditionnelles (agriculture et industrie) déclinent à la même époque (disparition des chantiers hydroélectriques dans la vallée d'Ossau et la vallée d'Aure). Le tourisme, initialement perçu comme une activité de substitution susceptible d'enrayer l'exode rural, s'impose rapidement comme un véritable secteur économique. Le développement des sports d'hiver est rapidement envisagé par le département comme un outil susceptible de dynamiser les vallées pyrénéennes marginalisées par le système capitaliste. Entre 1964 et 1975, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques intervient largement sur les territoires montagnards : il a investi sur emprunt 13,9 millions de francs à Gourette (pour l'aménagement des remontées mécaniques principalement) et 8 millions à La Pierre Saint-Martin (LABROILLE et LOIR, 1980, p.8). Le rôle de l'État est également essentiel à cette époque, par l'intermédiaire du S.E.A.T.M. et des préfets. « *Dans les Pyrénées, les stations de ski présentent donc un espace « produit » conjointement par les collectivités locales et l'État, par l'intermédiaire de ses administrations* » (AVENTUR, 1986, p.611). Les stations pyrénéennes vont finalement inaugurer un « *nouveau mode de lancement* » dans lequel la collectivité publique joue un rôle essentiel : elle dispose de la maîtrise du foncier et du domaine skiable[286] et s'appuie sur des initiatives privées locales et sur des investisseurs sociaux pour la réalisation des hébergements (PERRET, 1993, p.127). Les

[285] Spécificité partagée avec les Départements de la Savoie (et la création de Courchevel) et des Pyrénées-Orientales. Il semblerait d'ailleurs que les élus du Conseil général des cantons de Laruns et d'Accous se soient rendus en Savoie (en août 1963) pour examiner le mode de fonctionnement de leurs stations (LABROILLE et LOIR, 1980).

[286] La rareté de la propriété foncière privée en altitude est une spécificité pyrénéenne. La zone des estives (qui correspond souvent au domaine skiable) appartient aux communes – sous le statut juridique complexe de communaux inter-vallées, le plus souvent (AVENTUR, 1986 ; AGUT, 2004 ; GERBAUX, 1994).

stations sont conçues dès leurs origines comme le fruit d'une combinaison d'intérêts publics et privés.

1.1.2. Des stations plus ou moins « intégrées »

D'initiative essentiellement locale, ces stations sont le fruit d'un aménagement plus ou moins intégré qui a évolué au fil de leur création. À Seignosse-le-Penon, l'aménagement initialement organisé sur la frange littorale, le long de la plage, est ensuite redirigé vers l'intérieur des terres. À Gourette, le développement, initié dans les années 1930-1960 sur les hauteurs du versant Sud, est peu à peu recentré en pied de piste, à la fin des années 1960.

Seignosse-Océan : une station « intégrée » inachevée

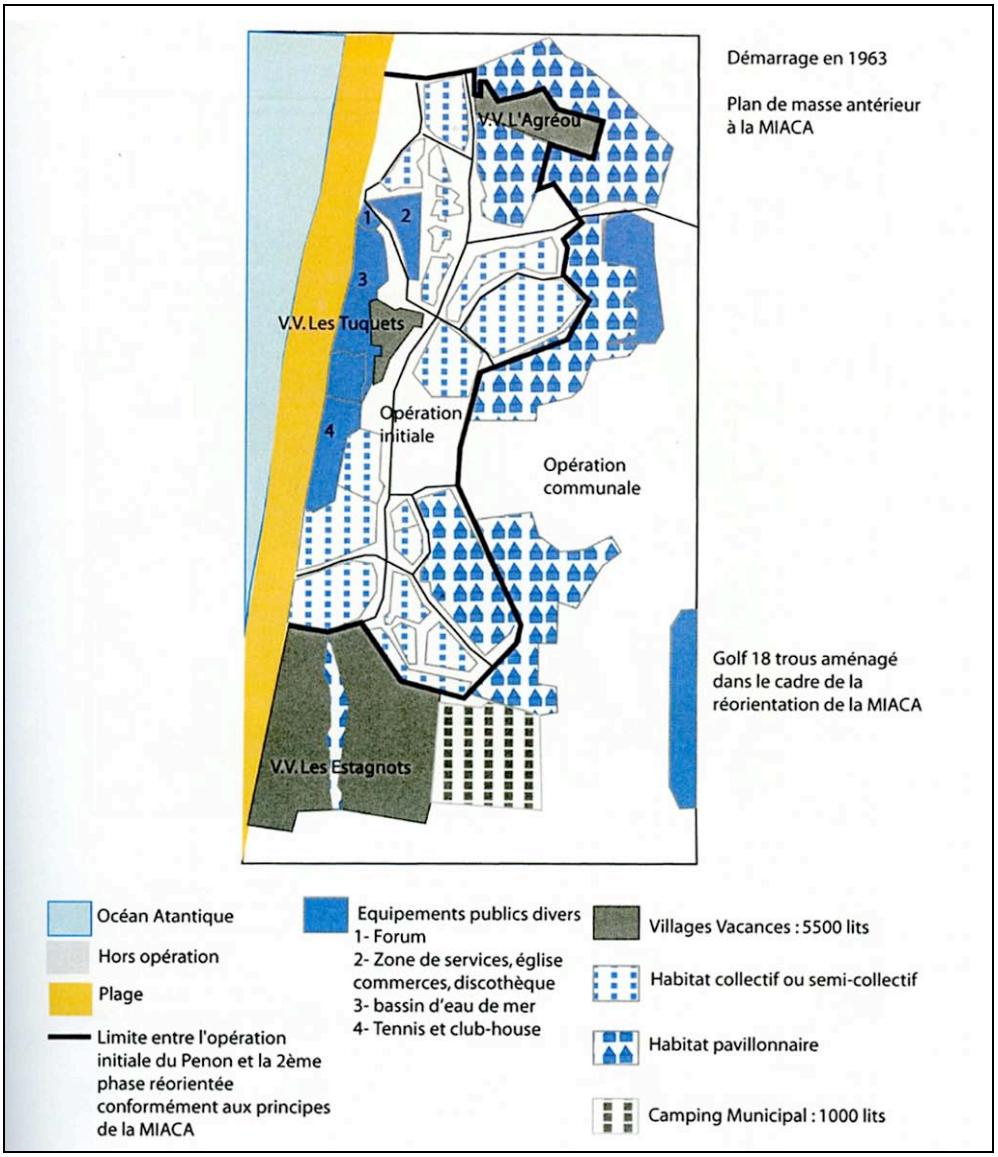
À partir des années 1960, l'attrait exercé par la côte Sud des Landes se confirme, la population permanente et les espaces urbanisés s'accroissent de façon marquée[287]. L'initiative communale d'aménagement de la côte littorale est désormais encadrée par la SATEL qui souhaite créer *ex nihilo* une station en front de mer, parallèle à la côte, s'étalant des Casernes aux Estagnots et pouvant accueillir 22 000 personnes. Ce projet est mis en œuvre dès 1965, selon les plans élaborés deux ans plus tôt par l'architecte Jean MARTY (CASSOU-MOUNAT, 1993, p.35).

Seignosse-le-Penon s'apparente, d'une certaine façon, au modèle « intégré » d'aménagement des stations de sports d'hiver[288] (fig.23). Le plan-masse a été conçu de façon globale et sa réalisation est assurée par un architecte en chef qui a pris le soin d'imposer des dispositions précises : zonage de l'espace, intégration du cadre bâti par un travail sur les espaces verts, régulation des implantations et des hauteurs des constructions, etc. Ces modalités d'aménagement ont d'ailleurs été intégrées au POS lorsqu'il fut créé (Seignosse-Magazine, 2005).

[287] Entre 1954 et 1962, la croissance de population à Seignosse est de l'ordre de 2% par an ; elle est de 20% entre 1962 et 1968. Au-delà de l'accroissement de la population permanente, le développement de Seignosse est fortement lié au développement touristique qui se fait largement sous forme de résidences secondaires (LABORDE, 1973, p.250). Ainsi le nombre de résidences principales augmentait de 165% à Seignosse entre 1962 et 1968 tandis que, dans le même temps, celui des résidences secondaires explosait (+940%), passant de 21 résidences en 1962 à 216 en 1968.

[288] Le terme employé ici est à ne pas confondre avec la définition qu'en a donné Sébastien FOUGNIE en 2008, abordant la « *station littorale intégrée* » comme un « *modèle optimal* » : la « *production du modèle d'aménagement touristique durable* ».

Figure 23. L'opération Seignosse : création d'une station ex nihilo



Source : Noailles, 2008 (d'après le Comité d'expansion d'Aquitaine)

Le plan général est structuré autour d'une triple polarité : le Sud à vocation commerciale, le centre dévolu à l'animation, au secteur hôtelier et aux équipements de loisirs et, au Nord, un espace réservé qui doit faire l'objet d'une seconde phase d'aménagement (NOAILLES, 2008, p.297). Le parti pris d'un aménagement parallèle au littoral, s'il permet de limiter l'atteinte de la forêt de production, a également pour vocation de limiter les déplacements motorisés. Les infrastructures utilisant beaucoup de place, qu'il s'agisse des parkings ou des installations sportives, sont établies dans la lette[289], afin de préserver la forêt et les autres sites (LABORDE, 1973, p.260). Ce choix d'aménagement doit également contribuer à permettre aux habitants et aux touristes d'arriver au plus près de leur lieu de pratique touristique (la plage consacrée comme espace essentiel d'attractivité). Hébergements et stationnements sont structurés de façon à promouvoir une station les "pieds dans l'eau".

[289] La lette (ou lète ou lède) est une appellation régionale des Landes de Gascogne pour signifier une dépression inscrite entre deux dunes de la zone littorale.

À Seignosse, l'aménagement de la station se déroule en deux grandes phases successives. Après une première phase d'aménagement par la commune du quartier des Estagnots, entre 1959 et 1963, l'ensemble côtier s'étalant du Penon aux Estagnots est réalisé et aménagé de 1964 à 1972, avec le soutien central de la SATEL. Dans cette lancée, des promoteurs nationaux vont également investir dans la station[290]. La société Merlin va par exemple acquérir une quantité importante de droits à bâtir : elle est à l'origine de la construction de trois ensembles qui représentent aujourd'hui près de 20% de la capacité d'accueil de la station. Dès 1967, les travaux visant l'aménagement du centre commercial du Penon sont mis en œuvre et s'accompagnent de la réalisation d'une place d'accueil (la place Victor Gentille) et d'un night-club (l'Escargot), pour assurer l'animation et la rencontre dans cet espace central. Ce premier acte se traduit, entre autres, par la création de 15 000 lits sur plus de 150 hectares. Il s'agit de constructions denses[291] sur les espaces découverts de la lette, en arrière de la dune littorale. Dans cette lignée, le premier plan d'eau artificiel alimenté en eau de mer est livré en 1970 pour une capacité de 5500 m^2 ; le second est livré l'année suivante, portant la surface de baignade des bassins d'eau de mer à un hectare (Seignosse-Magazine, 2005) – cliché 20.

Cliché 20. Les bassins d'eau de mer de Seignosse-le-Penon

Source : Seignosse-Magazine, 2005, p.21

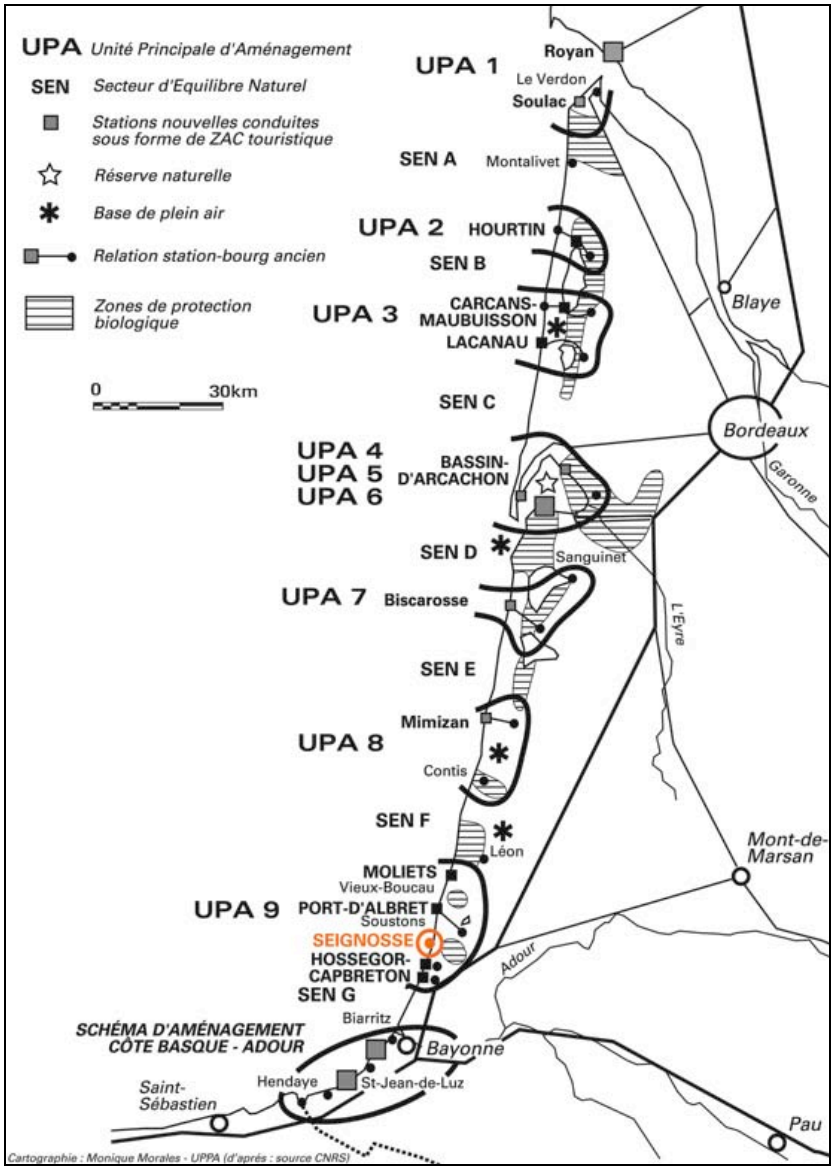
[290] En ce sens, la station de Seignosse-le-Penon, comme celle de Gourette, est largement le fruit d'une forme de partenariat public-privé.

[291] Cette densité se traduit également par des constructions individuelles jumelées réalisées sur des lots de 150 à 300 m^2 et des villas particulières sur des lots de 800 à 1200m^2. Ce choix d'un urbanisme dense est critiqué par certains, mais encouragé par d'autres. Les premiers fustigent une urbanisation créée dans une zone vulnérable (dune littorale, lette littorale et forêt de protection). Les seconds soulignent l'intérêt d'une concentration de l'habitat qui permet de limiter la destruction de la forêt et de rentabiliser les équipements (LABORDE, 1973, p.261).

Après 1972, la MIACA marque un coup d'arrêt à cette politique d'aménagement : la seconde phase du projet, qui prévoyait initialement la prolongation de l'aménagement linéaire du littoral en direction des Casernes, au Nord, ne sera jamais réalisée. Présidée désormais par Émile BIASINI, la MIACA des années 1970, dont la ligne budgétaire a été renforcée, impose sa vision et (ré)oriente l'aménagement du littoral aquitain. En 1972, alors que Seignosse est classée station balnéaire, la MIACA met un terme à de nombreuses constructions qui s'avéraient non conformes à ses objectifs, à Seignosse le Penon[292], comme à Moliets, Mimbeau (au Cap Ferret) ou Lacanau Océan (NOAILLES, 2008, p.350). Le schéma d'aménagement de la Côte Aquitaine, adopté en 1972 et structuré à partir de la division du territoire en seize secteurs, révèle d'ailleurs la dimension taylorienne de cette politique d'aménagement. D'un côté, neuf unités prioritaires d'aménagement (U.P.A.) sont identifiées et confiées à différents architectes qui en assurent la conception et la mise en oeuvre. De l'autre, sept secteurs d'équilibre naturel (S.E.N.) sont proposés. L'opération de Seignosse-le-Penon est intégrée dans l'U.P.A. « 9 » et le S.E.N. « F » (fig.24). La réorientation de son projet d'aménagement est confiée par Émile BIASINI à l'architecte AUBERT. La poursuite de l'extension de Seignosse-le-Penon est compromise sur la frange littorale.

[292] Création *ex nihilo*, le projet de Seignosse-le-Penon a été stoppé en raison de sa conception en rupture avec l'arrière-pays et le vieux bourg. Sa localisation sur la lette pré-littorale et dans la forêt de protection (milieux réputés d'équilibre fragile) pose également question. Ce projet a rapidement été considéré comme le modèle qu'il ne fallait pas poursuivre sur la Côte Aquitaine (BIBIE et LABORDE, 1998, p.31).

Figure 24. Seignosse-le-Penon dans le schéma d'aménagement de la Côte Aquitaine



Réalisation : M. Moralès – UPPA/CNRS

La mission doit s'adapter aux réalisations déjà entreprises qu'elle intègre à ces schémas d'aménagement. La seconde tranche d'aménagement de Seignosse, initialement prévue au Nord de la station, ne voit jamais le jour. Entérinant la réorientation opérée sous l'instigation de la seconde MIACA, le Conservatoire du Littoral acquiert, entre 1995 et 1996 (auprès de la C.D.C.), 72 hectares du cordon dunaire initialement destinés à édifier la partie Nord de la station (en direction des Casernes). Cette évolution engendre deux conséquences majeures dans l'urbanisation de la station. D'une part, l'urbanisation est densifiée au niveau du Penon. La responsable du service communication de Seignosse affirme que, « *pour respecter le nombre de lits qui était prévu et comme on ne pouvait plus s'étendre, ils ont alors décidé de construire en hauteur au Penon et c'est pour ça qu'ils ont fait cette "station de ski"* » (entretien du 20 janvier 2009). D'autre part, l'extension de la station est également redirigée vers l'Est, à l'arrière de la frange littorale dans la forêt de Seignosse. Les constructions se font plus discrètes et sont dispersées, perpendiculairement à la côte, dans la forêt et le long des avenues repartant vers le bourg.

L'aménagement en profondeur a succédé à un aménagement initialement conçu comme linéaire, en bord de mer. Cet arrêt porté à l'extension par la MIACA est lisible dans le paysage. La situation spécifique de Seignosse-le-Penon tient pour beaucoup à l'inachèvement du projet urbain initialement envisagé. L'organisation urbaine et paysagère de la station traduit cette évolution, tant du point de vue des espaces de sociabilité (la centralité économique et commerciale du Penon ne sera jamais matérialisée par une centralité géographique), qu'au regard des espaces de circulation (l'avenue Chambrelent s'interrompt brutalement contre la forêt à l'extrême Nord). Le schéma d'organisation urbaine en front de mer a abouti à une distribution linéaire des unités paysagères (VLES, HATT *et al.*, 2009, pp.30-31) – fig.25 :

1- La plage, vaste étendue de sable, s'ouvre sur l'océan Atlantique.

2- La dune littorale se divise en deux. La partie Nord (secteur des Casernes) est préservée de l'activité humaine du fait de son acquisition par le Conservatoire du littoral. La partie Sud est aménagée pour permettre l'accès aux plages.

3- La lette est principalement aménagée par de vastes parkings qui alimentent les différents accès aux plages. On y trouve également les nombreuses infrastructures de loisirs (cours de tennis, parc aquatique, etc.).

4- L'espace faisant suite à la lette constitue la partie urbanisée la plus dense de la station (en concentration et en volume de bâti – du R+3 au R+6).

5- L'axe routier principal, l'avenue Chambrelent, alimente la station du Nord au Sud. Très larges et sinueuses, les deux voies de circulation sont séparées par un vaste terre-plein végétalisé qui favorise la fluidité des flux de circulation.

6- Les lotissements sous couvert forestier, enfin, sont des espaces à vocation résidentielle constitués en majorité de logements individuels. Réalisés dans un style « néo-landais » (LABORDE, 1986, p.567), ils sont de faible hauteur (généralement inférieurs à R+1) et sont intégrés à la forêt suivant des principes différents d'occupation des îlots : une urbanisation lâche (les maisons individuelles et les résidences collectives occupent de manière équilibrée l'îlot boisé) et une urbanisation resserrée (l'habitat en bande est concentré sur une portion de cet îlot, laissant place à un large espace boisé). L'alternance de ces deux types d'organisation, lâche et resserrée, contribue à créer une impression de dilution du bâti dans le végétal, tout en brisant la monotonie qui pourrait incomber à ces vastes ensembles exclusivement résidentiels. Ils constituent, d'un point de vue paysager, une transition entre l'espace densément urbanisé à l'arrière de la dune et le domaine forestier "sauvage".

Figure 25. Les unités paysagères à Seignosse-le-Penon : un découpage fonctionnaliste

Conception : G. Fablet et A. Jaymot, janvier 2009

Gourette, une station de deuxième génération faiblement intégrée

Rares sont les stations intégrées dans les Pyrénées. Gourette s'apparente plutôt à une station dite de « deuxième génération ». Son aménagement n'a ni été financé et réalisé par un promoteur unique, ni été orchestré par un architecte en chef. Si Gourette n'est pas une station « intégrée » au sens effectif du terme, elle tend pourtant à s'en rapprocher par certains aspects : choix d'aménagement en front de neige autour d'une pseudo grenouillère à partir des années 1970, recours à un urbanisme de zonage ou encore – et surtout – rôle central d'aménageur joué par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques. L'intervention du département dans la création de la station marque un tournant majeur dans sa conception urbaine. Dans les années 1970, on passe d'une "urbanisation panoramique" (en hauteur avec vue sur la montagne et la vallée) à une urbanisation en pied de piste (selon le modèle promu par le S.E.A.T.M. d'un front de neige au pied de la grenouillère).

Les premiers établissements réalisés dans l'entre-deux-guerres (comme l'hôtel l'Amoulat construit en 1935, la chapelle réalisée en 1937 ou le chalet Edelweiss) et même jusqu'au milieu des années 1960 (le V.V.F., les résidences Bellevue et vallée d'Ossau par exemple) ont été édifiés sur les hauteurs, parfois même en flan de montagne, en fonction du panorama que pouvaient offrir les édifices sur la vallée et/ou la montagne. Il ne s'agit pas encore d'être au plus près des pistes (même si on y vient skier), mais bien de profiter d'un paysage exceptionnel[293] (cliché 21).

Cliché 21. Une urbanisation "panoramique" dans les années 1930-1960

L'Edelweiss

Cliché : E. Hatt, février 2010

La chapelle

Cliché E. Hatt, juillet 2008

[293] Le cirque de Gourette (619 hectares) est d'ailleurs classé par l'arrêté du 19 mars 1937, afin de préserver ce paysage naturel. La DIREN n'est à l'heure actuelle pas en mesure de fournir les motifs et motivation de cette préconisation, ni les enjeux et préconisations dont ce site doit faire l'objet.

Le sanatorium du V.V.F. - Belambra – Lou Sarri

Cliché : E. Hatt, fevrier 2010

L'hôtel Crête blanche dans les années 1960

Source : Arripe, 1996, p.78

Jusqu'à l'intervention du département et la massification des pratiques touristiques hivernales, les réalisations ne visent pas seulement la pratique du ski mais bien celle de la montagne au sens large, incluant le plaisir de la contemplation des paysages. C'est dans ce contexte que ce qui semble avoir été la première proposition de schéma d'aménagement a été réalisée en 1935. Les frères André CARMES (architecte de Montauban) et Marcel CARMES (industriel palois) s'aventurent dans la conception d'un plan de lotissement du quartier de Gourette. Ils proposent un « *Plan d'ensemble d'aménagement du Centre de Gourette* », édifié sur les hauteurs du versant Sud (fig.26 et 27).

Figure 26. Premier plan du lotissement de Gourette, 1935

Source : Carmes, 1935 - archives communales des Eaux-Bonnes

Figure 27. « Plan d'ensemble d'aménagement du Centre de Gourette », 1935

Source : Carmes, 1935 - archives communales des Eaux-Bonnes

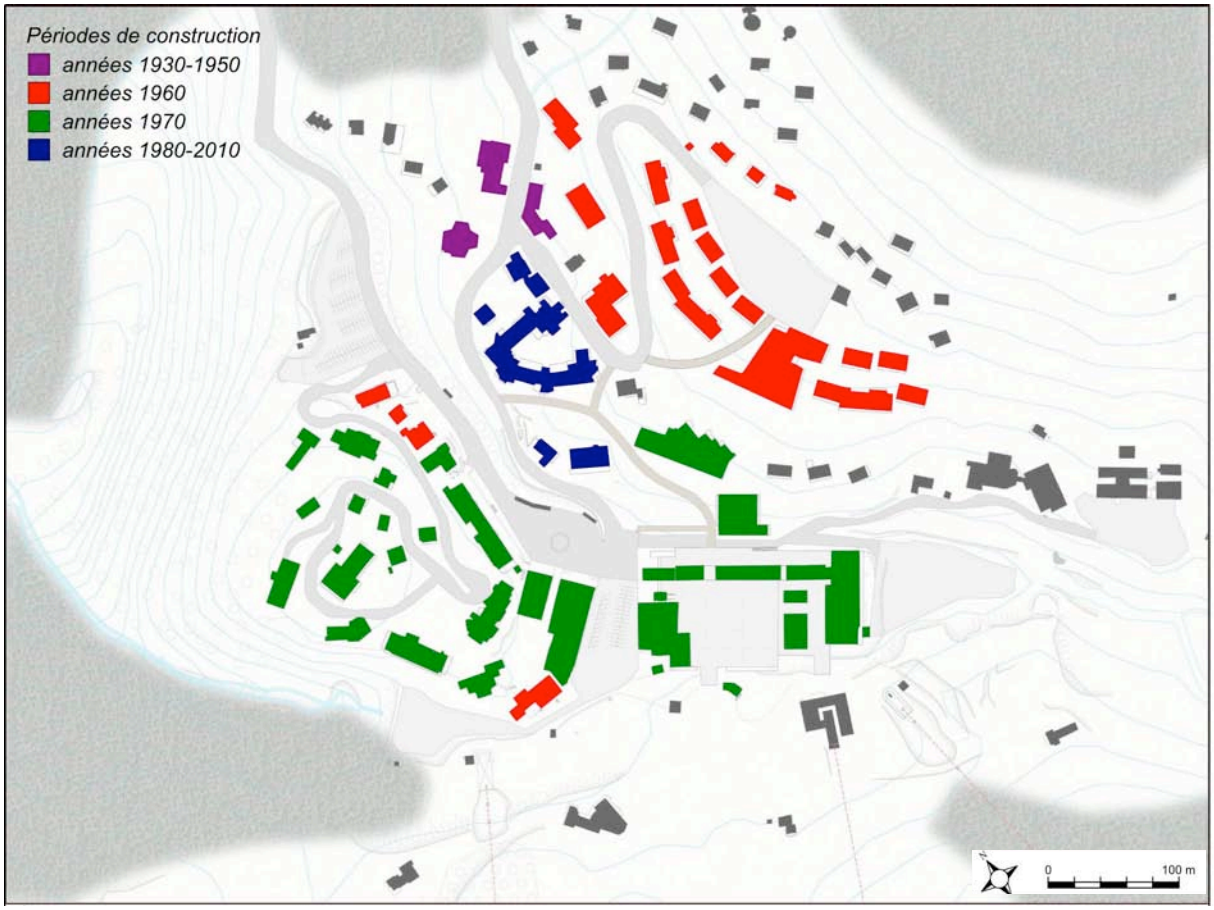
Ce plan d'ensemble, qui prévoyait l'interdiction des constructions sur le versant Nord, au-delà de la rivière du Valentin, n'est pas suivi d'effet. Un second projet de lotissement de la station de Gourette voit le jour en 1954. Il est réalisé par le département, à partir d'un zonage spatial tripartite (la zone des chalets pour skieurs, la zone hôtelière et une zone « *non aedificandi* », c'est-à-dire non constructible). Ce plan, qui organisait également l'aménagement sur les hauteurs du versant Sud, n'est pas non plus suivi d'effet. La zone initialement envisagée comme non constructible fait finalement l'objet de vastes aménagements à la fin des années 1960 et au début des années 1970, révélant l'évolution en cours au niveau national (établissement de la « doctrine neige » par le S.E.A.T.M. et création des stations intégrées de troisième génération). Il convient toutefois de souligner que ce redéploiement de l'urbanisation en pied de piste, n'est pas complètement nouveau (comme en témoigne encore « l'étoile des neiges » sur la place Sarrière – cliché 22) ; c'est l'ampleur du phénomène qui marque cette nouveauté.

Cliché 22. L'irréductible « étoile des neiges » sur la place Sarrière

Cliché : E. Hatt, mai 2011

La station, qui s'est en premier lieu développée sur le versant Sud, en flan de montagne, pour profiter du soleil et du panorama paysager, se redéploie en définitive au plus près des pistes (fig.28). Cette évolution n'avait d'ailleurs pas non plus été envisagée clairement dans le schéma d'aménagement proposé par la société d'équipement des Basses-Pyrénées en 1965.

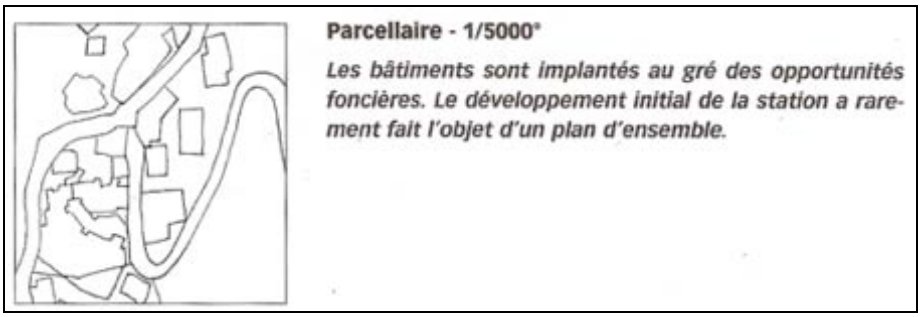
Figure 28. Redéploiement des constructions en pied de piste dans les années 1970



Conception : E. Hatt ; réalisation : M. Sauvage

La station est ainsi largement le fruit des opportunités foncières, qui se multiplient à partir des années 1970 (fig.29).

Figure 29. Structure urbaine des stations de "deuxième génération" – l'exemple de Gourette



Source : AFIT, 1999

La réalisation du complexe du Valentin, en pied de pistes, s'érige comme le symbole de cette réorientation (cliché 23). L'architecte mandaté pour cette opération est d'ailleurs l'un de ceux qui a réalisé les Ménuires, station intégrée de « troisième génération » : Jean Benjamin MANEVAL. S'il n'est pas associé dans cette entreprise à Philippe DOUILLET (avec lequel il a réalisé les Ménuires, mais également la ville nouvelle de Mourenx, dans les Pyrénées-Atlantiques), il travaille sur ce projet en collaboration avec ANINOS.

Cliché 23. Le complexe du Valentin en pied de pistes

Cliché : E. Hatt, février 2010

Initié en 1969, ce complexe est achevé en 1971, date à laquelle débute l'aménagement de la butte Sendeits par la société d'équipement des Basses-Pyrénées (cliché 24).

Cliché 24. La butte Sendeits : une urbanisation fordienne des années 1970

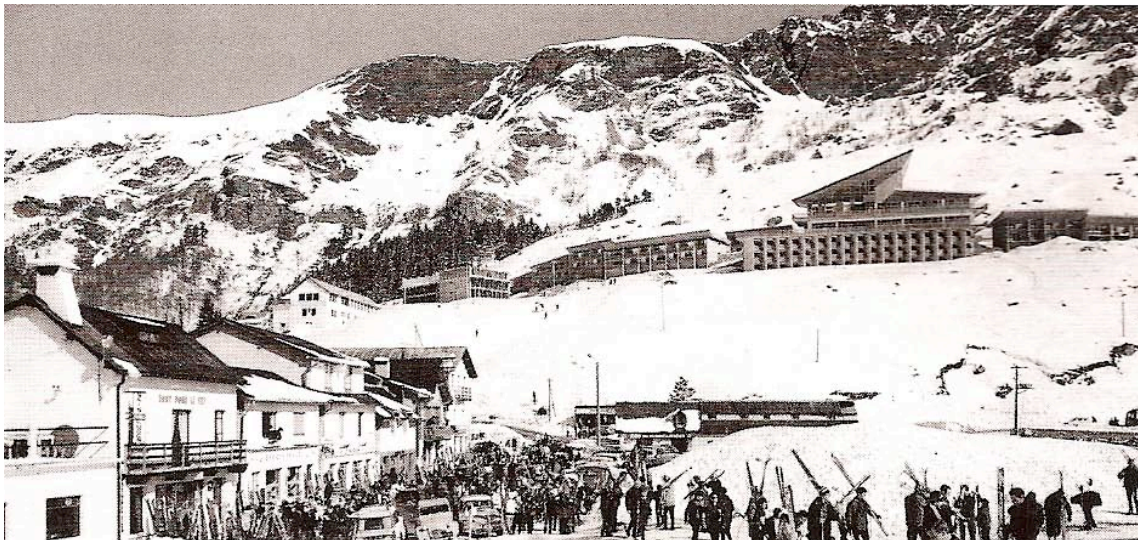
Cliché : E. Hatt, février 2010

Désormais, la station dispose d'une forte capacité d'accueil en pied de piste, comme le vante une publicité de l'époque : « *les résidences du Valentin mettent les pistes à 20 mètres de votre porte* » (ARRIPE, 1996, p110). L'urbanisation "spontanée" de la station (sans véritable plan d'ensemble) a finalement abouti à une juxtaposition et une forte concentration de constructions, d'architectures et de volumétries différentes, conférant une identité très urbaine à la station. L'absence de style architectural est flagrante ; le bâti a été conçu sur plusieurs époques, par des constructeurs différents. Deux périodes se distinguent nettement :

- Les constructions des années 1930-1960 : réalisations relativement bien intégrées dans le site et conçues principalement sur les hauteurs du versant Sud pour profiter de l'ensoleillement et du panorama offert (cliché 25) ;

Cliché 25. Les constructions "panoramiques" des années 1930-1960

Le VVF vu depuis le pied des pistes dans les années 1960



Source : Arripe, 1996, p .95

L'hôtel l'Amoulat

Cliché : E. Hatt, novembre 2008

Le V.V.F. - Belambra

Cliché : E. Hatt, juillet 2008

Résidence Vallée d'Ossau

Cliché : E. Hatt, février 2010

- Les constructions d'envergure de la fin des années 1960 et de la décennie 1970[294] : redirigé au plus près du domaine skiable, cet urbanisme de grande hauteur recourt largement aux matériaux de béton et de verre. Ces bâtiments, tels Euroneige ou le complexe du Valentin, sont les symboles de la modernité des années 1960-1970 (cliché 26).

Cliché 26. Les constructions en pied de pistes dans les années 1970

Le complexe Euroneige

Cliché : E. Hatt, décembre 2008

Le complexe du Valentin

Cliché : E. Hatt, janvier 2010

Marquée par une urbanisation dense et accélérée (deux décennies suffisent pour réaliser la majorité des infrastructures), la station est passée de 1000 lits en 1964, à 3000 en 1971, 6000 en 1974 et 6500 en 1976 (ARRIPE, 1996, p.118). Elle accueille 7000 personnes en mars 1966 et ils sont 12 500 en 1970 (ce qui entraîne à cette date la venue de 3000 voitures et de 54 cars).

Les stations de Seignosse-le-Penon et de Gourette ont donc été globalement créées en deux décennies, dans un site vierge selon des conceptions plus ou moins intégrées. Reste à présent à aborder la question des modalités architecturales et urbanistiques qui ont structuré ces aménagements.

[294] André FABRE, dans son rapport à la SEPA (1989, p.8) regrette ici le « quasi-monopole » opéré par une société de construction et d'aménagement (la SATCO) à qui est confiée la charge de réaliser les ensembles immobiliers les plus importants de la station (Euroneige, Christiana 2000, Isards, Le Valentin).

1.2. Des conceptions urbanistiques « modernes »

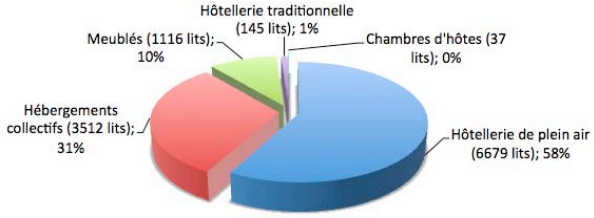
Construites à l'époque de la démocratisation des vacances et de la pratique intensive du ski ou de la plage, ces stations ont été conçues par des urbains, pour des urbains en quête d'activités dépaysantes. Elles ont ainsi été créées pour et autour de l'activité touristique centrale (le ski ou la plage), selon une conception *taylo-fordo-keynésio-corbusienne*. Ancrées sur le modèle du tourisme social, ces stations révèlent la prépondérance accordée en ce temps-là aux déplacements (notamment aux circulations motorisées) et à l'immeuble collectif.

1.2.1. Les enjeux du tourisme social à Gourette et Seignosse-le-Penon

Initié à la fin des années 1950, le développement des stations de Seignosse-le-Penon et de Gourette s'accélère durant les deux décennies suivantes, dans une période de croissance marquée par la pensée utopiste d'une société démocratique et égalitaire. Dans ce contexte keynésien d'après-guerre, une large place est conférée au tourisme social. Les structures d'hébergement de tourisme social sont nombreuses et variées dans ces deux stations qui se sont construites avec la volonté de rendre la montagne et le littoral accessibles à tous.

À Seignosse, la commune et le Conseil général ont fortement ancré leurs démarches sur le tourisme social, prôné *a posteriori* par la MIACA de Philippe SAINT MARC. Parmi les premières réalisations, on compte un V.V.F. aux Estagnots (800 places) et un V.V.T. de 1060 places au Penon (LABORDE, 1973, p.261). Au-delà de ces deux villages vacances des Estagnots et du Penon (devenus depuis Belambra), ont également été créés deux Villages club (les *Violettes* et *Louis Forestier*) et de nombreux villages vacances associatifs : le village vacance de l'Association Touristique, Sportive et Culturelle des Administrations Financières (A.T.S.C.A.F.), celui de la Caisse de Retraite et de Prévoyance des Clercs et Employés de Notaires (C.R.P.C.E.N.), ou encore celui de la Fédération des Œuvres Laïques du Lot (FOL) et de la Ligue de l'enseignement. Il faut également ajouter à cette forte présence d'un hébergement collectif, l'hôtellerie de plein air (qui représente aujourd'hui 58% des hébergements marchands de Seignosse). L'hébergement collectif constitue encore aujourd'hui un enjeu essentiel pour la station. Parmi les 11 489 lits professionnels que compte la commune en 2008, 31% le sont sous forme d'hébergement en collectif (à l'échelle du département des Landes, cette part n'est que de 9%) et 58% en hôtellerie de plein air (fig.30).

Figure 30. L'offre d'hébergement marchand à Seignosse en 2008



Conception : E. Hatt, d'après C.D.T. des Landes, 2008

Figure 31. L'offre d'hébergement marchand aux Eaux-Bonnes Gourette en 2007

Conception : E. Hatt, d'après Comète, 2009

À Gourette, l'aménagement mis en œuvre par la Société d'équipement des Basses-Pyrénées s'ancre également sur le tourisme social. La première infrastructure d'envergure, le V.V.F. villagium Lou Sarri, entreprise dès 1962, voit le jour en 1964. Réalisé par la Centrale Immobilière de la C.D.C., le complexe du V.V.F. – symbole du tourisme social de l'époque – peut accueillir 800 personnes. Il fait grimper la capacité d'accueil de 200 à 1000 lits. Au-delà du V.V.F., Gourette compte de nombreux hébergements "en collectivité" : le chalet pyrénéen (réalisé en 1957), le chalet Pyrénéa Sports, le chalet du Cardet de la Fondation des œuvres laïque (FOL) et de la ligue de l'enseignement des Pyrénées-Atlantiques, le bâtiment du centre A.S.P.T.T. de Pau (le chalet Les Jonquilles), un centre jeunesse et sports, le chalet Edelweiss des P.T.T. et le refuge du Club Alpin Français (CAF). En 2009, aux Eaux-Bonnes Gourette, 36% des 10 000 lits touristiques sont en hébergement collectif (fig.31).

1.2.2. Des stations marquées par la prégnance de l'automobile

Conçues à l'ère du développement de la motorisation et de l'accès à l'automobile, ces conceptions *ex nihilo*, qui se voulaient fonctionnelles, ont accordé une large place à la circulation motorisée et à la gestion des stationnements qui en découlent.

À Seignosse-le-Penon, par exemple, la conception du réseau viaire est révélatrice du rôle joué dans les années 1960 par la circulation motorisée dans l'explosion du tourisme de masse. L'accès à la station se fait exclusivement par la route. L'avenue Chambrelent constitue la véritable « *colonne vertébrale* » de la station (PLU, 2005), dont elle assure la desserte Nord/Sud, tout en structurant les différentes unités urbaines et paysagères qui la composent (cliché 27). Artère majeure, séparée par un vaste terre-plein central végétalisé, cette avenue est révélatrice de la prépondérance accordée à cette époque à la circulation motorisée dont elle doit assurer la fluidité des flux.

Cliché 27. L'avenue Chambrelent : épine dorsale de Seignosse-le-Penon

Cliché : E. Hatt, juin 2009

Source: Seignosse-Magazine, 2005, p.19

Autre symbole de cette époque fordienne, on retrouve à Seignosse-le-Penon de larges espaces de stationnement principalement distribués le long de l'océan, dans la lette, à l'arrière de la dune (cliché 28). On notera par ailleurs que, dans une certaine adaptation des théories de l'urbanisme moderne, les vastes parkings du Penon, des Bourdaines et des Estagnots sont des surfaces neutres, les plus fonctionnelles possibles, dépourvues de toute ornementation jugée superflue ; un espace à l'aspect dénudé et minéral.

Cliché 28. Des stationnements au plus près des plages

Le Penon à la fin des années 1960

Source : Seignosse Magazine, 2005, p.27

Le Penon, août 2009

Cliché : E. Hatt, juin 2009

Il s'agit de favoriser l'accès en voiture au plus près du lieu de la pratique touristique (la plage dans ce cas). Tout est mis en œuvre pour développer une fréquentation de la station "les pieds dans l'eau". Les infrastructures touristiques (terrains de tennis, jeux pour enfant, parc aquatique, etc.) se trouvent également au plus près de la plage, au niveau de la lette. On retrouve d'ailleurs le même schéma d'aménagement – qu'il s'agisse de la gestion des circulations (le long de l'avenue Chambrelent) ou de la gestion des stationnements (en arrière de dune principalement, mais également le long de l'avenue Chambrelent) pour chacune des trois unités urbaines, c'est-à-dire, dans le quartier du Penon (fig.32), dans le quartier des Bourdaines (fig.33) et, dans une moindre mesure, dans celui des Estagnots (fig.34). Parkings et infrastructures touristiques y sont disposés au plus près des plages.

Si les circulations motorisées sont favorisées dans cette station, la déambulation piétonne n'est pas pour autant ignorée. Parallèlement aux grandes avenues, sans trottoirs, bordées de stationnement en épis, ainsi qu'aux vastes parkings dépourvus d'espace pour les piétons et sans ombrages, on trouve également de très grands îlots imperméables à la circulation automobile (dont le pont marchand est le symbole). L'aménagement des espaces publics se révèle en définitive très contrasté, « *entre le "tout-automobile" et le "tout-piéton"* » (CREHAM, 2001).

Figure 32. Structuration urbaine du Penon

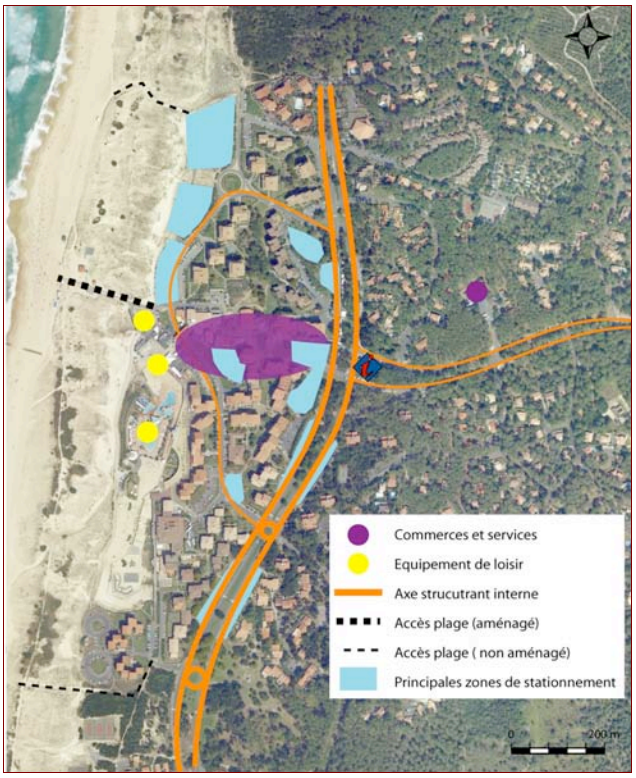


Figure 33. Structuration urbaine des Bourdaines

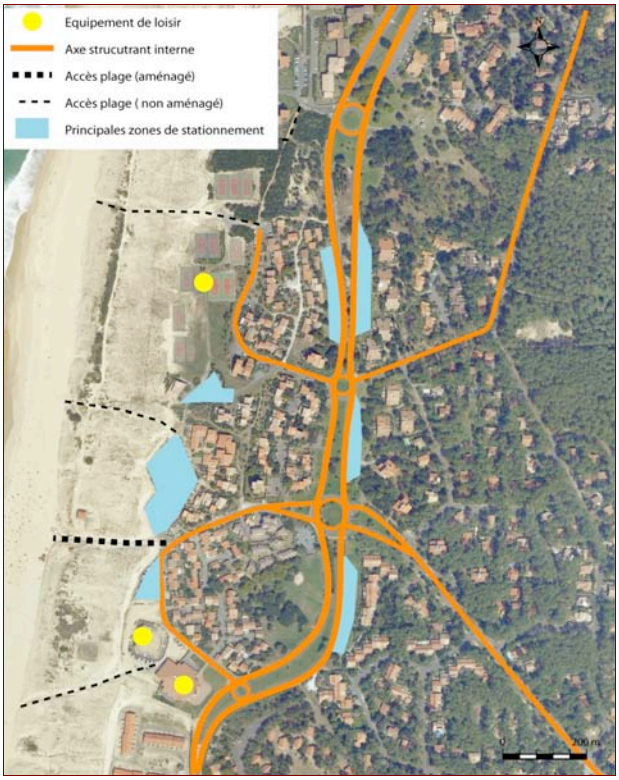


Figure 34. Structuration urbaine des Estagnots

Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

À Gourette, la prégnance accordée à la circulation motorisée et aux espaces de stationnement est encore plus lisible. Afin de répondre à l'objectif d'une station "skis aux pieds", de vastes parkings ont été réalisés en pied de piste. Au début des années 1960, un gigantesque parking se trouve au plus près de la montagne, sur l'emprise actuelle du complexe du Valentin (cliché 29).

Cliché 29. La voiture au pied du domaine skiable en 1962

Source : Arripe, 1996

La réalisation du complexe immobilier du Valentin a d'ailleurs intégré cette volonté d'arriver en voiture au plus près du lieu de la pratique sportive. Un parking couvert y a été aménagé en rez-de-chaussée du bâtiment[295], sous la dalle. Un second parking (le parking réalisé dans le secteur du Cardet) est venu compléter cette capacité de stationnement en pied de piste, dans les années 1990 (cliché 30).

Cliché 30. De vastes espaces de stationnement en pied de piste en 2009

Parking couvert du Valentin

Cliché : E. Hatt, janvier 2009

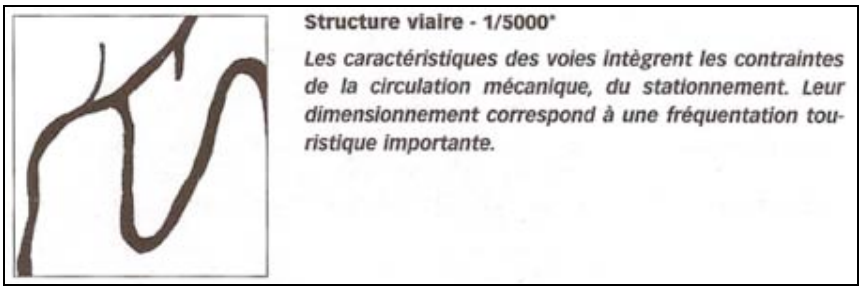
Parking du Cardet

Cliché : E. Hatt, fevrier 2010

[295] Appartenant à la copropriété du Valentin, ce parking est d'usage privé. La régie départementale a toutefois racheté, dès 1973, 395 places de parkings couverts (la gestion en est confiée à la SEPA).

Le principe de la circulation motorisée est au cœur du modèle d'aménagement des stations dites de deuxième génération, comme l'a mis en évidence l'Agence française d'ingénierie touristique (AFIT), en 1999 (fig.35).

Figure 35. La structure viaire des stations de "deuxième génération" – l'exemple de Gourette

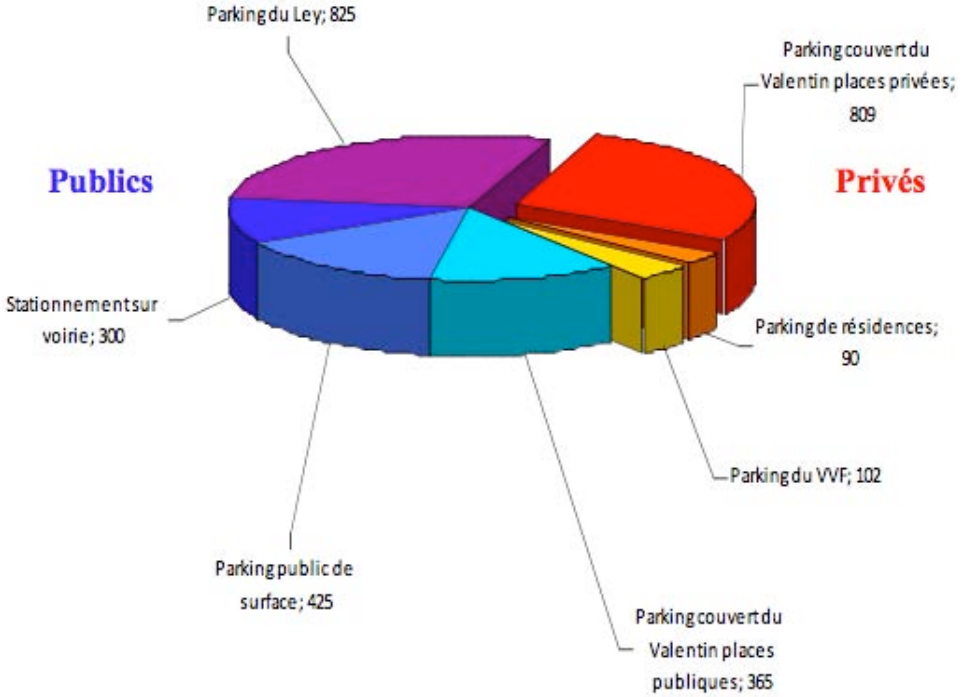


Exemple de la station de Gourette dans les Pyrénées-Atlantiques (64) – altitude : 1350 m

Source : AFIT, 1999

La station de Gourette compte ainsi, en 2001, près de 3000 places de stationnement (fig.36). Il existe plus de 1000 places de stationnement public et environ 1000 places de stationnement privé au cœur de la station ; auxquelles s'ajoutent un peu moins de 1000 places de stationnement public au niveau du plateau du Ley. La moyenne journalière annuelle en 1999 est, quant à elle, de 1684 véhicules (Agence ADOUR-PYRENEES, 2001).

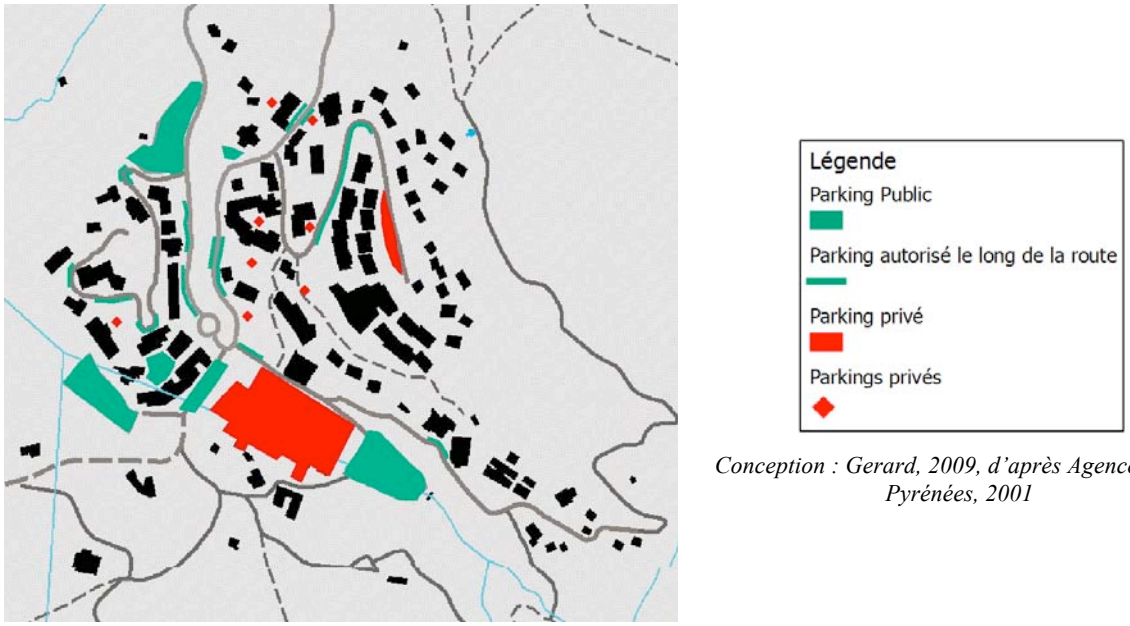
Figure 36. Répartition des espaces de stationnement public et privé à Gourette



Source : Hatt,Vlès (dir.), 2009 – réalisation Carboni et al., d'après Agence Adour Pyrénées, 2001

L'emprise des espaces de stationnement est particulièrement lisible au sein de la station (fig.37).

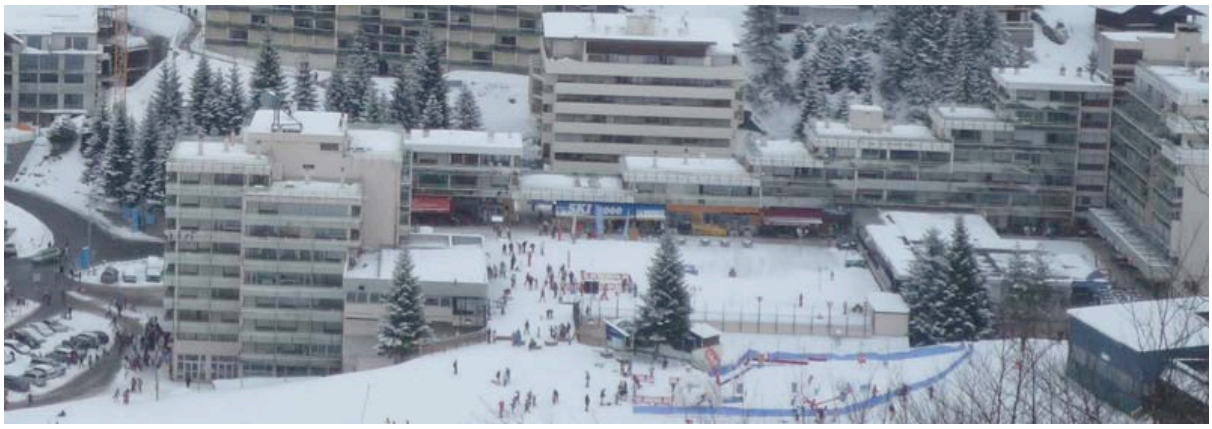
Figure 37. L'emprise du stationnement dans la station de Gourette



Conception : Gerard, 2009, d'après Agence Adour Pyrénées, 2001

Cette prépondérance accordée à l'automobile va de pair avec la volonté de séparer les modes de circulation. L'urbanisme moderne-fonctionnaliste a érigé le modèle de la séparation des circulations (piétonnes/motorisées) en principe fondateur de la ville du XX^{e} siècle (chapitre1). Urbanisme de dalle et structures sur pilotis sont convoqués pour répondre à de tels objectifs. Ces principes ont largement été appliqués dans les stations contemporaines dans lesquelles l'accessibilité physique et la question des stationnements tiennent une place fondamentale. Il en va ainsi de la symptomatique "esplanade" sur dalle du Valentin, à Gourette (cliché 31). Cette esplanade, à savoir la dalle située au niveau supérieur du complexe immobilier (au-dessus du parking souterrain), est un rectangle fermé par les constructions du Valentin sur trois de ses côtés et ouvert sur le Sud en direction du domaine skiable.

Cliché 31. L'esplanade du Valentin à Gourette : une dalle urbaine en front de neige



Cliché E. Hatt, février 2010

Cette dalle joue, d'une certaine façon, le rôle de "grenouillère"[296]. Point de convergence des pistes, elle apparaît comme étant à la fois un espace de déambulation privilégié et un lieu de rencontre et d'échange riche en services et commodités. Le complexe immobilier constitue un front de neige bâti dont les terrasses offrent une vue de premier choix sur la scène des pratiques touristiques (le domaine skiable principalement). Cet urbanisme sur dalle se traduit également par le recours à des "passerelles dallées" faisant la jonction entre deux unités urbaines. Si la dalle d'envergure est peu utilisée dans l'urbanisme touristique, la passerelle, elle, l'est plus souvent (cliché 32). Présente à Gourette (comme complément de l'esplanade sur dalle du Valentin), le modèle de la passerelle se retrouve également à La Pierre Saint-Martin (elle fait la jonction entre deux barres d'immeubles) et à Seignosse-Océan (elle permet de relier les constructions réalisées sur la dune aux infrastructures touristiques situées dans la lette). Le recours à ce type de passerelle est caractéristique de cette conception urbanistique des années 1960-1970 qui dissocie espace de circulation motorisée au rez-de-chaussée et espace piétonnier surélevé sur dalle.

Cliché 32. Les passerelles comme outil architectural de séparation des circulations

La passerelle du Valentin, à Gourette

Cliché : E. Hatt, janvier 2010

La passerelle de La Pierre Saint-Martin

Cliché : E. Hatt, février 2009

Le pont marchand de Seignosse

Clichés : E. Hatt, mai 2010

Au-delà de l'attention portée aux circulations motorisées, la dimension fordienne de ces stations se retrouve dans les choix urbanistiques inhérents au cadre bâti. La « machine à habiter » s'impose dans les années 1960-1970 comme modèle d'aménagement dans les Pyrénées, mais également, dans une moindre mesure, sur le littoral landais.

[296] Sur le concept de grenouillère, espace central du schéma idéal de la station intégrée, se reporter au premier chapitre.

1.2.3. Transposition de la « machine à habiter » en montagne et sur le littoral

La conception de ces deux stations s'inscrit en rupture avec les modèles traditionnels d'aménagement des stations de montagne et du littoral. Ces opérations répondent à la demande caractéristique d'un tourisme de masse par de grands ensembles immobiliers très fonctionnels, à proximité de l'océan ou de la montagne et des infrastructures touristiques (commerces et équipements de loisirs). On peut toutefois établir une distinction entre les modèles urbains de Seignosse-le-Penon et de Gourette.

À Gourette, le cadre bâti s'ancre clairement sur les principes de l'architecture moderne : les immeubles collectifs sont constitués de larges tours ou barres (de béton et de verre), qui affirment le caractère novateur de l'architecture face à l'imposant milieu montagnard dans lequel elles prennent corps (cliché 33).

Cliché 33. La verticalité architecturale face à la montagne

Le complexe du Valentin

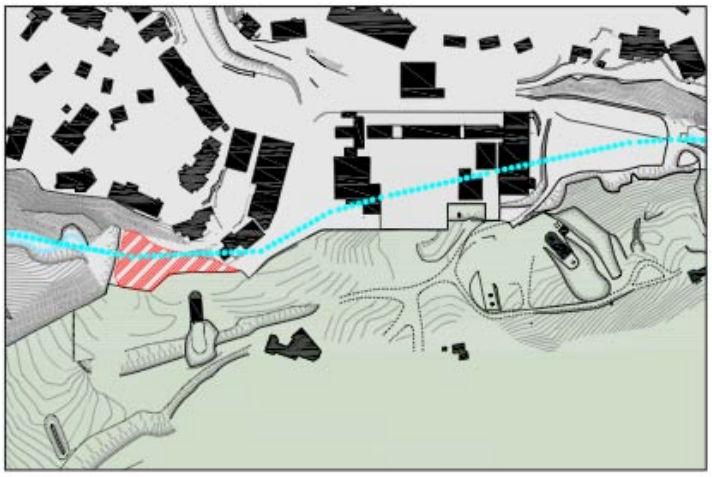
Cliché : E. Hatt, février 2010

Le complexe Euroneige

Cliché : E. Hatt, décembre 2008

Grâce aux progrès techniques – et aux enjeux financiers sous-tendus par le développement des sports d'hiver – il a été possible de créer le complexe du Valentin dans une zone jugée depuis longtemps non constructible. Le gave du Valentin – qui avait déjà été déporté en 1941 – est canalisé et recouvert (fig.38). L'homme a "vaincu" la nature, il a su la dompter pour édifier un cadre bâti ambitieux – et lucratif.

Figure 38. Le Valentin, une rivière sous la dalle



Source : Roca d'Huyteza, 2007

Seignosse-le-Penon profite au contraire d'une relative intégration de son cadre bâti dans le paysage. Le tourisme a contribué au développement d'une style architectural particulier : un « *style basco-landais* » influencé par l'art-déco[297] (LARROQUE CHOUNET, 1998). Seignosse-le-Penon et, plus largement, le littoral de la Côte Sud des Landes, a cherché à maintenir un « *décor traditionnel* » (BIBIE et LABORDE, 1998, p.26) afin de répondre au désir d'intégration des estivants (cliché 34).

Cliché 34. Un cadre architectural "néo-régional" à Seignosse-le-Penon

Clichés : E. Hatt, juin 2009

Si le style architectural s'inscrit dans une tradition "neo-régionale" à Seignosse-le-Penon, on y retrouve toutefois des éléments caractéristiques d'un urbanisme moderne, tel qu'il existe à Gourette. La figure de la « machine à habiter » prend également corps dans cette station : structures sur pilotis, plans libres et toits terrasses sont autant d'éléments qui traduisent cette tendance (cliché 35).

Cliché 35. Un modernisme architectural lisible dans les conceptions de Seignosse-le-Penon

Cliché : E. Hatt, juin 2009

Cliché : E. Hatt, mai 2010

Cliché : E. Hatt, avril 2009

Les formes de structures sur pilotis, nombreuses à Seignosse-le-Penon, permettent surtout de jouer le rôle de galerie commerçante couverte, autre élément structurant dans l'urbanisme des stations contemporaines. L'intégration des éléments propices aux échanges et aux commerces dans une structure permettant de mettre l'usager à l'abri des intempéries est jugée essentielle. Nombre de rez-de-chaussée des immeubles collectifs sont dévolus à cette fonction commerciale, à Seignosse-le-Penon (au niveau de la place Castille et du pont-marchand), comme à Gourette ou à La Pierre Saint-Martin. On retrouve, en quelque sorte, l'une des

[297] Les caractéristiques principales de ces constructions sont ici le recours à l'évocation chromatique (gammes variées d'ocre et de beige), à la tuile romaine pour les toitures ou encore au bois (depuis les années 1980).

modalités de la « machine à habiter » qui vise à inclure tous les services utiles au déroulement du séjour (cliché 36).

Cliché 36. Des galeries commerciales couvertes en station

Le Pont marchand à Seignosse-le-Penon

Cliché : E. Hatt, juin 2009

La Place Castille à Seignosse-le-Penon

Cliché E. Hatt, août 2009

La dalle du Valentin à Gourette

Cliché : E. Hatt, février 2010

La galerie marchande à La Pierre Saint-Martin

Cliché E. Hatt, février 2009

On peut toutefois observer que le modèle de la « machine à habiter » en station, comme en ville, a connu de nombreuses dérives dans son application (cliché 37). Les réalisations des promoteurs sont parfois très imposantes et les studios, souvent de plus en plus petits, afin de dégager de plus grandes marges sur ces opérations immobilières. De même, certains services ou commerces, qui devaient initialement être intégrés aux complexes immobiliers, ne voient finalement jamais le jour (comme le centre de loisir, incluant patinoire et bowling qui devait prendre place au cœur du complexe du Valentin).

Cliché 37. L'immeuble collectif : entre « machine à habiter » et « cage à lapin »

L'exemple de Gourette

Cliché : E. Hatt, décembre 2008

Cliché : E. Hatt, décembre 2008

Cliché : E. Hatt, novembre 2008

L'exemple de Seignosse-le-Penon

Cliché : E. Hatt, mai 2010

Cliché : E. Hatt, août 2009

Cliché : E. Hatt, août 2009

On voit déjà poindre ici les difficultés urbaines rencontrées par ces stations. Conçues dans l'euphorie des Trente glorieuses, selon un modèle d'aménagement fordien, ces réalisations sont aujourd'hui largement remises en question depuis l'entrée et l'affirmation de l'hypermodernité.

1.3. Des stations en évolution : la diversification des années 1980-1990

La fin des années 1980 marque un tournant pour ces stations, dans la mouvance des difficultés économiques qui font suite aux chocs pétroliers. Face à la multiplication des problèmes à traiter (montée du chômage, désindustrialisation, etc.) le tourisme devient une question plus secondaire pour les collectivités publiques dont les intervenants ne cessent de se diversifier. Dans ce contexte de remise en question du modèle socio-économique en vigueur (la logique fordo-keynésienne), les stations sont plus largement conduites à prendre acte de l'évolution des pratiques et des attentes de la clientèle touristique.

1.3.1. Element de diversification à Seignosse-le-Penon

Entrées résolument dans une période hypermoderne, Seignosse-le-Penon et Gourette n'ont cessé d'évoluer depuis la fin des années 1980, s'orientant vers une plus grande diversification des activités pour tenter, plus ou moins marginalement, de s'y adapter. Il s'est agi en premier lieu de diversifier les activités touristiques existantes sur le territoire.

Trois équipements touristiques structurants ont par exemple été créés à Seignosse-le-Penon : une salle de spectacles, un golf et un parc aquatique (Atlantic park) – cliché 38.

Cliché 38. Multiplication des équipements de loisirs à Seignosse-le-Penon dans les années 1980-1990

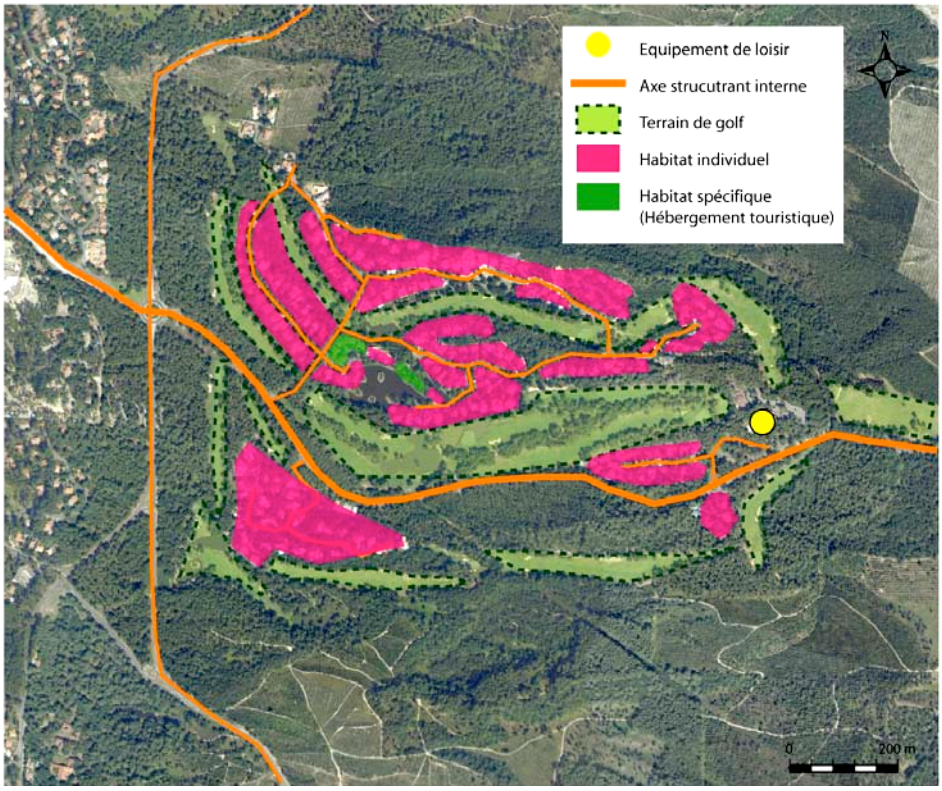
La salle des Bourdaines | Le golf de Seignosse | Atlantic park

Clichés : E. Hatt, juin 2009

La salle des Bourdaines, salle hybride de 1800 places pouvant accueillir des évènements sportifs comme musicaux, a été inaugurée en 1988 grâce aux bénéfices dégagés lors des opérations immobilières. Ce lien entre infrastructures touristiques et infrastructures immobilières est encore plus visible dans le cas de la réalisation du complexe du golf. Certains considèrent que, face aux fortes pressions immobilières qui se développent depuis la fin des années 1980 et le début des années 1990, la mode des grands équipements touristiques (golfs, complexes de thalassothérapie, etc.) sert souvent de prétexte à la réalisation de programmes immobiliers ambitieux, si ce n'est démesurés (LAROQUE-CHOUNET, 1998, p.12). On peut toutefois s'interroger sur cette vision qui tend à placer l'immobilier avant les infrastructures touristiques. Les choses semblent en réalité plus complexes, comme le montre bien le cas des sports d'hiver (dont les infrastructures touristiques sont fortement capitalistiques). Les programmes immobiliers sont également un moyen de dégager les subsides nécessaires à la réalisation des infrastructures touristiques. Reste que cette époque est marquée par la construction de complexes touristiques de grande taille destinés à une clientèle internationale fortunée ; comme le golf de Seignosse avec son programme immobilier de villas de luxe. La Z.A.C. du Golf de Seignosse illustre l'évolution sociale de la station. Réalisé à la fin des années 1980, cet espace de villégiature n'est pas axé sur un

tourisme de masse (comme ce fut le cas pour le reste de la station), mais bien sur un tourisme ciblé autour d'une activité ludique de haut standing. La Z.A.C., d'une superficie de 95 hectares au lieu-dit Hounnabé, est approuvée en janvier 1987 (PLU, 2005). Conçu par l'architecte texan, Robert VAN HAGGE, le parcours est associé à un programme immobilier d'envergure (mise sur le marché de 300 lots à bâtir) pris en charge par un promoteur local (Interconstruction) – fig.39.

Figure 39. Organisation de la zone du Golf



Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

Sa conception, dans une zone humide initialement reconnue pour son intérêt écologique, a fait débat, d'autant qu'elle avait entraîné un vaste déboisement de la forêt communale. L'édification du quartier résidentiel pu toutefois voir le jour. Il se pare d'un cadre de vie de qualité, fondé sur le maintien des données naturelles initiales (l'aspect vallonné du site lié à la présence des dunes anciennes et sa couverture boisée). Le projet d'aménagement est construit autour de l'alternance d'un triptyque : plans d'eau, espaces engazonnés et sites construits (cliché 39). Il accueille des constructions pavillonnaires contemporaines sophistiquées dans un environnement lui-même très entretenu (le green et ses abords). Ce lieu est investi par des personnes au haut revenu. Comme le souligne un habitant du golf, interrogé le 20 janvier 2009, « *moi j'habite au golf et je ne vais pas m'en plaindre avec tout cet espace de verdure. […] Le golf c'est un peu comme à Hossegor, c'est plutôt des vieux qui y habitent car les terrains sont chers, l'immobilier est cher* ». Ce type d'aménagement témoigne de la véracité des propos de Michel CHADEFAUD (1988, p.941) : « *le sport par excellence des rentiers britanniques du XIX^e^ siècle convient bien aux retraités favorisés de la fin du XX^e^, à la demande d'accédants à la propriété pour qui la proximité des "greens" d'un dix-huit trous signifie paysage urbain de qualité et distinction socio-spatiale* ». Le long des rues, chaque

résidence, à l'architecture travaillée dans un style « *néo-californien* », dispose d'une ouverture sur les greens et d'une parcelle boisée. La mutation de cet espace en quartier résidentiel pose aujourd'hui la question de son intégration dans le vécu de la commune et de son devenir (PLU, 2005).

Cliché 39. La Z.A.C. du golf, un quartier résidentiel au style "néo-californien"

Cliché : E. Hatt, juin 2009

Cliché : E. Hatt, juin 2009

Cliché : E. Hatt, mai 2010

1.3.2. Eléments de diversification à Gourette

À la fin des années 1980, une évolution similaire touche Gourette, dans une moindre mesure (l'activité sports d'hiver restant dominante). Le complexe immobilier du « Val Soleil », achevé en 1987, permet l'installation en son rez-de-chaussée de plusieurs équipements sociaux et touristiques : une salle de cinéma, une salle d'animation (gérée par la municipalité), une gendarmerie, une caserne et une école primaire (cliché 40).

Cliché 40. Le cinéma : nouvel équipement de loisir à Gourette dans les années 1980

Cliché : E. Hatt, février 2010

Surtout, les années 1990 marquent la volonté de conforter l'offre de sports d'hiver en assurant l'enneigement devenu plus incertain. Face au risque que fait peser le changement climatique, le choix s'est porté sur une garantie de l'enneigement par le recours à des moyens techniques. Les canons à neige, implantés de façon marginale dès 1981-1982, sont envisagés comme un recours indispensable (ils sont 45 à être installés en 1993) pour pallier tout manque de neige éventuel. Pour ce faire, 6,9 millions de francs sont engagés dans la réalisation d'un grand bassin de stockage d'eau et les travaux associés au captage du Valentin. Afin de renforcer encore le produit sports d'hiver, le Conseil général a également pris la décision, en 1999, de moderniser le domaine skiable de Gourette.

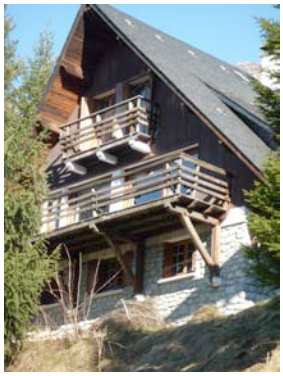
La question du cadre urbain, de la continuité et de la lisibilité de l'espace public est, dans ce contexte, encore peu prise en compte. Les évolutions sont plus marginales concernant le cadre urbain existant. Elles portent principalement sur l'habillage du cadre bâti par des revêtements, en bois notamment. En 1992 est, par exemple, initiée la réfection et l'embellissement de l'immeuble du Valentin (pour un coût total de 22 millions de francs). L'habillage du cadre bâti est désormais abordé comme un outil de promotion touristique. On peut d'ailleurs observer que les nouvelles constructions tâchent désormais de mieux s'intégrer au site. À Gourette, par exemple, même si l'architecture n'est pas montagnarde, ni (néo)-régionale, les constructions sont beaucoup plus modérées (comme le Cardet ou la résidence Val Soleil) et intègrent le plus souvent du bois sur les façades (le béton restant encore majoritairement utilisé). Les constructions les plus récentes tentent, quant à elles, de s'adapter à l'imaginaire montagnard fondé sur le mythique chalet alpin en bois, comme les chalets d'Ossau construits en contrebas. Ils font écho aux réalisations hybrides des années 1960-1970, réalisées à la croisée du modèle pyrénéen de cabanes en pierre et du chalet alpin en bois (le soubassement en pierre est conservé et surélevé par un étage construit ou revêtu de bois) – cliché 41.

Cliché 41. De la cabane au chalet : évolution du modèle architectural pyrénéen

Un chalet ancien : la cabane en pierre du quartier Cardet

Cliché : E. Hatt, février 2010

Hybridation du modèle dans les années 1960 : entre cabane pyrénéenne en pierre et chalet alpin en bois



Clichés : E. Hatt, janvier 2011

Le chalet pour skieur des années 1960 : de la pierre au béton

Cliché : E. Hatt, janvier 2011

Les « chalets d'Ossau » dernière génération (années 1990) : du béton entièrement habillé de bois

Clichés : E. Hatt, janvier 2011

Dans cette lignée, Philippe BARROSO propose, en 2000, un complexe relativement luxueux d'une vingtaine d'appartements, comprenant piscine et salle de gym, en gardant l'ancienne façade en chalet. Plus récemment, en 2006, il a racheté l'hôtel Pène Blanque et le chalet voisin au profit de la création d'une résidence : « Portillo, chalet et spa ». Cette structure locative haut de gamme (superficie totale de 7900m^2 soit – selon le projet initial – 61 appartements, 380 lits, deux piscines, un spa, des parkings, des commerces, etc.) est encore construite en béton paré de bois et de pierre, en référence au modèle hybride de la cabane pyrénéenne et du chalet alpin. On notera au passage qu'initiée en 2005-2006, avec comme objectif une ouverture à l'hiver 2008-2009, cette réalisation a subi les affres de la crise immobilière et n'était à ce jour, en 2011, toujours pas en état de fonctionnement (cliché 42).

Cliché 42. La résidence du Portillo : entre néo-régionalisme et pastiche

Cliché : E. Hatt, janvier 2010

La question de la requalification urbaine est finalement peu traitée durant les années 1990. Seule la problématique de la gestion des stationnements retient particulièrement l'attention. Face aux difficultés posées par la gestion des circulations, deux nouveaux parkings sont créés à Gourette dans les années 1990 : l'un de 132 places en arrière de la résidence du Valentin (au niveau du Cardet), l'autre de 600 places au niveau du plateau du Ley. Il faut attendre le début des années 2000 pour que l'espace public des stations touristiques commence à émerger comme un enjeu de leur attractivité urbaine.

2. Des stations en tension

Ces stations sont aujourd'hui en tension, marquées par des contraintes externes (notamment l'évolution des destinataires, qu'il s'agisse de la population permanente ou de la fréquentation touristique) et internes (vieillissement du modèle d'aménagement fordien). Ici apparaissent les enjeux de la requalification urbaine et paysagère.

2.1. L'évolution des destinataires

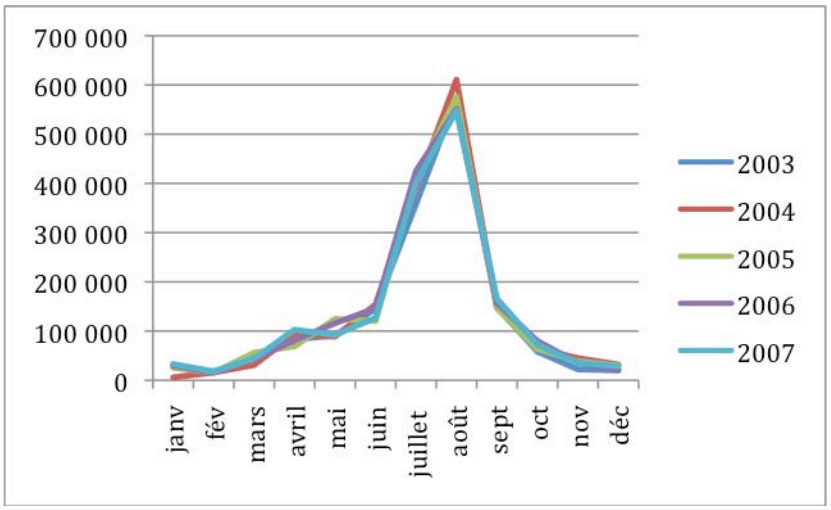
Ces deux stations, de montagne et du littoral, sont confrontées à l'évolution de leurs *destinataires*, qu'il s'agisse des habitants permanents ou temporaires.

2.1.1. Croissance de la population permanente à Seignosse-Océan

À Seignosse, ce n'est pas tant la fréquentation touristique qui questionne la commune mais l'évolution de la population permanente. Si l'on connaît l'évolution de la population permanente (grâce aux données de l'Insee), la fréquentation touristique est, quant à elle, plus méconnue. Elle fait l'objet d'un moindre suivi en comparaison avec les stations de montagne, dont l'enjeu des sports d'hiver encourage la société qui gère les remontées mécaniques (activité fortement capitalistique) à réaliser ces études de fréquentation. On peut également supposer que la moins grande visibilité d'une possible baisse de la fréquentation touristique (qui ne peut pas être mesurée à l'aune de la vente de forfaits) n'a pas encouragé au développement de telles analyses. Toutefois les enjeux auxquels elle doit répondre aujourd'hui en termes de fréquentation touristique ne sont pas des moindres : la question de la saisonnalité se pose avec acuité, à l'image de la majorité des stations littorales. En l'absence de données chiffrées sur la fréquentation touristique à l'échelle communale, une analyse, réalisée à l'aide de la production mensuelle d'ordures ménagères dans la commune, a permis de proposer une estimation du nombre de nuitées touristiques (VLES, HATT, LAFORGUE *et al.*, 2009, p.84). On constate que 75 % des 1 600 000 nuitées touristiques annuelles de Seignosse en 2007 se concentrent de juin à septembre (avec un pic de fréquentation marqué durant le mois d'août) – fig.40. On peut noter à ce sujet que le premier Directeur général des services de la commune, en charge de la création de la station au début des années 1960, impute en partie cette forte saisonnalité au choix initial consistant à créer des commerces sans les avoir associés à de l'hébergement. « *La première erreur qui a été faite c'est qu'on a construit des commerces, mais les trois quart des commerces n'ont pas de logements associés, ils ont été construits comme des commerces de saison, pour une station balnéaire. Il aurait fallu intégrer des logements aux commerces pour fixer les commerçants* »[298].

[298] Entretien du 11 février 2009.

Figure 40. Estimation du nombre mensuel de nuitées touristiques à Seignosse entre 2003 et 2007



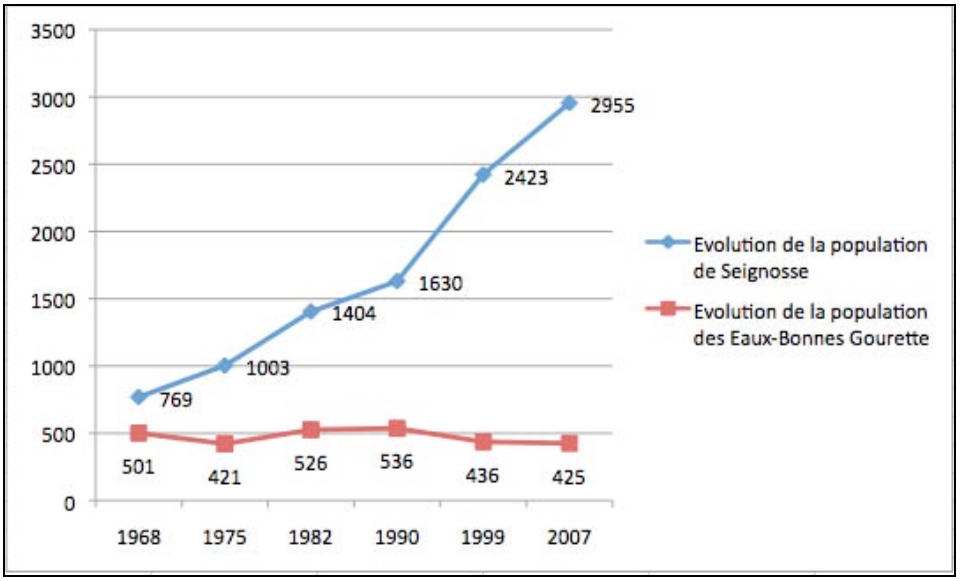
Conception : G. Fablet, d'après SITCOM, 2009

La problématique de la saisonnalité touristique (c'est-à-dire d'une pression démographique concentrée dans le temps) interroge de façon accrue la gestion et l'adaptation des équipements, que l'on cherche à rentabiliser. L'offre s'est adaptée en quantité aux "pics" estivaux ou hivernaux de fréquentation touristique, créant une surcapacité le reste de l'année et de réels problèmes de rentabilité des équipements. L'allongement de la saison touristique représente un enjeu important. Comme le souligne le maire de Seignosse, « *le grand souhait de tous les élus s'est de faire en sorte qu'une station ne s'arrête pas le 20 août, c'est d'allonger la saison. Ce n'est pas simple, je n'ai pas de solution* »[299]. Cette volonté d'allonger la saison passe par l'appréhension de la station comme un lieu de vie à part entière et non comme un simple équipement touristique. La collectivité affirme à ce sujet, dans son PLU (2005, p.36), sa volonté de renforcer l'attractivité et le dynamisme de la station hors période estivale. Partant du constat que « *la station du Penon est considérée comme un équipement touristique – avant d'être un lieu de vie* », il s'agit de « *transformer la station en espace vécu […] et ce d'autant plus qu'une part croissante de population y vit à l'année* ». Considérer Seignosse-le-Penon comme un lieu de vie implique de s'interroger sur la place accordée à ces lieux de vie essentiels que sont les espaces publics, sur lesquels s'inscrivent les pratiques quotidiennes et touristiques. Si cette question du cadre de vie se pose ardemment pour contribuer à l'allongement de la saison touristique, elle est également portée par la volonté de répondre à l'accroissement de la population permanente. Les cas de Seignosse et de Gourette sont clairement distincts. Alors que la station de Gourette est touchée par un déclin relatif qu'elle souhaiterait enrayer[300], la station littorale de Seignosse est, quant à elle, confrontée au phénomène de croissance de sa population permanente, qu'elle voudrait satisfaire (fig.41).

[299] Entretien du 30 avril 2008.

[300] La commune des Eaux-Bonnes, selon son PLU établi en 2005, compte 435 habitants, dont la majorité (155 personnes) habite le quartier de Gourette (les autres habitant principalement dans les quartiers des Eaux-Bonnes, de Assouste, de Aas ou de Pleysse). La commune constitue le bassin d'emploi majoritaire de ses habitants, puisque 82% d'entre eux y travaillent.

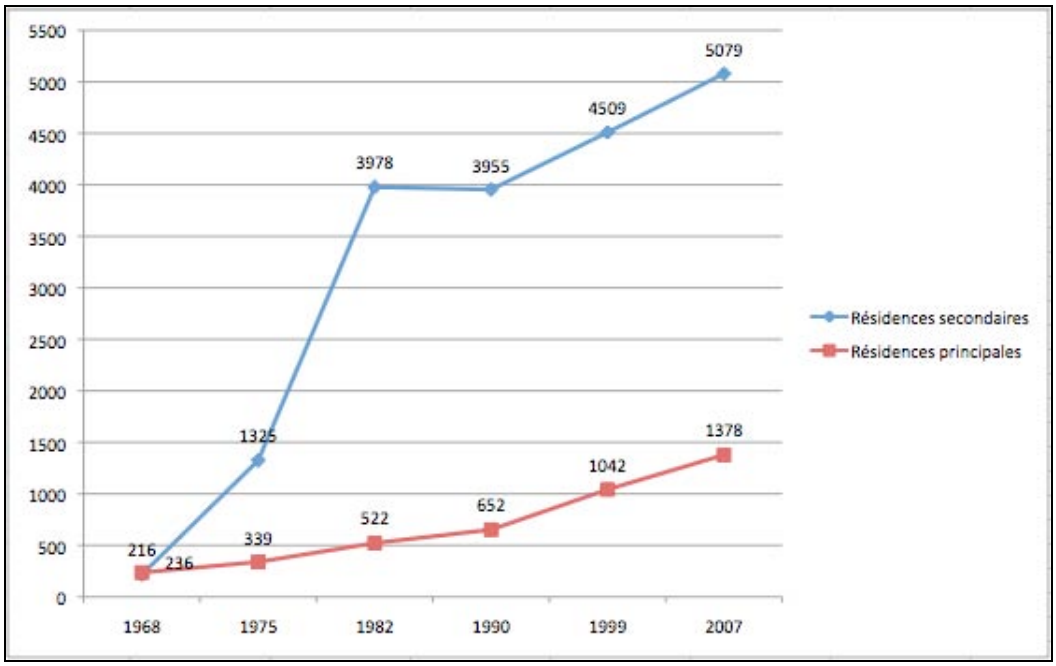
Figure 41. Évolution de la population à Seignosse et aux Eaux-Bonnes Gourette entre 1968 et 2007



Conception : E. Hatt, d'après, Insee, RP1968 à 1990 dénombrements – RP1999 et RP2007 exploitations principales

À Seignosse, cette croissance de la population permanente se lit aussi dans la croissance du nombre de résidences permanentes. Si la commune s'est initialement développée sur la base d'une vente d'hébergement en résidences secondaires (années 1968-1982), depuis les années 1990, elle s'appuie conjointement sur la croissance du nombre de résidences secondaires et principales. Cette hausse du nombre de résidences principales s'explique d'ailleurs par un double processus : les constructions neuves de résidences principales (au bourg surtout) et le transfert de statut des résidences, tandis que d'anciennes résidences secondaires sont reconverties en résidences principales (sur la frange littorale notamment) – fig.42.

Figure 42. Évolution du nombre de résidences secondaires et principales à Seignosse, entre 1968 et 2007



Conception : E. Hatt, d'après, Insee, RP1968 à 1990 dénombrements – RP1999 et RP2007 exploitations principales

Ce phénomène de reconversion des résidences secondaires en résidences principales (favorisé par l'accroissement des mobilités) s'inscrit dans la tendance nationale actuelle : les espaces touristiques et de loisirs du littoral se transforment en lieu de vie à part entière. La croissance démographique de la commune est liée, depuis les années 1990, à l'arrivée de populations venues de l'extérieur (le solde naturel est nul), c'est-à-dire à l'attractivité du territoire communal[301] (tab.6). Des jeunes retraités, mais également de plus en plus d'actifs, choisissent de vivre au plus près de leurs lieux de loisirs, dans un environnement de qualité.

Tableau 6. Évolution démographique à Seignosse entre 1968 et 2007

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+3,9	+4,9	+1,9	+4,5	+2,5
- due au solde naturel en %	+0,2	+0,4	+0,3	-0,1	+0,0
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+3,7	+4,5	+1,6	+4,6	+2,5
Taux de natalité en ‰	13,8	11,5	10,7	9,0	12,1
Taux de mortalité en ‰	11,8	7,9	8,2	10,0	11,6

Source : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements – RP1999 et RP2007 exploitations principales – État civil

Le nombre de retraités est relativement élevé (30% de la population communale en 2007, alors que la moyenne nationale est de 8,2%) – tab.7. Il s'explique d'une part par le vieillissement d'une population qui se fixe (souvent sur son ancien lieu de vacances) et, d'autre part, par l'arrivée d'une population désormais à la retraite et libre de s'installer où elle le souhaite.

Tableau 7. Population de plus de quinze ans à Seignosse selon la catégorie socioprofessionnelle

	2007	%	1999	%
Ensemble	**2 525**	**100,0**	**2 024**	**100,0**
Agriculteurs exploitants	4	0,1	8	0,4
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	189	7,5	140	6,9
Cadres et professions intellectuelles supérieures	217	8,6	108	5,3
Professions intermédiaires	463	18,4	284	14,0
Employés	414	16,4	296	14,6
Ouvriers	207	8,2	212	10,5
Retraités	752	29,8	648	32,0
Autres personnes sans activité professionnelle	278	11,0	328	16,2

Source : Insee, RP1999 et RP2007 exploitations complémentaires

[301] Des prévisions démographiques de l'INSEE estiment que cette hausse de population à Seignosse ira croissant ; sur la période 1990-2020 il faudrait ainsi compter sur une croissance de 53,7% (PLU, 2005). Actuellement, la croissance démographique profite principalement au bourg. Cette redynamisation du bourg (liée notamment à l'attractivité de la zone Bayonne-Anglet-Biarritz) conduit d'une certaine façon à mieux appréhender la station du Penon comme un quartier du bourg, dont les liaisons gagneraient à être renforcées.

L'arrivée de jeunes ménages est, en comparaison, bien plus faible, le prix élevé du foncier étant relativement dissuasif (PLU, 2005). Toutefois, depuis une dizaine d'années, la population active des 20-59 ans est en hausse (le prix du foncier se révèle moins élevé que celui du Pays Basque). Comme l'expliquent plusieurs habitants nouvellement installés à Seignosse-Océan : « *avant on avait la maison en résidence secondaire, c'était d'abord un lieu de loisirs. Maintenant on y habite de façon permanente […] mais on travaille toujours à Bayonne* », ou encore « *je venais à Seignosse pour faire du surf et j'ai finalement décidé de m'y installer pour pouvoir pratiquer cette activité* »[302]. Dans ce contexte où de plus en plus d'actifs choisissent de vivre au plus près de leurs lieux de loisirs (plutôt que de leur lieu de travail), les enjeux de la mobilité et des relations domicile-travail se révèlent essentiels. À Seignosse, alors qu'en 1975 52% des actifs travaillaient dans la commune, ils ne sont plus que 33% en 1999 et 28% en 2007 (tab.8).

Tableau 8. Lieux de travail des actifs de Seignosse de quinze ou plus ayant un emploi

	2007	%	1999	%
Ensemble	**1 238**	**100,0**	**877**	**100,0**
Travaillent :				
dans la commune de résidence	351	28,3	289	33,0
dans une commune autre que la commune de résidence	888	71,7	588	67,0
située dans le département de résidence	682	55,1	452	51,5
située dans un autre département de la région de résidence	163	13,2	96	10,9
située dans une autre région en France métropolitaine	37	3,0	38	4,3
située dans une autre région hors de France métropolitaine (Dom, Com, étranger)	5	0,4	2	0,2

Source : Insee, RP1999 et RP2007 exploitations principales

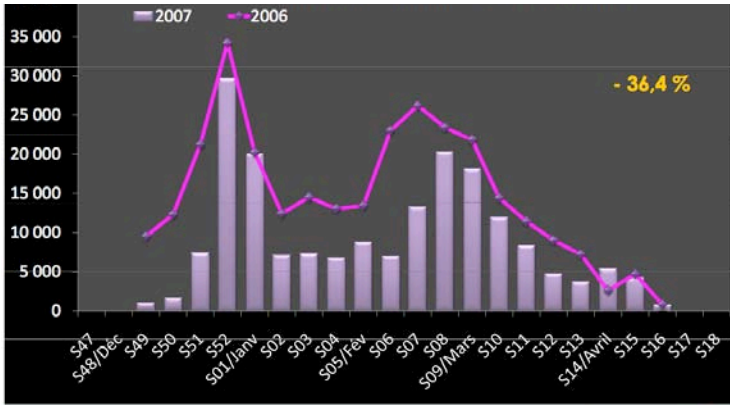
L'évolution de Seignosse vers cette forme de périurbanisation (72% des habitants de la commune travaillent désormais dans une commune extérieure) est un paramètre à considérer dans les politiques d'aménagement futures. La question nouvelle de l'ancrage territorial de cette station se pose ainsi avec d'autant plus d'acuité (VLES, HATT, LAFORGUE *et al.*, 2009, p.60). Le cadre urbain et paysager prend une dimension plus prononcée pour répondre aux attentes de ces nouveaux résidents permanents (plus spontanément écoutés que les touristes), dont la force politique augmente proportionnellement à l'accroissement de leur nombre.

[302] Entretiens réalisés auprès de deux habitants, le premier aux Estagnots (le 21 janvier 2009), le second au Penon (le 22 janvier 2009).

2.1.2. Gourette, une station confrontée à une baisse de fréquentation

Si Seignosse voit sa population permanente croître, révélant de nouveau enjeux urbains et paysagers pour la station, à Gourette, au contraire, la baisse de la population permanente s'accompagne d'une problématique baisse de la fréquentation touristique qui questionne également ce modèle urbain et touristique. L'hiver 2006/2007 a d'ailleurs suscité de fortes interrogations alors que la faiblesse de l'enneigement a contribué à une forte baisse du nombre de nuitées touristiques[303] (fig.43).

Figure 43. Évolution du nombre de nuitées touristiques à Gourette durant la saison d'hiver 2006/2007



Source : Comète, 2007

Certes, cette baisse de fréquentation est générale en montagne durant cette saison, elle est toutefois relativement plus importante – et donc problématique – pour Gourette. Les analyses du cabinet Comète[304] révèlent que, durant la saison hivernale 2006/2007, le réseau alpin accuse une baisse de fréquentation de 3,2%, tandis qu'elle est de 18,2% pour le réseau pyrénéen et qu'elle explose à Gourette où cette baisse atteint 36,8% (sans que les deux années suivantes n'aient permis de remonter la pente) – fig.44.

[303] La production de ski commercial baisse durant cette saison de -26,7% (COMETE, 2007).

[304] Les stations alpines analysées sont situées dans la vallée d'Abondance (Abondance, La Chapelle, Châtel), les Portes du Soleil (Avoriaz), le Beaufortain (Arêches Beaufort et les Saisies), la Grande Plagne (Flaine, Samoëns, Morillon, Les Carroz d'Arâches, Sixt Fer à Cheval), les Aravis (La Clusaz, le Grand-Bornand, Manigod, Saint-Jean de Sixt), Les Trois Vallées (Les Ménuires – Saint-Martin de Belleville, Courchevel, Val Thorens et Brides les Bains), la Haute Tarentaise (les Arcs – Bourg Saint-Maurice, Peisey Vallandry, Sainte-Foy-Tarentaise, Tignes et Val d'Isère), la Maurienne (Valloire), l'Oisans (les Deux Alpes), le Val d'Arly (La Giettaz, Flumet-Saint-Nicolas La Chapelle, Notre Dame de Bellecombe, Crest-Voland Cohennoz) et le Pays du Mont Blanc (Chamonix, Combioux, les Contamines Montjoie, Cordon, Les Houches, Megève-Demi Quartier, Passy, Praz sur Arly, Saint Gervais, Vallorcine, Servoz, Domancy, Sallanches). Les stations pyrénéennes sont : La Mongie, Luz-Saint-Sauveur, Luchon, Gourette, Cauterets, Peyragudes, Saint-Lary, Ax-les-Thermes et les Cabannes (COMETE, 2007).

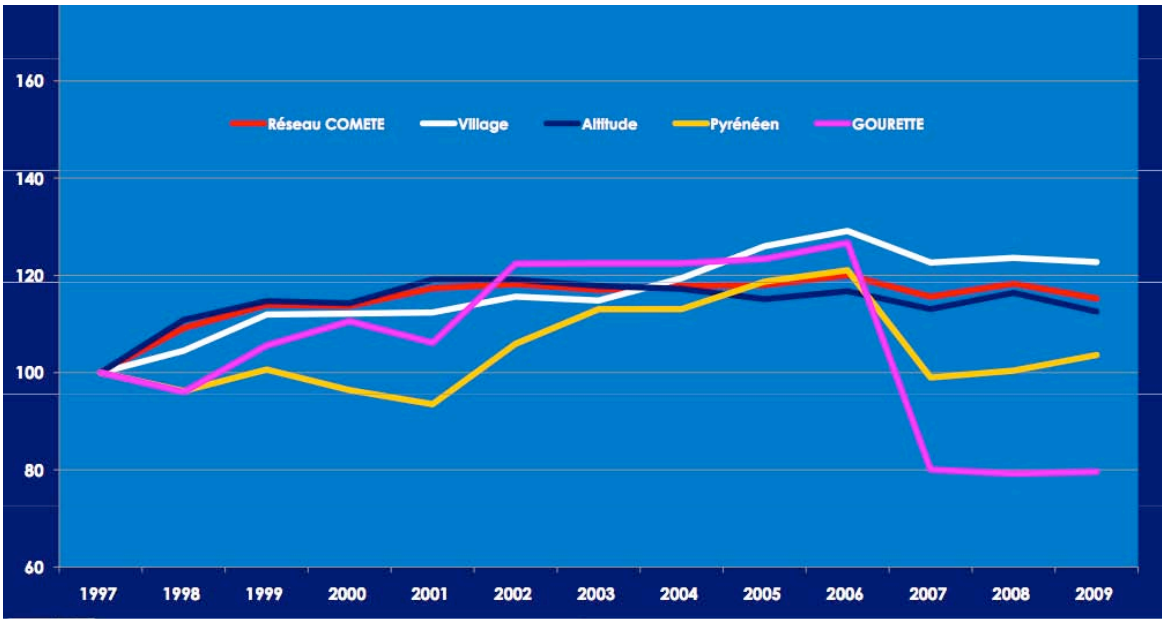
Figure 44. Évolution de la fréquentation hivernale (en séjour) du réseau Comète

	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Réseau PYRENEES	- 18,2%	+1,0 %	+3,2 %
Les Eaux-Bonnes Gourette	- 36,8%	- 1,1%	+0,5%
ALPES Altitude	- 3,1%	+3,0 %	-3,3 %
ALPES village	- 5,0%	+0,8 %	-0,7 %
Réseau ALPES	- 3,2%	+ 2,3 %	- 2,4 %

Source : Comète, 2009b

La station de Gourette a connu une baisse de sa fréquentation hivernale de l'ordre de 20% depuis 1997. Cette baisse paraît particulièrement élevée, en comparaison avec le réseau des stations pyrénéennes (qui se maintiennent) et des stations alpines (dont la fréquentation hivernale est en hausse, de l'ordre de 20% sur la même période) – fig.45.

Figure 45. Évolution de la fréquentation hivernale de Gourette en indice (base 100 en 1997)

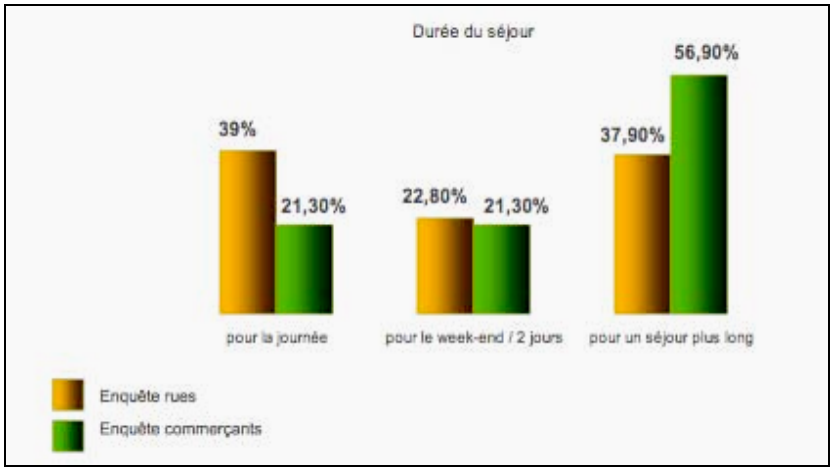


Source : Comète, 2009b

Face à ce constat, les collectivités locales (commune et département) s'interrogent sur le devenir de la station. La requalification urbaine apparaît désormais comme un enjeu essentiel. La double dimension de l'accueil en tension et de l'accueil de villégiature se pose avec acuité pour la clientèle de séjour qui habite temporairement la station et recherche un cadre urbain et paysager agréable, évoquant les vacances, le hors-quotidien, la "*rupture*". Si environ 30% de

la clientèle est composée d'excursionnistes venus à la journée, près de la moitié y passe toutefois un séjour de plus de 2 jours[305] (C.C.I., 2008) – fig.46.

Figure 46. Durée des séjours à Gourette

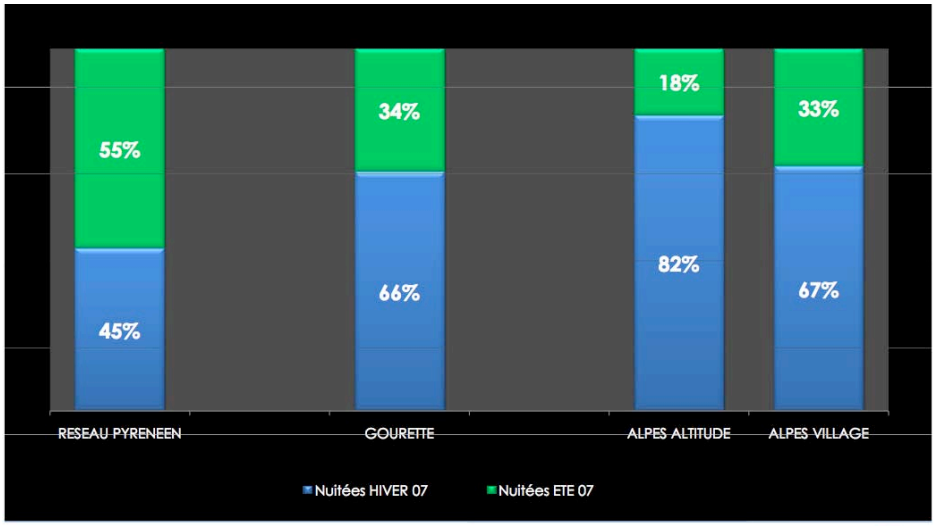


Source : C.C.I., 2008

L'intérêt de la clientèle de séjour, outre qu'elle participe à l'animation quotidienne de la station, est également lié à son niveau de dépenses. La consommation moyenne pour un excursionniste est inférieure à 15 euros, tandis que pour un séjour plus long la consommation se situe entre 30 et 100 euros par jour (C.C.I., 2008, p.21). La commune semble avoir intérêt à accroître le nombre des séjournants. Cela peut passer par la fidélisation de nouvelles clientèles ; en particulier les 24% de sondés venus pour la première fois, parmi lesquels 86,9% résident hors du département des Pyrénées-Atlantiques. Le cadre urbain peut jouer un rôle prépondérant dans l'attractivité de la station et la fidélisation de ces nouvelles clientèles. La qualité du cadre urbain et paysager participe également à la satisfaction des attentes des non-skieurs, accompagnants (près de 10% de la clientèle) qui passent du temps en station, la découvre par une libre déambulation. Cette attention au cadre urbain paraît d'ailleurs d'autant plus importante dans un contexte marqué par le risque que fait peser le changement climatique sur la fréquentation hivernale (à l'exemple de la baisse de fréquentation de 36% rencontrée entre 2006 et 2007). La question de l'allongement de la saison et du renforcement de la saison estivale sont essentielles pour cette station qui réalise, en 2007, 66% de ces nuitées en période hivernale (fig.47).

[305] On notera également ici que la structure des ventes de forfaits analysée par Comète en 2008 révèle que 54% des ventes correspondent à du ski journée contre 46% pour le ski séjour.

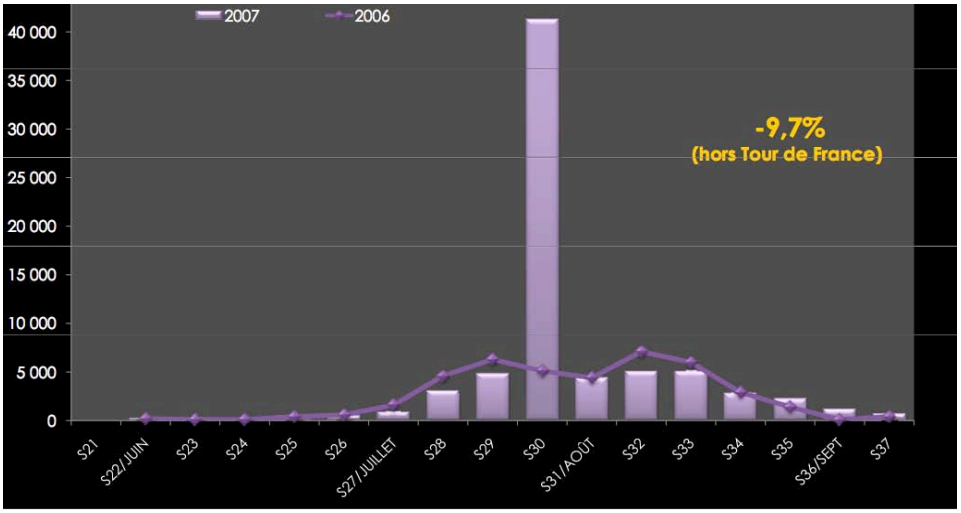
Figure 47. Poids des saisons dans la fréquentation annuelle de Gourette en 2007



Source : Comète, 2007

La fréquentation estivale a d'ailleurs (comparativement à la fréquentation hivernale) bien moins baissé entre 2006 et 2007 (-9,7%) et permet d'assurer une relative stabilité de la fréquentation touristique (plus difficile à assurer durant la saison hivernale où l'enneigement est un facteur décisif de la fréquentation) – fig.48.

Figure 48. Nombre de nuitées touristiques durant les saisons estivales 2006 et 2007 à Gourette



Source : Comète, 2007

Finalement, qu'il s'agisse de répondre aux attentes d'une population permanente en croissance, de contrer une baisse de fréquentation touristique ou, plus largement, d'allonger la saison touristique, le cadre urbain et paysager joue un rôle essentiel. Il semble pourtant aujourd'hui que ces stations *fordiennes* vieillissantes rencontrent certaines difficultés dans ce domaine.

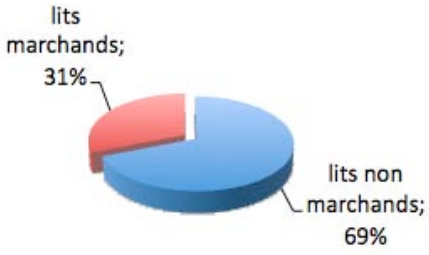
2.2. Des stations fordiennes vieillissantes

Ces stations *fordiennes*, ou plutôt *fordo-keynésiennes*, rencontrent des difficultés liées au vieillissement de leur mode de conception. La prépondérance des hébergements non-marchands interroge ces modèles, tandis que leur dimension "sociale" est parfois remise en question.

2.2.1. La prépondérance des hébergements non marchands en question

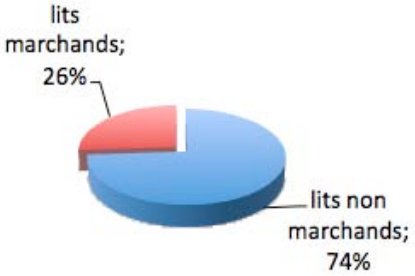
Seignosse-le-Penon et Gourette, comme la plupart des stations touristiques françaises créées *ex nihilo* dans l'après-guerre (voir le premier chapitre), se sont construites à partir de la vente d'hébergements non marchands en résidence secondaire. Les résidences secondaires sont majoritaires dans ces communes. Parmi les 36 884 lits touristiques[306] que compte la commune de Seignosse en 2008, 69% d'entre eux sont non-marchands (fig.49). 69% c'est également la part des résidences secondaires dans la capacité d'hébergement touristique que la station des Eaux-Bonnes Gourette[307] comptait en 2007 (COMETE, 2007). Ce chiffre a continué à croître ces dernières années : en 2009, la part des lits non-marchands s'élève à 74% de la capacité d'hébergement touristique aux Eaux-Bonnes Gourette (fig.50).

Figure 49. L'offre d'hébergement à Seignosse-le-Penon, en 2007



Conception : E Hatt, d'après CDT Landes, 2008 et Insee RP2007

Figure 50. L'offre d'hébergement aux Eaux-Bonnes Gourette en 2009



Conception : E Hatt, d'après Comète, 2009a

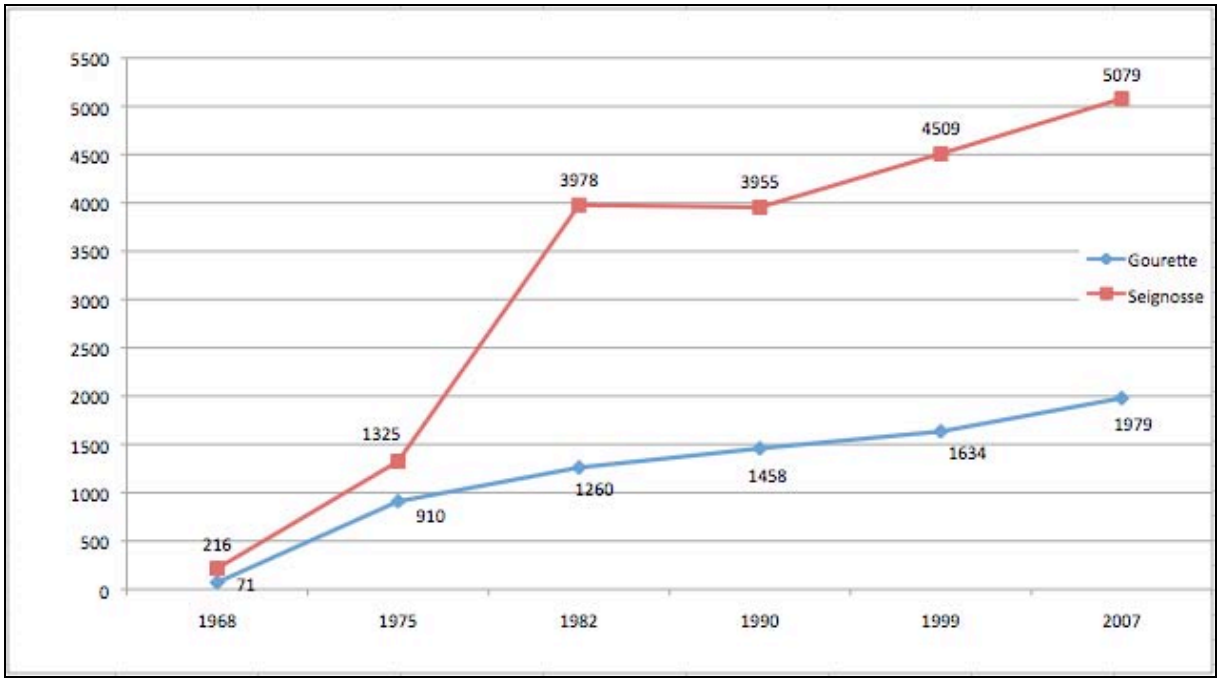
Au centre des politiques de développement de l'hébergement amorcées durant les années 1960-1980 par la MIACA et le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, la vente d'hébergement en résidence secondaire, qui explose durant cette période (fig.51), a permis de satisfaire rapidement l'accroissement de la demande en hébergement touristique, et ce, à moindres frais pour la collectivité[308].

[306] La capacité totale en lits touristiques comprend l'ensemble des lits marchands (hôtel, hôtellerie de plein air, gîte, chambre d'hôte, meublés, hébergements collectifs) et non-marchands (résidences secondaires). On peut ici observer que, selon le PLU de 2005, la station de Seignosse ne disposerait que de 27 491 lits touristiques (dont 11 673 lits marchands), ce qui nous semble ici inexact si on base le calcul sur cinq lits par résidence secondaire (VLES, 2006, p.467) – et non trois comme cela a apparemment été calculé dans le PLU.

[307] Parmi les 10 100 lits touristiques de la commune, 7800 lits sont situés à Gourette et 2300 lits se trouvent aux Eaux-Bonnes.

[308] Seignosse compte ainsi, en 2007, 5 079 résidences secondaires, c'est-à-dire environ 25 395 lits - sur la base de cinq lits par résidence secondaire.

Figure 51. Évolution du nombre de résidences secondaires aux Eaux-Bonnes Gourette et à Seignosse : l'explosion des années 1970



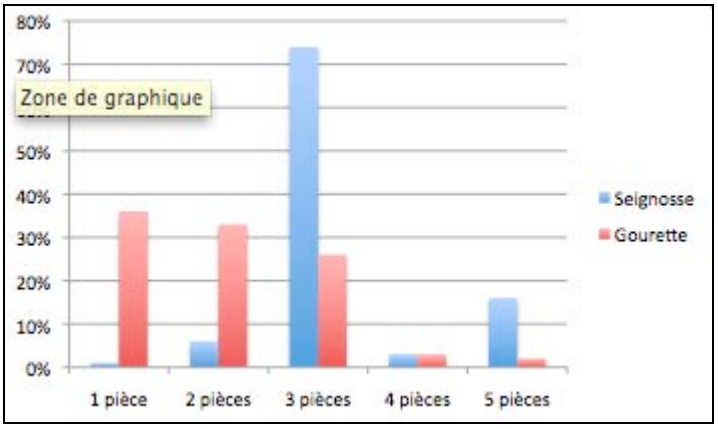
Conception : E. Hatt, d'après Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RO 2007 exploitations principales

Double revers aujourd'hui pour ces stations : le vieillissement des résidences secondaires construites pose d'autant plus question qu'elles ont été créées de façon massive sur une courte période. Aux Eaux-Bonnes Gourette, 64% des résidences secondaires présentes dans la commune ont été construites il y a plus de trente ans (avant 1982). Ce chiffre s'élève même à 78% dans le cas de Seignosse. Or, ces hébergements vieillissants ne sont plus aux normes d'une population temporaire, mais désormais également permanente, dont les exigences qualitatives ont pu augmenter. Comme le souligne une habitante du Penon[309], « *ici on est dans des maisons en bandes, dans des lotissements, où, si on est réaliste, ces maisons ne valent pas grand chose car elles ont été faites à la va-vite. Elles s'abîment énormément au Penon (les boiseries, les volets en bois c'est dur à entretenir et les toits aussi parce qu'on a beaucoup de sédiments avec les pins). Ces maisons souffrent et en même temps, elles ont été faites dans l'esprit que c'étaient des maisons d'été, donc c'est très difficile d'y vivre l'hiver. L'isolation c'est terrible (au mois de mai dernier j'ai eu 97 degré d'humidité) et on a des radiateurs électriques qui datent de trente ans qui consomment un max et des baies vitrées simple vitrage face à la mer. À vivre à l'année c'est très dur pour ceux qui n'ont pas pu réaménager et investir* ». Nombreux sont également les hébergements à avoir été constitués sous forme de copropriété, ce qui complexifie d'autant l'intervention à leur égard[310]. Ils sont également majoritairement de petite taille. Dans la conception des années 1960-1980, il s'agissait en effet de satisfaire aux principes de la « machine à habiter » dont le transfert en station a donné lieu au modèle du « studio-cabine » fonctionnel. C'est surtout en montagne que cette

[309] Entretien du 21 janvier 2009.
[310] À Gourette, 1 238 appartements sont gérés sous le statut de la co-propriété, dont vingt-trois résidences ; trois dépassent même la centaine de propriétaires (Département des Pyrénées-Atlantiques et Commune des Eaux-Bonnes, 2003).

problématique est lisible, comme à Gourette où près de 70% des résidences secondaires comptent moins de deux pièces (fig.52).

Figure 52. Répartition des résidences secondaires selon le nombre de pièces, en 2007, à Seignosse et aux Eaux-Bonnes Gourette



Conception : E. Hatt, d'après Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RO 2007 exploitations principales

En contrepartie, le secteur des hébergements marchands (lits professionnels) est relativement faible dans ces stations (31% de la capacité d'hébergement touristique de Seignosse et 26% de celle des Eaux-Bonnes Gourette). On s'inquiète en particulier aujourd'hui du secteur de l'hôtellerie, très prisé par les clientèles étrangères et dont la capacité d'animation permanente est appréciée. Il ne représente qu'une part très marginale de l'offre marchande : tout juste 10% aux Eaux-Bonnes Gourette et à peine 1% à Seignosse. Surtout, cette forte présence d'hébergement non-marchand (ou diffus) pose question dans la mesure où son taux de remplissage est très faible, comparé aux lits professionnels. Le rendement des lits professionnels est ainsi cinq fois plus élevé en moyenne que celui des lits diffus à Gourette, selon l'analyse du cabinet Comète (fig.53).

Figure 53. Rendement des lits touristiques à Gourette, en 2007 et 2008

RENDEMENT DES LITS

	HIVER 2007	HIVER 2008
STATION	3,6	3,5
DIFFUS	1,7	1,7
PRO	8,4	8,3
Hôtels	5,1	4,8
Secteur Locatif	9,7	9,7
Clubs de vacances	7,3	7,1

ex: 1 lit hotelier dans la station génère 4,8 séjours sur la saison
nombre de séjours produits par le secteur hôtelier / par le nombre de lits hôtelier

Source : Comète, 2008

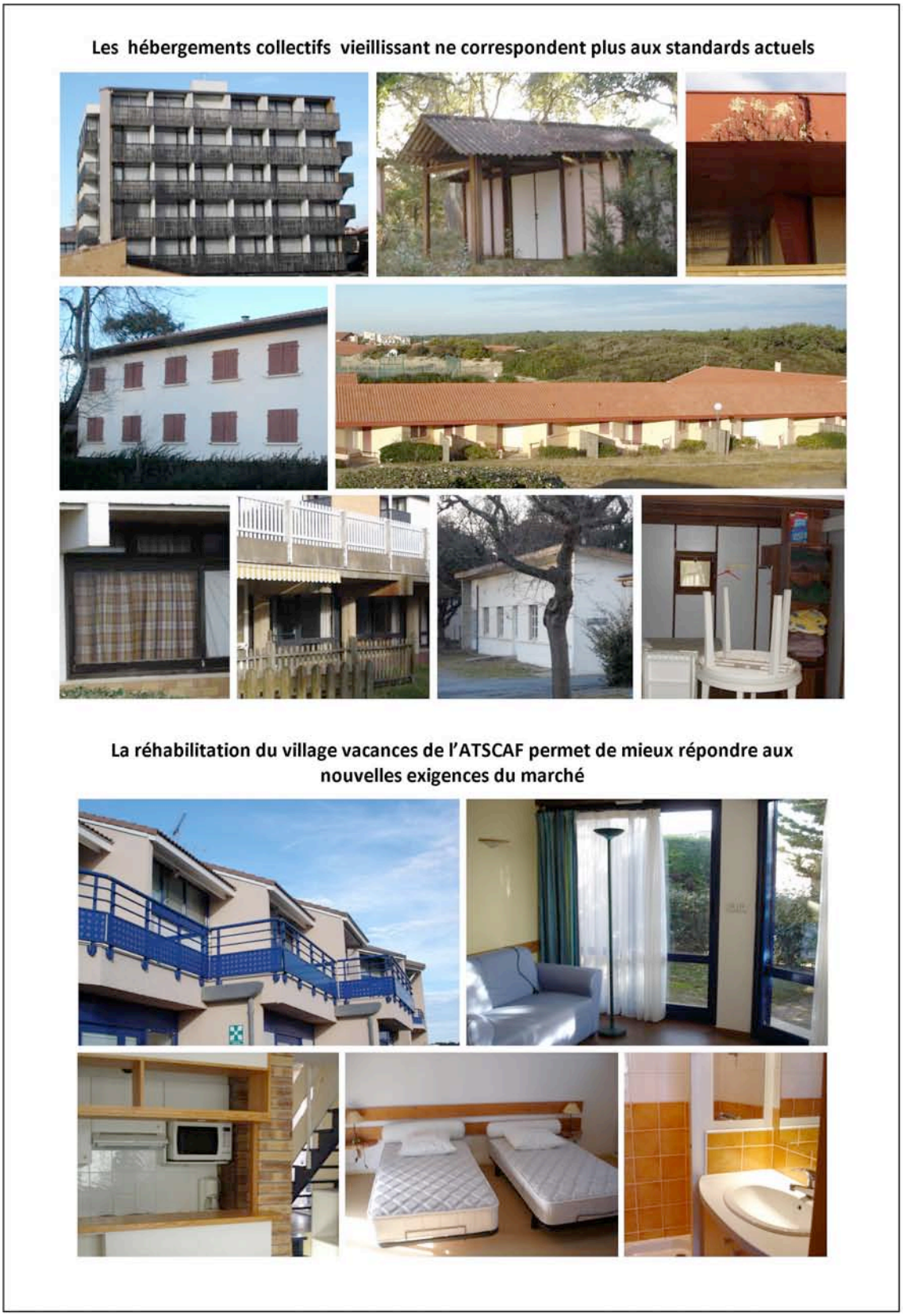
Ces stations cinquantenaires, construites à partir de la vente d'hébergement en résidences secondaires, laissent plus globalement apparaître les marques du temps (parallèlement à la rudesse du climat) liées à un manque d'entretien et d'investissement flagrants, qu'il s'agisse de l'offre privée ou publique. À Gourette, le parc locatif (qui représente la moitié des lits professionnels de la station) apparaît comme largement vétuste puisque seulement 45% de ce parc est exploitable (200 appartements sur 450), tendance qui ne cesse de s'accentuer (C.C.I., 2008). D'après un enquêté de l'ex D.E.A.T.M.[311], « *les ensembles de co-propriétés on a du mal à les moderniser et à les remplir. Les appartements appartiennent à des personnes individuelles qui ne sont pas forcément sensibilisées à la qualité de leurs logements, qui y viennent de moins en moins (les gens qui ont acheté vieillissent et leurs enfants ont envie d'être ailleurs). Donc les centres des stations sont souvent habités par des immeubles de qualité médiocre (qualité extérieure et intérieure) et mal remplis* ». De même, à Seignosse-le-Penon, si l'on ne dispose pas de chiffre témoignant des difficultés actuelles engendrées par le vieillissement des hébergements et la sortie de lits du système professionnel, nombre d'observateurs, à commencer par la collectivité locale et Sophie LABEGORRE pour Seignosse-Magazine (2005, p.26), s'accordent pour reconnaître que « *Seignosse peut apparaître aujourd'hui comme une station inachevée et vieillissante* ».

2.2.2. Les difficultés du tourisme social

Au-delà des problématiques liées à la prégnance des résidences secondaires et au vieillissement plus général des structures et infrastructures, les stations sont également confrontées à la remise en question de leur modèle d'aménagement fondé sur le tourisme social. Les villages de vacances ont vieilli et ne semblent plus correspondre aux attentes de la clientèle touristique. À Seignosse, si le village vacances de l'A.T.S.C.A.F. a investi près de 23 millions d'euros pour réhabiliter et adapter son offre aux nouvelles exigences du marché, la plupart des autres centres ou villages vacances de ce type sont en voie d'obsolescence (manque d'entretien et de remise à niveau), de moins en moins adaptés aux attentes qualitatives et fluctuantes des clientèles touristiques (fig.54). Pour l'élu à l'urbanisme de Seignosse, « *il y a aussi tout un diagnostic à faire sur l'offre touristique globale. L'habitat, les V.V.F., au niveau de l'entretien, ils ne correspondent pas forcément aux attentes de la clientèle, d'autant qu'on a des petits appartements à louer qui commencent à être habités pendant une saison qui dépasse la saison estivale (par des surfeurs ou des retraités qui viennent passer six mois sur place)* »[312].

[311] Entretien du 3 mars 2008.
[312] Entretien du 20 janvier 2009.

Figure 54. Les hébergements collectifs à Seignosse-Océan



Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

C'est dans ce contexte de nécessaire remise à niveau de l'offre d'hébergement que l'une des institutions du tourisme social, le Village Vacances Famille, tâche aujourd'hui de s'adapter et sort finalement peu à peu du modèle qui lui avait donné corps : le tourisme social. Nombreux sont les V.V.F. à se transformer en Belambra Club. La dimension sociale du tourisme est peu à peu évincée face au coût écrasant de la rénovation à laquelle ces structures sont confrontées. À Gourette, par exemple, l'ancien V.V.F., devenu dans un premier temps un V.V.F. Vacances a en définitive été repris sous la marque « Belambra ». L'ensemble du complexe a ainsi été rénové[313]. Désormais, comme le rappelle la directrice de l'établissement[314], « *on n'est plus dans la phase « tourisme social ». Déjà avec V.V.F. Vacances on n'y était plus, on avait coupé le cordon et là on est, oui, on est dans un autre monde, c'est clair. Ce qui veut dire qu'avec Belambra, on accompagne la nouvelle marque d'une montée en gamme des prestations […] On n'a pas encore d'enquête sur les C.S.P., c'est trop nouveau, on les aura. Mais on sent le changement. […] Il y a un pourcentage de oui…oui de professions libérales, chefs d'entreprises… des C.S.P. "plus", bien entendu, on a augmenté nos tarifs* ». Le tourisme des sports d'hiver s'inscrit désormais résolument comme un tourisme de niche (BOURDEAU, 2009) et il est assumé comme tel.

Le système fordo-keynésien qui a présidé à l'aménagement de ces stations touristiques contemporaines semble aujourd'hui largement remis en question et, au-delà du cadre bâti, c'est bien le cadre urbain au sens large qui accuse aujourd'hui le coup du vieillissement de ses structures et infrastructures. La place et le statut des espaces publics méritent d'être questionnés.

[313] 6,5 millions d'euros ont été investis sur deux années pour assurer la rénovation des 134 hébergements et des parties communes (le club enfant a été relooké, un espace forme a été créé – sauna, hammams, salle de gym et solarium, etc.) ou encore la conformité avec la loi handicap (création de cinq appartements labellisés « H ») et la sécurité des bâtiments.

[314] Entretien du 25 février 2010.

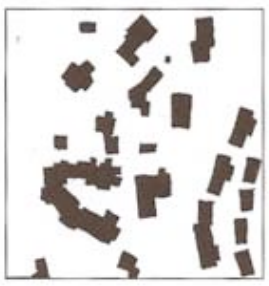
2.3. Les espaces publics des stations en question

Les cas de Gourette et de Seignosse-Océan sont présentés de façon clairement distincte, étant donné la place et le traitement originellement différents qu'ont pu tenir les espaces publics dans les modalités de leur création. Alors que la station de Gourette (station de "deuxième génération" faiblement intégrée), n'a pas accordé une place fondamentale aux espaces publics en tant qu'espaces de rencontre et de convivialité, la station de Seignosse-le-Penon (conçue initialement comme une station relativement "intégrée") a, au contraire, accordé une place particulière aux espaces publics, place qui a toutefois été remise en question au fil du temps.

2.3.1. Gourette, des espaces publics sans délimitation forte

À Gourette, et plus généralement dans les stations de deuxième génération[315], le développement urbain fut directement lié aux opportunités foncières, ce qui s'est traduit par une diversité des règles constructives, une hétérogénéité de l'architecture et des variations d'alignement. Cette logique a conduit à la production d'espaces discontinus et fragmentés, sans délimitation forte (AFIT, 1999) – fig.55.

Figure 55. Modalités d'aménagement des stations de "deuxième génération" – l'exemple de Gourette



Bâti - 1/5000e

L'implantation du bâti n'a pas de correspondance directe avec celle des voies de desserte qui ne sont pas délimitées par les constructions.

Espaces libres - 1/5000e

Les espaces publics n'ont pas de délimitation forte. La nature de l'implantation du bâti et celle des limites des propriétés privées ne permettent pas de circonscrire le domaine public.

Exemple de la station de Gourette dans les Pyrénées-Atlantiques (64) – altitude : 1350 m

Source : AFIT, 1999

Le dimensionnement des espaces publics tient bien compte de la circulation motorisée, mais la croissance rapide et non-programmée de la station s'accompagne, de fait, d'inadéquations chroniques de ces espaces. Cette conception (ou plutôt cette absence de conception) a forgé des stations qui présentent aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements,

[315] Jean-claude POUTISSOU, pour le S.E.A.T.M., classe parmi les stations de deuxième génération : Courchevel, Méribel, Chamrousse, les Deux-Alpes, l'Alpes d'Huez, Orcières-Merlette, Serre Chevalier, Auron, Gourette, La Mongie, Pla d'Adet, etc.

faisant écho à ceux des villes nouvelles ou des banlieues construites à la même époque, selon des modèles relativement similaires. « *Les implantations des bâtiments relèvent de logiques individuelles des constructeurs qui cherchent à se garantir des échappées visuelles, un ensoleillement optimum, un accès facile. Les espaces publics se réduisent au vide qui subsiste entre des constructions au caractère hétéroclite* » (AFIT, 1999, p.75). Le traitement de l'espace public est de fait relativement pauvre. La place de la voiture est prépondérante, souvent aux dépens de celle des piétons peu encouragés à déambuler librement et sereinement dans la station. Les cheminements mixtes piétons/voitures sont majoritaires en station et la différenciation entre ces deux espaces est peu lisible (absence de trottoir ou de revêtements particuliers) – cliché 43. Ils font l'objet de nombreux conflits d'usage (situations d'insécurité pour les piétons, gêne à la circulation routière, etc.), renforcés par le stationnement sauvage sur le bas-côté qui réduit d'autant l'espace de circulation disponible.

Cliché 43. Prépondérance de la circulation motorisée sur la déambulation piétonne

Absence de délimitation entre les espaces de circulation (piétonne et motorisée)

Cliché : E. Hatt, février 2010

Prépondérance de la circulation motorisée au centre de la station : la place Sarrière, simple parking

Cliché : E. Hatt, février 2010

La multiplication des places de stationnement dans le centre de la station participe d'ailleurs d'une circulation importante en flux tendus (départs et arrivées de skieurs). De façon générale, si les jours de faible et de moyenne affluence, il n'y a pas de réels problèmes de circulation et de stationnements, en revanche, des difficultés se posent durant les jours et les heures de pointe, et ce, déjà depuis les années 1960-1970 (fig.56). En période de forte affluence (vacances scolaires et week-end, matinée et fin de journée), la multiplication des véhicules motorisés (cars et voitures) au cœur de la station peut provoquer de fortes difficultés de circulation.

Figure 56. Conflits d'usage aux heures de pointe

Gourette dans les années 1970

Source : Arripe, 1996

Gourette en 2010

Cliché : E. Hatt, février 2010

Les espaces de déambulation piétonne, pourtant propices aux échanges et aux rencontres, sont peu nombreux ; c'est essentiellement la dalle du Valentin qui joue ce rôle, comme est sensé en témoigner sa toponymie d'« esplanade ». Toutefois, l'unité urbaine piétonne constituée par l'esplanade du Valentin reste partielle. D'une part, l'esplanade instaure une forte coupure dans la station (différence de niveau entre la place Sarrière et la dalle du Valentin) rendant son accessibilité problématique. D'autre part, à la différence de niveaux qu'instaure l'esplanade du Valentin par rapport à la place Sarrière, s'ajoute également une rupture de niveau au sein même de l'esplanade qui induit la distinction entre deux espaces ("inférieur" et "supérieur") reliés par de petits escaliers (cliché 44).

Cliché 44. La dalle du Valentin : lisibilité et accessibilité limitées

Cliché : E. Hatt, février 2010

Cliché : E. Hatt, janvier 2010

Si le recours à la dalle permet de dissimuler l'automobile (en sous-sol) et de libérer de l'espace pour le piéton, elle engendre dans le même temps des problèmes à la fois de sécurité sous dalle et d'accessibilité entre dalle et rue, « *entre le sol de la dalle et le « sol naturel »* » (ALLAIN, 2005, p.202). L'"esplanade" du Valentin paraît difficilement accessible, à la fois *physiquement* (problématique des personnes à mobilité réduite) et *mentalement* (lisibilité limitée), comme en témoigne l'escalier qui en est principal point d'accès (cliché 45). Les personnes handicapées peuvent utiliser un ascenseur, mais il est privé (propriété du Valentin)

et oblige à en faire la demande à l'Office de tourisme (ce qui limite d'autant son accessibilité en toute autonomie).

Cliché 45. Un exemple de lisibilité limitée : l'escalier du Valentin

Cliché : E. Hatt, janvier 2010

Cliché : E. Hatt, février 2010

Cliché : E. Hatt, janvier 2011

On retrouve une autre difficulté inhérente au statut même de cette esplanade qui appartient à la co-propriété du Valentin (espace privé), bien que son usage soit largement public. Le Directeur général des services de la commune souligne à ce sujet que, « *par rapport à l'aménagement de l'esplanade du Valentin on a quand même un problème c'est que c'est un espace privé, appartenant à la copropriété, donc il y a un problème juridique de fond qui n'a jamais été résolu. Mais cette dalle est un espace public par destination. En termes de droits, bien que ce soit une voie privée elle est ouverte à la circulation publique donc le maire a ici des pouvoirs de police* »[316]. La même problématique se retrouve d'ailleurs au niveau de la place Sarrière : « *on a un problème juridique ici, le tour d'échelle du bâtiment (bande de un mètre et demi) appartient à la copropriété, ce qui limite les possibilités d'intervention de la collectivité sur cet espace d'usage public (comme le dallage du sol, la réfection des façades, etc.)* »[317]. Si, l'esplanade du Valentin est un pôle commercial et attractif majeur de Gourette, ses caractéristiques foncières (statut privé de la dalle supérieure – copropriété du Valentin) complexifient d'autant les possibilités d'intervention sur cet espace. La question de la coordination entre les acteurs publics et privés constitue ici un enjeu essentiel.

Autre espace central en station, le "front de neige"[318], pourtant naturellement propice aux retrouvailles (notamment à la mi-journée et en fin de journée), semble *a priori* peu délimité et organisé. Les regroupements massifs sur le bas des pistes peuvent engendrer saturation, engorgement et conflits d'usages (cliché 46). La liaison par le front de neige paraît assez mal organisée et peu sécurisée. C'est en définitive la connexion entre le front de neige et le cœur de station qui le dessert (Valentin/Sarrière) qui semble devoir être plus largement questionnée.

[316] Entretien du 17 juillet 2008.
[317] Entretien avec un chargé de mission à la Direction du développement du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, le 28 février 2008.
[318] Le front de neige ne se limite pas ici au front bâti mais est appréhendé plus largement comme l'espace de frontière entre l'urbain (le cadre bâti et l'espace public urbain) et la nature (l'espace public "naturel" que constitue la montagne).

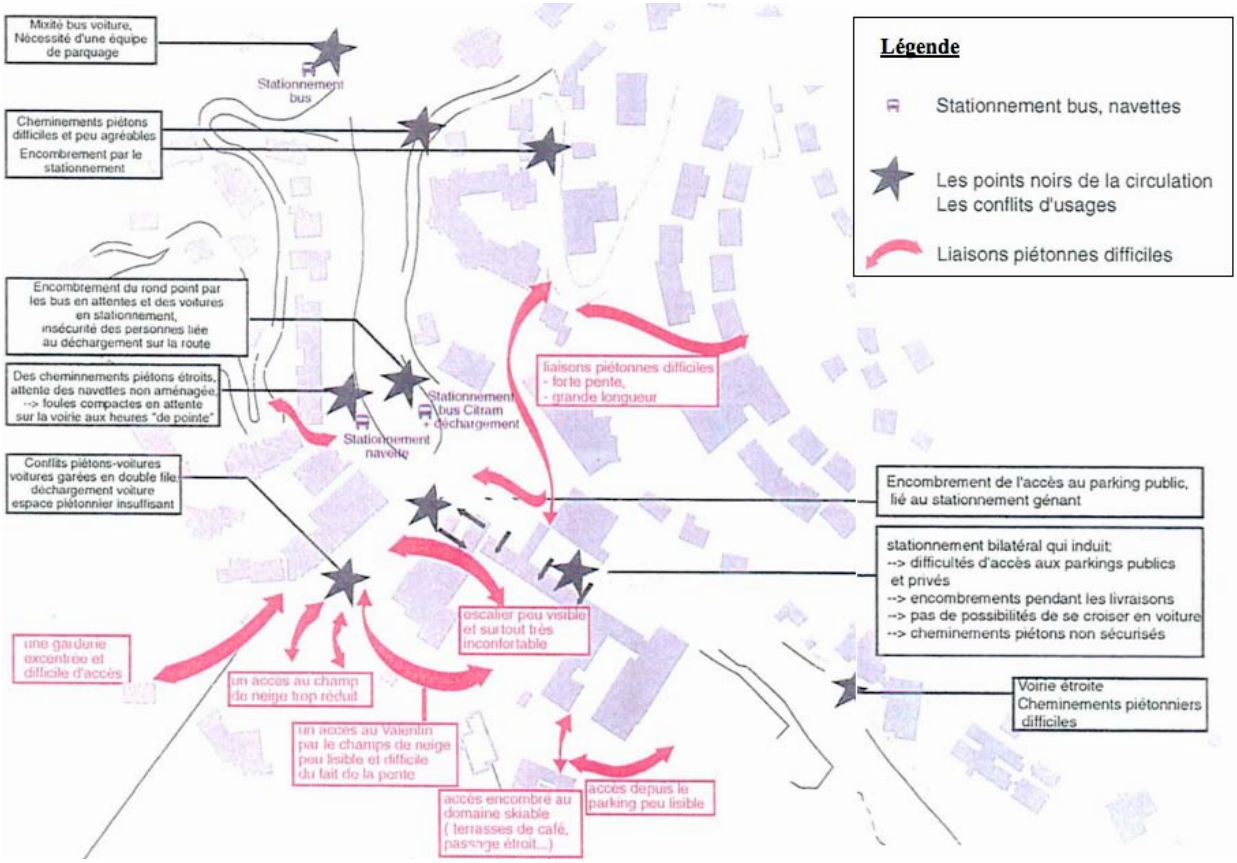
Cliché 46. Conflits d'usage au niveau du front de neige, place Sarrière

Cliché : E. Hatt, février 2010

Cliché : E. Hatt, janvier 2010

De même, s'il existe des cheminements réservés aux piétons, offrant l'opportunité de balades agréables pour parcourir la station et son site, les tracés finissent souvent en "cul-de-sac" ou débouchent sur une route non aménagée pour les piétons, plutôt que de former un cheminement continu (une boucle) pourtant plus propice à la déambulation et à la lisibilité globale de la station. L'agence d'urbanisme Adour-Pyrénées a ainsi recensé en 2001 l'ensemble des conflits d'usage et des difficultés de liaisons au sein de la station (fig.57), analyse encore fortement d'actualité durant l'hiver 2010.

Figure 57. Identification des dysfonctionnements urbains à Gourette



Source : Agence d'urbanisme Adour Pyrénées, 2001

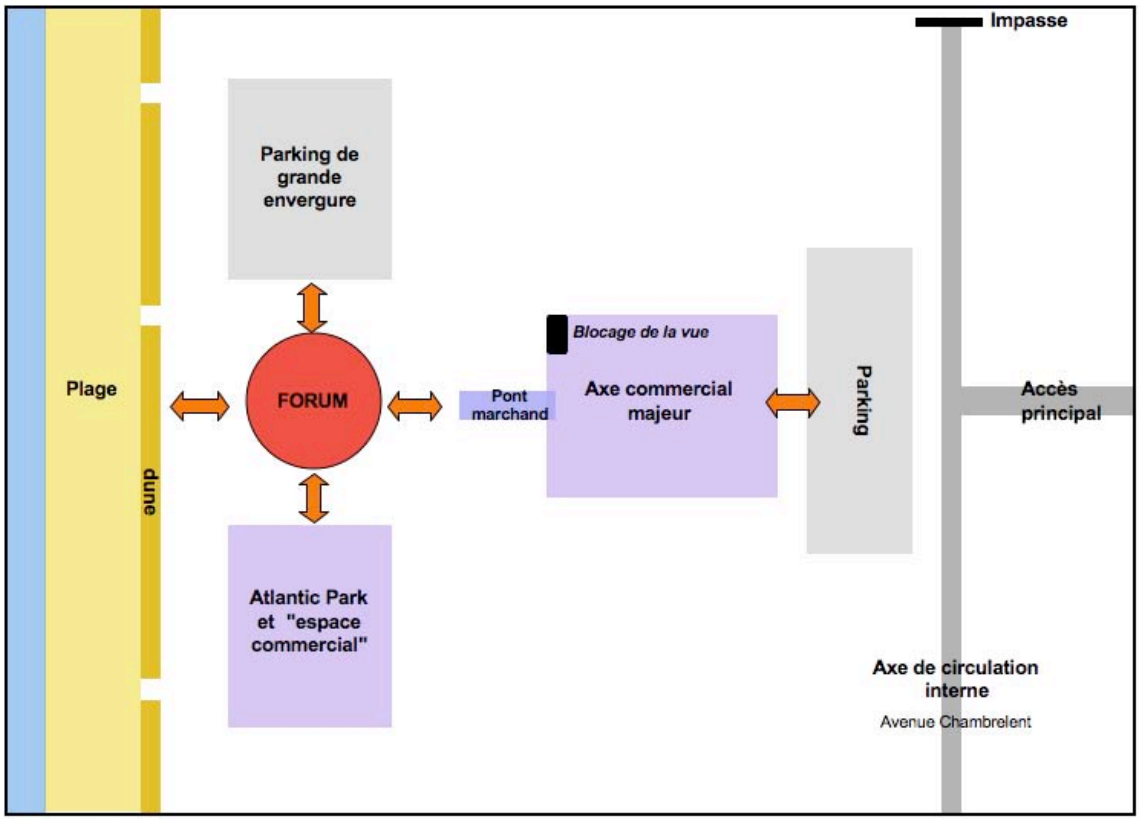
Finalement, la limite entre les espaces (publics/privés, automobiles/piétons, voire ville/nature) est souvent peu lisible. Les soucis de la gestion des flux et de la circulation motorisée ont occulté la nécessité de considérer les espaces publics touristiques comme des lieux de rencontres, d'échanges, de sociabilités privilégiés. Créée par des urbains, pour des urbains en quête d'une pratique intensive de sports d'hiver, cette station de deuxième génération à la symbolique urbaine omniprésente n'a guère pensé la dimension sensible et symbolique de ses espaces publics ; problématiques auxquelles elle cherche désormais à répondre.

2.3.2. Seignosse-le-Penon, des espaces publics délaissés

À Seignosse, la situation est un peu différente. Ce que l'on ne nommait pas encore l'espace public est au centre des attentions dans le projet de création de la station. Les espaces publics ont été pensés et intégrés dès leur origine dans les plans d'aménagement de l'architecte Jean MARTY[319]. Toutefois, la mise en œuvre des plans et les évolutions qu'a connues la station conduisent également à se questionner sur la place des espaces publics dans cette station, en partant du principe que la qualité des espaces publics n'est jamais acquise définitivement ; elle repose sur un processus complexe de constructions et de perceptions. On observe par exemple aisément, lors des démarches d'observation directe sur le terrain, la faiblesse des liaisons entre les différentes unités paysagères de la station, le vieillissement des espaces publics, le manque de lisibilité entre les "espaces limites" (public/ privé, ville/nature, etc.), etc. La copropriété du "forum" focalise aujourd'hui les critiques. Le forum est fustigé par le maire en 2005 (Seignosse-Magazine, 2005). Il le compare à un "*Fast Food Beach*" rassemblant « *des bars à moules et autres sandwicheries de bas étage* », mettant clairement en cause « *certains copropriétaires* ». Il pointe la responsabilité du secteur privé, prônant la mise en œuvre d'une réflexion concertée. On peut toutefois douter que cet édito « pamphlet » n'apaise les relations et ne participe à l'établissement d'un climat de confiance entre les divers acteurs (confiance pourtant indispensable à l'instauration d'une gouvernance publique/privée apaisée). Reste un constat : l'espace du forum a vieilli. Considéré comme un « *haut lieu de promenade, d'artisanat et de vie dans les années 1970* » (Seignosse-Magazine, 2005), cet espace est aujourd'hui refermé sur lui-même et dégradé. Ce lieu névralgique (fig.58) qui structure le lien entre le parc aquatique, les parkings et les plages, semble désormais paradoxalement tourner le dos à l'océan.

[319] Le centre du Penon avec les places Gentille, Castille et le Forum est une zone commerciale aménagée essentiellement pour la déambulation piétonne (au cœur du projet de « station intégrée »).

Figure 58. Le Forum, un espace névralgique dans l'organisation du Penon



Conception : E. Hatt, 2009, d'après CREHAM, 2001

Le forum est largement critiqué par les habitants interrogés. Quand on leur demande ce qu'évoque pour eux le forum, ils sont assez fermes. Certains parlent de « *verrue* »[320]. D'autres, comme cette habitante du Penon[321], affirment que : « *le forum, pour moi, c'est à éviter. C'est la seule pensée que j'ai : à éviter, hiver comme été. L'hiver, c'est glauque, on se croirait dans le tiers-monde avec les tôles ondulées et les tags. […] Et alors l'été, à super éviter ! On a des activités culturelles qui ne portent que le nom de culturelles, c'est lamentable, ça fait peur. Même l'été c'est moche. Les gens transitent par cette place, c'est toujours plein, ça grouille un peu, il y a kebab, panini, leurs trucs en bois où il y a des danses landaises avec des paniers en bois et des sabots, bon on se demande si ce n'est pas sorti d'un autre monde, ça ne représente absolument pas la vie d'ici* ». Cette habitante met en place des stratégies d'évitement. Elle souligne qu'elle tâche d'éviter ce lieu (« *j'arrive à l'éviter* »), comme la majorité des gens qui habitent ici et qui ne vont pas à la plage du Penon, « *surpeuplée* » en pleine période estivale. De même, selon un autre habitant du Penon[322], « *le forum, pour moi, ça, c'est un souci. C'est un souci pour le Penon et pour la commune […] Ça c'est un souci car ça part un peu en sucette, un peu en ruine même. Pour l'image ce n'est vraiment pas terrible. Parce qu'on veut fidéliser une clientèle touristique, mais si on n'a rien à lui proposer, qu'on n'a à lui proposer qu'un truc qui part en sucette alors que c'est au bord de la côte, ce n'est pas terrible* ».

[320] Entretien avec un habitant du Penon, réalisé le 9 février 2010.
[321] Entretien du 21 janvier 2009.
[322] Entretien du 22 janvier 2009.

Le centre commercial et d'animation du forum est une copropriété divisée en 37 lots, regroupant 27 copropriétaires (composés de 23 propriétaires de locaux commerciaux, un forain propriétaire de son lot non bâti et trois propriétaires de logements) et deux propriétaires de fonds de commerce (CREHAM, 2001). Cette copropriété est touchée, depuis une quinzaine d'années, par un phénomène de désengagement commercial des propriétaires qui partent à la retraite ou ne se soucient guère de la perte d'intérêt commercial de propriétés dans lesquelles ils ont pu, peu à peu, se désengager, n'exploitant plus les commerces parfois mis en gérance (CREHAM, 2001). La question de la gouvernance entre les acteurs publics et les acteurs privés de la station se pose avec acuité. Un élu à l'urbanisme s'interroge sur cette question : « *comment imposer à des copropriétaires, dont le seul objectif c'est une rentabilité financière pépère, le fait de revoir complètement ce qui est, pour eux, un outil de travail et, pour nous, un cadre de vie ?* »[323]. Hormis les espaces récemment reprisés (le pont marchand et la place Castille), le cadre bâti, comme les espaces libres du forum, sont, quant à eux, fortement dégradés. Les difficultés sont multiples : problèmes d'étanchéité des toitures-terrasses et vieillissement des ossatures bois des façades extérieures de la copropriété, revêtements des sols désagrégés, carence de l'éclairage public, déficit de mobilier urbain, manque d'entretien des rares espaces verts, etc. L'ancien Directeur général des services, qui fut en charge de la création de la station, considère à ce sujet que le manque d'entretien est un corollaire de la forte saisonnalité : « *ces commerces étaient exploités durant trois ou quatre mois, mais le reste du temps personne ne les entretenait* »[324]. Cet espace qui se voulait être un forum, au sens premier du terme, c'est-à-dire l'équivalent moderne de la place du marché antique[325] (LAMIZET et SANSON, 1997, p.64), cet archétype de toute place pour Camillo SITTE, ne répond plus aujourd'hui à de telles attentes. La conception "introvertie" du forum, c'est-à-dire son organisation autour d'un espace central qui se retrouve déconnecté des autres espaces publics de la station, produit du même coup de nombreuses façades arrières difficiles à entretenir. La façade Nord – lieu de jonction entre les parkings, la plage et le forum – est, de ce point de vue, particulièrement significative. C'est une façade aveugle et taguée qui semble paradoxalement tourner le dos à l'accès principal de la plage du Penon (cliché 47).

[323] Entretien du 20 janvier 2009.
[324] Entretien du 11 février 2009.
[325] Le forum désigne ainsi à l'origine la « *vaste place dallée, entourée de portiques, qui constitue, à la jonction du cardo et du decumanus, le centre vital des villes romaines ; lieu privilégié de rencontre, il rassemble progressivement les fonctions juridique, religieuse, politique, culturelle et commerciale* » (MERLIN et CHOAY, 2009 p.402). Comme le terme d'agora, celui de forum est – abusivement – passé dans le langage urbanistique pour désigner un lieu de rencontre publique (quels que soient les usages et les caractéristiques formelles de celui-ci).

Cliché 47. Le forum : un espace dégradé

Cliché : E. Hatt, février 2009

Cliché : E. Hatt, août 2009

Cliché : E. Hatt, août 2009

Cliché : E. Hatt, août 2009

Toutefois, cette focalisation sur le forum, en tant qu'espace névralgique (dont l'image dégradée risque d'affecter, du même coup, la perception générale de la station), conduit à occulter les problématiques plus générales que rencontre la station. Les enjeux sont plus globaux : la question des espaces publics, de leur continuité, de leur lisibilité, ne se limite pas à l'espace, effectivement stratégique, du forum. Il s'agit d'observer la station dans sa globalité. L'une des difficultés tient dans le manque de lisibilité des limites public/privé (CREHAM, 2001). D'une part, de nombreux espaces privés sont d'usage public (espaces non bâtis du forum et abords de la place Gentille par exemple). D'autre part, des espaces publics sont "privatisés" ou "marginalisés" (comme la place de l'Escargot à l'arrière de la discothèque). « *Espaces privés et espaces publics se confondent : il en résulte une banalisation et une déstructuration du tissu urbain* » (PLU, 2005, p.62) – cliché 48.

Cliché 48. Le forum, des limites public/privé peu lisibles

Cliché : E. Hatt, août 2009

Cliché : E. Hatt, juin 2009

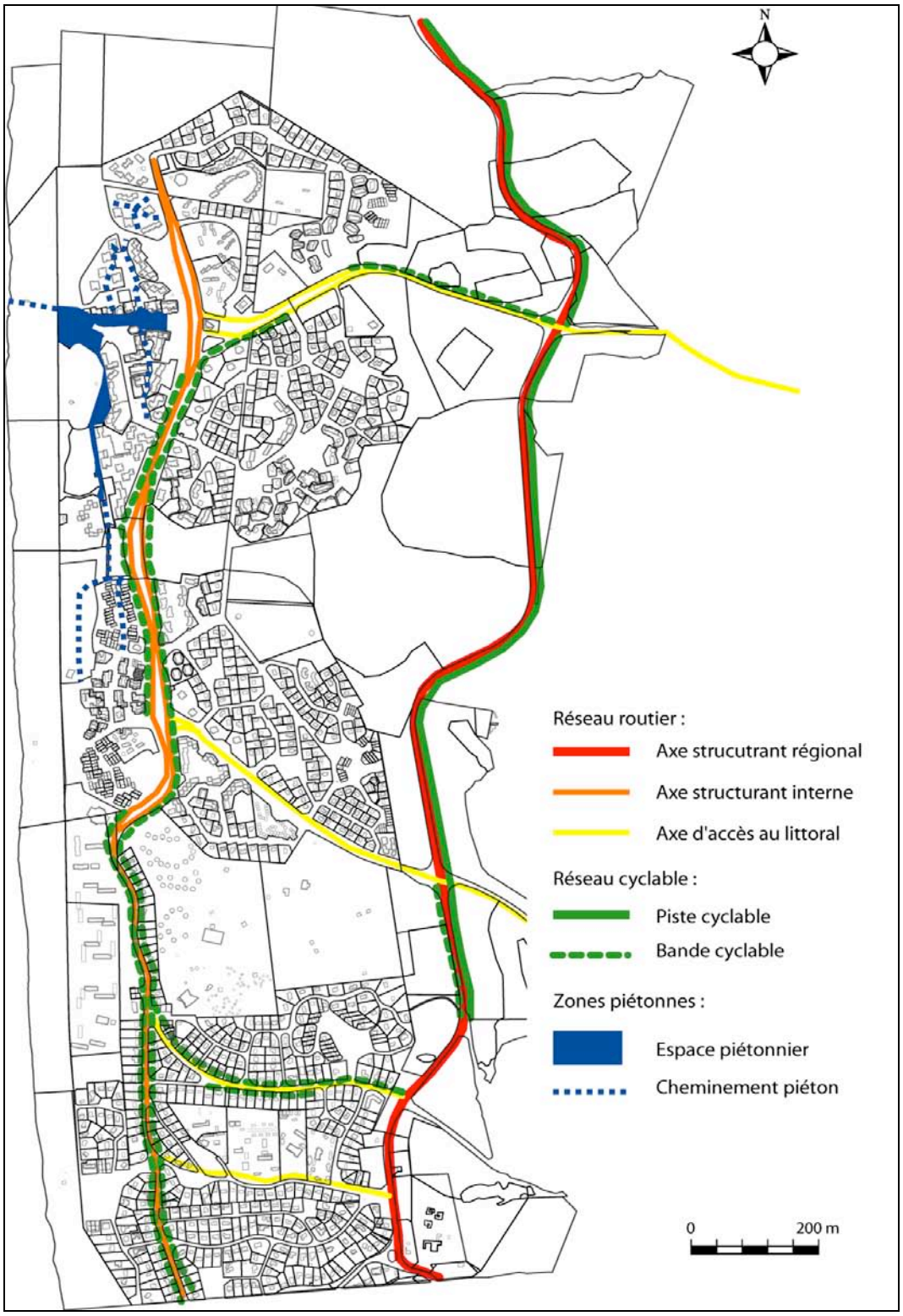
On peut également souligner que, dans la station, les pôles d'animation se côtoient le plus souvent sans réellement s'inter-relier, ce qui limite d'autant les possibilités de l'envisager comme un lieu de sociabilité continue. Si l'automobile constitue le mode de déplacement privilégié, l'interconnexion entre les différentes unités de loisirs par les autres moyens de déplacement est plus difficile (fig.59). Certes, la déambulation piétonne a été mieux envisagée dans cette station. Un cheminement permet par exemple de parcourir la station d'Ouest en Est, de l'office de tourisme (à l'entrée de la station) jusqu'à la plage. De même, un cheminement perpendiculaire Nord/Sud longe le parc aquatique, depuis le forum et les plages en allant vers les Bourdaines. Ces axes alimentent la zone commerciale et la plage en flux piétonniers. Toutefois, ces aménagements piétonniers restent très ponctuels, au niveau principalement de la centralité. On peut d'ailleurs observer que la première phase d'aménagement, débutée avant l'action du Conseil général dans le quartier des Estagnots, n'a, quant à elle, pas permis la prise en compte préalable de ces voies piétonnes dans l'organisation spatiale. Cette histoire urbanistique différente (qui fut plus l'objet d'opérations au coup par coup, non intégrées dans un schéma global d'aménagement) participe aujourd'hui à l'absence d'un véritable pôle central dans ce quartier dont l'ordonnancement des zones bâties et de la voirie ne laisse guère de place aux piétons. Plus largement, les cheminements piétonniers ne tissent pas un réseau cohérent et global à l'échelle de la station. Les "portions" de cheminement piéton débouchent souvent sur des espaces de circulation ou de stationnement automobile, ce qui limite d'autant la lisibilité de leurs parcours (cliché 49).

Cliché 49. Coupures de cheminement entre le Penon et les Bourdaines

Cliché : E. Hatt, octobre 2008

Cliché : E. Hatt, août 2009

Figure 59. Organisation viaire de Seignosse-le-Penon



Conception : G. Fablet, 2009, d'après PLU (2005)

Les espaces publics ont également évolué et ont parfois été détournés de leur vocation première. Les liaisons entre les espaces publics et les espaces privés ont souvent perdu en cohérence et en lisibilité. Cette évolution est particulièrement visible au niveau du Penon. (cliché 50) Le cas du pont marchand et des piscines d'eau de mer est symptomatique de ces marques laissées par le temps qui passe.

Cliché 50. Le forum à la fin des années 1960 : commerces ouverts et promenade en bois

Source : Seignosse Magazine, 2005, p.23

L'incendie qui a touché en 1995 le pont-marchand en bois (cliché 51) a conduit à sa reconstruction dont l'insertion au site a pu être questionnée. La deuxième version du pont-marchand émerge en 1998. Le bois ne sert plus que d'ossature à la dalle en béton. Cette galerie – devenue commerçante – est désormais fermée, condamnant l'accès visuel, et plus largement physique, à la dune et à la plage du Penon, d'autant qu'elle n'est accessible qu'en pleine saison (cliché 52).

Cliché 51. Le pont-marchand en bois, dans les années 1970

Source : Ina.fr

Cliché 52. Un pont marchand qui obscurcit l'accès visuel au littoral

Cliché : E. Hatt, juin 2009

Cliché : E. Hatt, mai 2010

En dissociant espace de la voirie motorisée en rez-de-chaussée et espace piétonnier sur dalle, cette conception donne également lieu à la formation d'un espace résiduel relativement difficile à utiliser et à entretenir face aux nombreuses dégradations dont il fait l'objet (CREHAM, 2001, p.8, VLES, HATT *et al.*, 2009). On retrouve l'une des limites de l'architecture moderne largement mise en évidence dans les villes : « *en voulant libérer le sol, l'architecture a nié tout rapport avec celui-ci, comme si tout bâtiment n'était pas implanté quelque part. Et par là même cette transition se trouva souvent négligée, donc ratée, entraînant ces rez-de-chaussée ou ces espaces sous pilotis si difficiles à gérer, car davantage pensés comme un solde, ou une corvée, que comme espaces à valeur positive, et donc à fonctions affirmées* » (PIRON, in PICON-LEFEBVRE, 1997, p.8) – cliché 53.

Cliché 53. Difficultés d'entretien des espaces résiduels du pont-marchand

Cliché : E. Hatt, août 2009

Cliché : E. Hatt, août 2009

La problématique de l'entretien de l'espace public dépasse d'ailleurs largement cet espace résiduel. L'entretien quotidien des espaces publics se pose en termes de mobilier urbain, mais aussi de traitement des sols. Certains lieux ont été réhabilités récemment (la place Castille et la zone piétonne face au parc aquatique) et disposent de fait d'un mobilier urbain renouvelé. Par contre, d'autres quartiers laissent apparaître un mobilier urbain souvent dégradé et très hétérogène (fig.60).

Figure 60. Lacunes d'entretien du mobilier urbain à Seignosse-Océan

Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

Dans le même ordre d'idée, on constate que les bassins d'eau de mer, qui structuraient d'une certaine façon l'espace public qui les bordait, ont également disparu dans les années 1990. Le parc aquatique qui a émergé en 1999 (emprise de 2800 m^2) ne les remplace que partiellement, ne couvrant pas toute l'emprise. Cette évolution interroge la gestion des espaces non compris dans le parc et le traitement des limites entre l'espace privé du parc et l'espace public attenant (cliché 54).

Cliché 54. Des limites public/privé difficilement traitées au niveau du parc aquatique

Cliché : E. Hatt, juin 2009

Cliché : E. Hatt, mai 2010

Cliché : E. Hatt, juin 2009

Les premières observations *in situ* pointent un décrochage de Seignosse-le-Penon, dont l'obsolescence accélérée est liée à un ensemble de facteurs, parmi lesquels :

- La perte d'éléments attractifs : les résidences hier modernes sont aujourd'hui désuètes, les bassins d'eau de mer autour desquels avaient été mis en scène de nombreux commerces et résidences ont disparu, le parc aquatique ne comble que partiellement cet espace, etc.

- La dégradation de l'espace public : les interventions actuelles ne permettent pas encore de la compenser, elle engendre des stratégies de repli (golf, certaines résidences, etc.) ou de descente en gamme (commerces peu attractifs, résidences délabrées, etc.).

Certains lisent dans cette évolution les conséquences du désengagement de la SATEL de l'aménagement de la station dans les années 1980. Pour l'un des ingénieurs de la SATEL, de 1974 à 1988 (Bernard VERDIER, cité par Seignosse-Magazine, 2005, p.26), après le départ de la SATEL, qui gérait de multiples tâches (bassins d'eau de mer, entretien des espaces verts, animation, etc.), la commune a mis du temps à s'approprier la station[326] – et le coût engendré pour son bon fonctionnement (entretien de la plage, gestion des équipements publics, etc.). L'ancien Directeur général en charge des services de la commune dans les années 1960 confirme cette idée, soulignant que « *quand la SATEL à l'époque était là c'est elle qui en assurait l'entretien et non la commune au plan financier. Quand la SATEL s'est retirée, c'est la commune qui s'est retrouvée devant ses responsabilités. Ça a été moins entretenu* »[327]. Il étend d'ailleurs cette remarque à la copropriété du forum, considérant que « *ça a été vendu au départ en copropriété mais à l'époque c'était la SATEL qui avait réalisé et qui gérait la copropriété. Comme la SATEL était une SEM elle entretenait et les gens ne payaient jamais de cotte part. Quand la SATEL a abandonné la gestion de la station, les propriétaires ont du entretenir eux-mêmes* ». Ces évolutions interrogent aujourd'hui les responsables politiques locaux en charge de l'aménagement et du développement touristique. Les collectivités territoriales du département et de la région soulignent par exemple que « *depuis les réalisations initiées par la MIACA, plus de trente ans ont passé, les structures ont vieilli, les résidences secondaires se sont multipliées sans véritable contrôle, les attentes des touristes ont changé, tout comme l'agencement des acteurs institutionnels* » (Préfecture de la Région Aquitaine, Mission Littoral et Conseil général d'Aquitaine, 2002, p.84). Le maire de Seignosse, Ladislas DE HOYOS, dans l'édito du huitième numéro de Seignosse-Magazine, en 2005, fait part quant à lui de ses inquiétudes concernant l'avenir de la station : « *que reste-t-il aujourd'hui ? Un Penon mort en hiver, un "Forum" en perte de vitesse, des bassins d'eau de mer (les plus grands d'Europe) comblés par le sable, une estacade en ruine et une gigantesque salle de spectacles désespérément vide. Certes le parc aquatique a modernisé l'ensemble, mais les commerces perdaient en qualité. Ce parc, déficitaire, n'a pas suffi à redorer le blason. Alors que faire pour redonner aujourd'hui à Seignosse cet aspect de station où il fait bon vivre, sereinement, sans bruit, sans tags, sans dealers de stupéfiants ?* ».

[326] On retrouve d'ailleurs ici la tendance ancienne à considérer les acteurs locaux comme incapables d'assurer leur développement (ce qui justifie du même coup l'intervention de la puissance publique départementale ou étatique).
[327] Entretien du 11 février 2009.

Représentatives à la fois de l'émergence de la « société des loisirs », de l'euphorie des « Trente glorieuses », de la pensée moderne architecturale comme sociale, ces stations sont les témoins d'une époque révolue. Le manque de perspectives de long terme questionne ardemment la pérennité des stations touristiques du littoral et, plus encore, de montagne. Elles sont entrées dans un contexte marchand difficile (marché considéré comme mature, concurrence accrue des autres destinations, etc.) et sont confrontées aujourd'hui à une phase complexe de poursuite du cycle d'investissement pour remplacer les équipements vieillissants (FRANÇOIS, 2007, p.138). Les communes supports de ces stations (tab.9) s'interrogent depuis une dizaine d'années sur les enjeux de la requalification urbaine et paysagère. Elles s'investissent peu à peu dans ce contexte à concevoir un projet d'aménagement sur le long terme[328], dans lequel l'espace public tient une place non négligeable.

Tableau 9. Tableau synthétique sur les stations étudiées

	Seignosse-Océan	**Gourette**
Département	Landes (40)	Pyrénées-Atlantiques (64)
Commune de rattachement	Seignosse	Eaux-Bonnes
Maire (2008-2012)	Ladislas DE HOYOS	Louis CARRERE-GEE
Distance bourg/station	6km (route)	9km (route)
Altitude	0m	1350m
Date de lancement de la station	1959	1957
Nombre d'habitants dans la commune en 2007 *Source : Insee, RP2007 exploitations principales.*	2955	425
Nombre d'habitants dans la station *Source : données communales*	Environ 800 (recensement actuel)	155 en 2006
Capacité d'hébergement touristique en 2008 (en lits) *Source : CDT des Landes, 2008 – Comète, 2009*	36 884	7 800 à Gourette (2 300 aux Eaux-Bonnes)
Part des lits marchands dans la capacité totale d'hébergement *Source : CDT des Landes, 2008 – Comète, 2009*	31%	29%
Équipements et espaces touristiques structurants *Source : PLU, 2005*	- 6km de plage et 2500 hectares de forêt - un golf de 18 trous - un parc aquatique - une salle polyvalente de 1500 places - etc.	- 30km de pistes de ski alpin (25 pistes) - 11 remontées mécaniques - un espace thermal aux Eaux-Bonnes - etc.

[328] Il s'agit également ici de mieux répondre à l'évolution des pratiques de subventionnement des collectivités territoriales (Conseil général et Conseil régional) et, notamment, au passage progressif d'une logique de guichets à une logique de projet dans laquelle la demande de financement doit s'inscrire dans un projet de développement à moyen et long terme.

3. Les prémisses du changement : des stations en voie de requalification

Face à leur inadaptation, à la fois structurelle et conjoncturelle, les collectivités locales s'interrogent sur le devenir des stations cinquantenaires dont elles sont les supports et commencent à questionner leur cadre urbain et paysager.

3.1. De Seignosse-le-Penon à Seignosse-Océan : une station en quête de sens

À Seignosse-Océan, les interventions sur les lieux urbains se sont multipliées depuis la fin des années 1990 pour faire face aux évolutions rencontrées. Elles restent toutefois relativement éparses jusqu'à leur structuration dans le projet local d'urbanisme, en 2005.

3.1.1. Multiplication des interventions sur les lieux urbains de la station

Face à l'opportunité d'une extension du marché touristique[329], la municipalité se révèle soucieuse, depuis la fin des années 1990, de redynamiser la station dont elle est le support en renouvelant son image. Dans ce contexte, les nouveaux locaux de l'office de tourisme sont inaugurés en 1997, le parc aquatique est construit en 1999 (à l'emplacement des anciens bassins d'eau de mer), une nouvelle piste cyclable Est-Ouest est créée en 2004, la place Castille a été réhabilitée en 2005 (mise en conformité avec la loi Handicap), une démarche progressive d'aménagement des accès aux plages a été entreprise (elle est axée sur la remise à niveau de leurs équipements), la rénovation de la signalétique est aujourd'hui terminée, etc. Les actions se succèdent, sans pour autant faire l'objet d'un projet d'ensemble. Mesure symbolique s'il en est, la modification du nom de la station a même été engagée en 2009 : Seignosse-le-Penon est devenue Seignosse-Océan. Il est intéressant de s'interroger sur le choix opéré. Comme l'a souligné Bernard DEBARBIEUX (in BAILLY, FERRAS, GUERIN et GUMUCHIAN, 1989, p.106), dans ses travaux sur les représentations de la haute montagne, « *on peut clairement suivre à travers la toponymie les changements de valeurs et de fonctions accordées à l'espace, les changements de représentations des sociétés correspondantes* ». Nommer le lieu revient à « *étiqueter l'espace* », à lui « *donner du sens* » (ou toutefois à chercher à lui en donner), voire à conférer une forme de « *structure à l'espace* ». La nomination de l'espace, réalisée par les professionnels de l'activité touristique (promoteurs, commerçants, etc.) et les élus locaux, est pour eux un moyen – plus ou moins conscient – de baliser cet espace touristique de signes identifiables, voire rassurant pour la clientèle[330]. Dans le cas de Seignosse, l'un des objectifs sous-jacents à cette évolution toponymique consiste à accentuer la lisibilité à l'océan afin de redonner du sens à la station. Selon le maire de Seignosse, une des difficultés de la station (en comparaison à ses voisines d'Hossegor et de

[329] Cette potentialité est liée à la proximité du Sud des Landes avec la côte basque, à la croissance du marché espagnol, au développement des infrastructures de transport (T.G.V., aéroport de Biarritz) ou encore à l'ouverture des frontières européennes.

[330] On peut d'ailleurs observer le même processus à Gourette, où la directrice du Belambra a fait modifier l'adresse de cette structure, trouvant que l'ancienne adresse « quartier Tortes » était trop peu lisible, lui préférant ainsi la dénomination « route de l'Aubisque » pour la dimension symbolique que confère ce "point de repère" (entretien du 25 février 2010).

Capbreton) tient dans le fait que la dune masque l'océan. Il s'agit selon lui « *de porter à la connaissance de nos estivants la proximité de l'océan* »[331]. Les habitants interrogés sur cette question, s'ils n'avaient pas tous été informés de cette évolution en cours, s'avèrent dans l'ensemble l'apprécier, avec plus ou moins d'enthousiasme, soulignant que « *ça donnera peut-être un peu de cachet à Seignosse […] Je trouve que c'est mignon : « j'habite à Seignosse-Océan », c'est sympa !* »[332], ou encore, « *c'est un peu à la mode de rebaptiser les stations balnéaires […] C'est sûr que Seignosse-Océan c'est un peu plus poétique que Seignosse-le-Penon, mais bon…pourquoi pas, ça me laisse froid* »[333]. Reste que modifier la toponymie ne semble aujourd'hui pas suffisant.

C'est dans ce contexte évolutif que la requalification urbaine s'est peu à peu posée comme un enjeu essentiel d'attractivité pour la collectivité. Les premières études pour concevoir un projet d'aménagement ont été lancées dès 2001 (CREHAM, SATEL) ; elles restent toutefois globalement centrées sur la question du forum. Depuis 2005, ces analyses et recommandations ont été en partie intégrées au PLU (2005, p.69).

3.1.2. Vers un projet global de requalification urbaine

L'élaboration du PLU, finalisée en 2005, a conduit la commune à concevoir son évolution urbaine en termes de projet. La municipalité affirme alors sa volonté d'asseoir le développement de la station à partir de deux axes complémentaires : la sauvegarde de son organisation urbanistique originelle et la réorientation de sa vocation jusqu'alors essentiellement touristique.

La sauvegarde de l'organisation urbanistique existante s'appuie sur plusieurs éléments. Il s'agit tout d'abord d'assurer la réhabilitation des espaces publics dénaturés tout en accentuant la création de cheminements pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite, en front de mer et à l'arrière de la dune. De même, l'objectif du maintien des équipements permettant une accessibilité aisée à la plage (aires de stationnement nombreuses, préservation des grands axes d'accès et de desserte, renforcement de la présence des pistes cyclables) est affirmé, tout comme le rétablissement de la politique d'origine de conservation des espaces verts dans la proximité des zones construites. Enfin, il s'agirait de créer une véritable centralité aux Bourdaines (à partir du schéma d'organisation présent au Penon).

Au-delà de cette plus grande attention portée à l'espace public, la commune envisage un second axe essentiel de développement, qui repose d'ailleurs en partie sur la réussite du premier. Elle souhaite encourager le passage d'un fonctionnement saisonnier (vocation touristique de la station) à un fonctionnement permanent (la station comme lieu de vie[334]). Si les principes sont intéressants et marquent une relative rupture avec le laisser-aller des

[331] Entretien du 30 avril 2008.
[332] Entretien du 21 janvier 2009 avec une habitante du Penon.
[333] Entretien du 19 janvier 2009 avec un habitant des Estagnots.
[334] On peut d'ailleurs noter que ce lieu de vie est ici conçu comme un lieu de vie permanent (pour la population permanente en croissance), mais pourrait également être appréhendé comme un lieu de vie temporaire (des touristes, excursionnistes et propriétaires de résidences secondaires).

décennies précédentes (en mettant résolument l'accent sur le rôle et les enjeux que représentent la gestion et la requalification de l'espace public), les préconisations pour les mettre en œuvre ne changent toutefois pas fondamentalement : la vente de produits immobiliers reste inéluctablement centrale dans cette dynamique. Comme le suggère l'étude du CREHAM (2001) portant sur la requalification urbaine et paysagère de la station du Penon, l'objectif consiste à dégager des recettes de financements par l'affectation des espaces publics (résiduels ou sous-utilisés) au domaine privé (vente à la construction). Le cercle vicieux immobilier-infrastructures ne semble toujours pas avoir été dépassé dans ce domaine où les contraintes économiques de retour sur investissement ne sont pas négligeables.

Reste que, à partir de l'identification de ces deux objectifs, le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) de la commune de Seignosse se fixe six axes de travail structurant le projet d'aménagement de la station (PLU, 2005) :

- le renouvellement urbain, en envisageant la station comme une urbanisation d'ensemble achevée dont il convient de limiter l'extension ;

- la préservation de l'environnement et des sites, ce qui passe par le maintien des coupures d'urbanisation actuelles ou encore par la préservation des espaces et des milieux à fort intérêt écologique ;

- l'encadrement du développement des activités économiques et l'encouragement au développement des activités existantes d'hôtellerie ;

- l'optimisation et l'encadrement de l'aménagement touristique avec la poursuite des études concernant le redéploiement des activités du forum, la maîtrise de la fréquentation de la plage des Casernes et le soutien à l'adaptation de l'hôtellerie traditionnelle ;

- la préservation de la qualité du paysage urbain, en portant attention à limiter les extensions et en imposant également des règles strictes d'intégration architecturale et paysagère, afin de préserver des espaces interstitiels de toute urbanisation. Le cas du forum fait l'objet d'un traitement particulier (définition d'un périmètre d'urbanisation différé) ;

- la définition des options en matière de déplacements urbains, structurée autour de la hiérarchisation des voies et le développement des déplacements doux.

La station est ainsi entrée sur la voie de la requalification urbaine par l'entremède d'un projet global d'aménagement des lieux urbains. Reste à s'interroger sur le regard que les touristes auxquels sont destinés ces espaces portent à leur égard, point abordé dans les chapitres suivants, après un retour sur les évolutions en cours à Gourette.

3.2. Gourette, de la restructuration du domaine skiable à la requalification urbaine

Prenant acte de l'évolution de son cadre urbain et paysager, la commune des Eaux-Bonnes a également envisagé la question de la requalification de la station de sports d'hiver de Gourette. La perte d'attractivité de son double thermal (la station des Eaux-Bonnes), durant le XX^{e} siècle, lui rappelle d'ailleurs constamment le statut éphémère des pratiques et des attentes touristiques. Leur évolution peut condamner une station perçue comme attractive à l'état de quasi-friche touristique en moins d'un siècle (HATT et VLES, 2009).

3.2.1. Un catalyseur du changement : la restructuration du domaine skiable

La requalification de la station est affichée comme un enjeu fort de cette nouvelle décennie. La station s'est lancée en 2000 dans une ambitieuse politique de reconquête d'attractivité touristique. Le réaménagement du domaine skiable, secteur phare des stations de sports d'hiver, est le symbole de l'évolution en cours, qu'il a largement contribué à impulser. Entre 2001 et 2005, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques a engagé un vaste programme de modernisation du domaine skiable dans le cadre du dispositif d'Unité touristique nouvelle (accordée en février 2001 par le préfet de la région Midi-Pyrénées). Le premier programme de 15 millions d'euros est lancé pour la période 2001-2003[335]. Le second volet, d'un montant de 23 millions est lancé sur la période 2003-2006[336]. Parallèlement à la modernisation du domaine skiable, la commune cherche aujourd'hui à inscrire cette modernisation dans l'aménagement même de la station (entendue comme entité urbaine). La question du rattrapage de l'espace urbain semble s'être naturellement posée. Comme le souligne le Directeur général des services de la commune, « *le domaine skiable a été structuré, il est optimal pour Gourette (les attentes de la clientèle le montrent), le Conseil général a été génial pour ça. Maintenant il reste la grosse harmonisation : la réponse de la ville par rapport à l'espace ski* »[337].

Le projet urbain de la station est considéré comme un soutien d'accompagnement à l'optimisation du domaine skiable et au chiffre d'affaires des remontées mécaniques[338]. La commune s'est initialement investie dans la rénovation du parc immobilier, l'amélioration de la circulation et du stationnement (un plan de circulation a été établi en 1993), ou encore, la mise en place du reboisement et de la restauration de l'environnement. Plus largement, « *la*

[335] Il concerne la construction d'un télésiège débrayable, la réalisation de la piste de la glacière et la construction d'une nouvelle réserve collinaire. L'adaptation au risque de changement climatique s'inscrit ainsi dans la dimension classique du recours à la production de neige artificielle (aujourd'hui appelée « neige de culture », terme moins explicite et plus "politiquement correct").

[336] Il concerne la réalisation de l'espace débutant (au plateau du Bézou), la modernisation de l'accès au front de neige (le télésiège est remplacé par une télébenne débrayable), le remplacement de la télécabine supérieure par deux télésièges débrayables, l'agrandissement de l'espace skiable (de 80 à 125 hectares), la possibilité de prévoir la création de nouvelles pistes par sécurisation des zones avalancheuses et la construction de cinq-cent lits en résidence de tourisme (rive gauche du Gave du Valentin).

[337] Entretien du 11 avril 2008.

[338] Les collectivités locales affirment ainsi clairement que « *le projet départemental de modernisation du domaine skiable induit en termes de coût des obligations de résultat, sur le plan de l'optimisation de la gestion du domaine. Il vise une croissance minimale de 30% de la fréquentation et du chiffre d'affaires* » (Département des Pyrénées-Atlantiques et Commune des Eaux-Bonnes, p.13).

commune des Eaux-Bonnes et le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques considèrent que la modernisation du champ de neige ne peut suffire à la redynamisation de la station. Celle-ci doit valoriser son "plus concurrentiel". Le positionnement commercial, l'amélioration de la structure urbaine (circulation tous modes, espaces publics), l'émergence de nouveaux équipements, la diversification et le mode de distribution des hébergements touristiques, le développement des produits d'animation, sont autant de pistes de travail envisagées pour favoriser une attractivité nouvelle » (Syndicat Mixte de Gourette/Eaux-Bonnes, 2001, p.1). L'amélioration de la structure urbaine est affirmée comme un pan essentiel de l'attractivité touristique. Selon un chargé de mission à la Direction du développement au Conseil général des Pyrénées-Atlantiques[339], le principal enjeu pour Gourette ne serait plus le domaine skiable, mais « *la question de l'urbanité, la qualité urbaine* », qui oblige à « *travailler sur la station elle-même, pour s'affranchir de la présence tentaculaire de l'urbanisme des années 1970 et retrouver une urbanité* ».

3.2.2. Du domaine skiable aux lieux urbains : déclinaison de la restructuration

Dans ce contexte, la commune des Eaux-Bonnes Gourette a été l'un des treize sites pilotes pour la mise en place d'une ORIL[340], comme les communes supports des stations de La Pierre Saint-Martin et de Saint-Lary[341]. Les premiers diagnostics pour un schéma directeur d'aménagement urbain sont lancés dès 2001 (Agence Adour-Pyrénées, puis cabinet Grésy).

Une « *note sur le développement urbain de Gourette* », non datée, mais disponible dans le dossier « ORIL » des archives communales, propose de mettre le piéton au cœur de la démarche de développement. Elle souligne que « *le positionnement de la station de Gourette tend vers une amélioration de la qualité de vie, une préservation de l'environnement naturel et humain et une plus grande place donnée aux piétons vis-à-vis de la voiture. L'objectif est de transformer l'image fonctionnelle et urbaine de Gourette, en village station* ». On peut toutefois s'interroger sur cet objectif paradoxal consistant à faire de Gourette, station clairement fondée sur un modèle urbain fordien, une « station-village ». Reste que les principes affirmés dans cette note proposent une approche en rupture avec la conception

[339] Entretien du 17 octobre 2008.

[340] La mise en œuvre de l'ORIL est confiée, par délibération du conseil municipal du 23 octobre 2003, à l'agence immobilière des Eaux-Bonnes qu'est la SEGEB qui assure le recrutement d'un chargé de mission et profite de l'appui technique de l'association de protection, amélioration, conservation et transformation de l'habitat du Béarn (PACT Béarn).

[341] À Saint-Lary (22 410 lits touristiques) le projet de réhabilitation relatif aux espaces publics s'ancre principalement sur le bourg avec la prévision de la modification des circulations, le développement d'un axe de liaison entre les différents équipements et sites remarquables et pose la question des réserves foncières dont la commune ne dispose pas. À La Pierre Saint-Martin (3000 lits touristiques), la thématique de la réhabilitation de l'immobilier a été initiée depuis 1995 suite à l'arrêté de péril sur la galerie commerciale prise par le conseil municipal. Considéré comme un « facteur déclenchant », il a permis de prendre conscience des enjeux de la qualité immobilière et urbanistique de la station. Un étude complète sur l'avenir de la station a alors été initiée par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques (stratégie marketing, audit de l'habitat, plan de requalification et de référencement de l'urbanisme). Concernant le volet espaces publics, il s'agit ainsi de remettre aux normes le centre commercial, de proposer un plan de restructuration de la station (engagé par le Conseil général) ancré sur la reprise des parkings, l'embellissement du cœur de station et la requalification du front de neige et du domaine skiable.

originelle : l'espace public est au cœur du projet. Concernant la requalification de l'organisation urbaine, le projet se structure autour de quatre axes :

- améliorer et diversifier l'offre d'activités et de services,

- offrir un environnement urbain de qualité,

- favoriser la qualité de vie,

- maîtriser et gérer les flux de circulation et de stationnement.

L'espace public est clairement abordé dans cette note interne comme un enjeu multiforme de la requalification urbaine et paysagère de la station[342]. Ce projet fixe par exemple des objectifs de protection et de valorisation de l'environnement et des paysages, centrés sur l'augmentation des éléments végétaux intra-muros et sur la mise en valeur esthétique de l'existant. Il propose également d'assurer la sécurité des accès et de renforcer les cheminements piétonniers, leur continuité et leurs liaisons dans la station. L'objectif affirmé est enfin d'optimiser les stationnements.

Dans le compte-rendu du 17 juin 2004 de la réunion du comité du pilotage de l'ORIL, le coût de la rénovation est évalué dans une fourchette de 500 et 700 euros le m^2 et le taux d'aide publique envisagé de l'ordre de 40 à 45%. L'enveloppe financière globale de l'ORIL, prévue pour la rénovation de 165 appartements, est estimée à 3 914 000 euros. Ce projet n'a toutefois pas abouti, malgré l'intervention d'un chargé de mission durant trois ans (entre 2003 et 2006). Les dissensions politiques semblent avoir eu raison du dispositif ; c'est en tout cas l'avis du Directeur général des services de la commune. Il constate que « *on ne l'a pas lancée. Les divisions du conseil municipal ont été telles depuis trois ans, qu'il n'y a quasiment plus aucune action. Si vous n'avez pas un leadership politique, c'est difficile* »[343]. L'intérêt a néanmoins été d'ouvrir la discussion sur cette épineuse question de la requalification, comme le souligne, là encore, le Directeur général des services : « *ça n'a quand même pas été négatif, ça nous a permis d'engager un chargé de mission, d'avoir de la matière grise et un œil neuf pendant trois ans* »[344]. Cela fut également l'occasion de mettre un ensemble d'acteurs concernés autour de la table (personnel politico administratif de la commune et du département, mais également, dans une moindre mesure, commerçants et habitants) pour réfléchir à cette question de l'aménagement urbain et aux moyens de contrer l'obsolescence de la station[345]. L'ORIL est d'ailleurs abordée comme un des axes d'un plan de station plus

[342] Ce qui paraît moins évident dans le discours des acteurs qui abordent le plus souvent le dispositif des ORIL comme un dispositif essentiellement immobilier. Le Directeur général des services met ainsi plus particulièrement l'accent sur la dimension immobilière considérant que l'ORIL se structurait autour de deux volets centraux : la construction neuve et la réhabilitation des meublés existants (entretien du 17 juillet 2008). Il reconnaît toutefois dans le même temps (entretien du 11 avril 2008) que « *l'espace public dans les stations de deuxième génération c'est le seul espace qu'il reste possible de travailler ; alors que travailler sur la requalification des façades, c'est très difficile* ».

[343] Entretien du 11 avril 2008.

[344] Entretien du 17 avril 2008.

[345] La question de la place du piéton dans la station a ainsi pu être largement discutée pour être finalement mieux appropriée par les acteurs concernés. Comme le rappelle le Directeur général des services (entretien du 11 avril 2008), « *l'idée la plus évidente, qui est novatrice même si maintenant elle paraît évidente, c'est la place du*

global qui s'inscrit à plusieurs niveaux : dans le pôle touristique de la vallée d'Ossau, dans une démarche de projet de station et dans un projet politique sur l'ensemble de la commune.

3.2.3. Inachèvement du dispositif d'ORIL, ouverture de perspectives d'aménagement

Si le dispositif des ORIL n'a pas abouti, nombre d'idées développées dans ce cadre ont été intégrées aux projets de développement de la station, qu'il s'agisse du plan d'aménagement global de la station de Gourette réalisé conjointement par la commune et le département ou du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de la commune (PLU, 2005).

Le premier document affirme ainsi qu'« *une station de ski constitue un produit touristique que le client apprécie dans son ensemble. Une première tranche de travaux a concerné le domaine skiable, il reste à présent à conforter la station dans ses autres composantes que sont l'accès et l'accueil* » (Commune des Eaux-Bonnes et Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, 2005). La problématique de l'accessibilité renvoie à la mise en œuvre d'un schéma de gestion du stationnement (création de 500 à 1000 places de parking supplémentaires, questionnement concernant la liaison entre le Ley et la station). La problématique de l'accueil renvoie, quant à elle, d'une part, à la qualité des espaces publics (aménagement de la place Sarrière et du front de neige) et, d'autre part, à la croissance de l'offre d'hébergement (prévision de 500 lits nouveaux au minimum sur les terrains propriété du Conseil général et 1500 lits sur l'ensemble de la station). Le projet fixe clairement comme objectif l'augmentation des capacités d'accueil de la station au regard des capacités accrues du domaine skiable récemment modernisé. On retrouve se faisant l'inéluctable cercle vicieux, maintes fois dénoncé, du binôme investissement dans les remontées mécaniques / vente d'immobilier.

Concernant le second projet, affiché dans le PADD[346], quatre axes prioritaires d'aménagement se dégagent : favoriser l'habitat permanent, maintenir et développer l'activité agricole, diversifier les autres activités économiques (activités de camping, de loisirs et production d'énergie hydroélectrique) et développer les activités touristiques (à partir des deux pôles majeurs de la commune que sont les activités thermales et les activités de sports d'hiver). Sur ce dernier point, qui attire plus particulièrement notre attention au regard de notre objet de recherche, deux volets sont distingués dans le PADD au sujet du développement de la station de Gourette : un volet domaine skiable, porté par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, et un volet urbain, porté par la commune. Le volet urbain est, à son tour, structuré autour de cinq axes, trois axes thématiques (l'hébergement, la clientèle de proximité[347] et les programmes du volet d'été[348]) et deux axes techniques (le recrutement d'un

piéton. C'est au moins le seul intérêt qu'auront eu ces sept ans de réflexion, mais c'est très long pour en prendre conscience, c'est que petit à petit, en sept ans, il y a eu une inversion de mentalité et ça devient logique ».

[346] Le PLU a été prescrit en 2001 et son projet arrêté le 19 juillet 2004.

[347] Il s'agit ici d'améliorer le service d'accueil et service de navettes au parking du Ley.

[348] Quatre actions phares sont ici envisagées : la mise en place d'une Via Ferrata d'altitude sur le cirque de Gourette, la mise en place d'un schéma de randonnée pédestre et de V.T.T., la création d'une aire de stationnement pour la Via Ferrata de Siala et la création d'une forêt suspendue. On observe ici encore l'importance accordée à la diversification des activités.

chargé de mission durant trois ans et la mise en cohérence du plan d'action avec le PLU). L'espace public y est plus particulièrement abordé dans le cadre de l'axe « *hébergement* » qui se décompose en deux parties : les actions portant strictement sur l'hébergement[349] et celles concernant « *l'accueil et l'animation* »[350]. On peut toutefois s'interroger sur le choix de traiter du volet espace public comme une sous-fonction de l'hébergement, ce qui n'est pas sans rappeler les modalités de création de cette station *fordienne* qui a, dès son origine, accordée une place prépondérante au cadre bâti, reléguant l'espace public au rang de vide entre les pleins. On peut d'ailleurs observer, comme précédemment, que la logique « constructive » ne cesse d'exister : il est prévu la création de 1000 lits dans la station. Toutefois la crise immobilière, révélée en 2008, a mis à nouveau en question ce modèle d'aménagement. La résidence quatre étoiles de Philippe BARROSO, « Le Portillo, chalet et spa »[351], initialement prévue pour fin 2007, début 2008, prend dans ce contexte beaucoup de retard. Début 2011 elle n'est toujours pas terminée (suite au dépôt de bilan de la société lourdaise chargée du gros œuvre). Le journal *Sud-Ouest* conclut avec humour un article du 22 décembre 2010 portant sur ce sujet, en soulignant que: « *réaliser une résidence de tourisme, ce n'est pas des vacances…* » (LONGUE, 2010c) – fig.61.

Figure 61. « Le Portillo », une construction à l'arrêt

La résidence Le Portillo n'ouvrira pas cet hiver

Son opérateur, Philippe Barroso, annonce cependant que la résidence de tourisme (380 lits) en chantier dans le cœur de la station sera achevée l'été prochain.

En plein cœur de Gourette, la résidence Le Portillo dans son état d'avancement actuel. PHOTO THIERRY SUIRE

Source : Sud-Ouest, 22 décembre 2010

Cliché : E. Hatt, 15 janvier 2011

[349] Il s'agit de la mise en place de l'ORIL, de la construction et 1000 lits (et des parkings correspondants), d'être attentif à la complémentarité Eaux-Bonnes/Gourette et d'intervenir sur la qualité de l'eau, la propreté et la collecte.

[350] C'est le volet qui est encadré par le plus grand nombre d'actions (six). Il vise notamment à la création d'un espace intégré d'accueil, d'animation et de loisirs, à la requalification des espaces urbains et de l'entrée de station, à la complémentarité Eaux-Bonnes/Gourette (qui fait paradoxalement l'objet de deux actions dissociées), à l'amélioration de l'accueil des camping-cars, au traitement spécifique du projet d'animation et à l'animation d'une démarche « qualité station ».

[351] Philippe BARROSO s'est lancé dans l'aventure de cette construction avec des investisseurs espagnols et a souhaité qu'elle intègre le style de vie ibérique en vacances (LONGUE, 2010c).

Parallèlement, le choix de placer l'action six portant sur la « *requalification des espaces urbains de Gourette* » dans l'axe portant sur « *l'accueil et l'animation* » peut également être questionné. Il peut être appréhendé de deux façons. Les esprits critiques souligneront que le cadre urbain s'apparente en ce sens à un espace de spectacle, "à vendre" aux touristes. Les plus optimistes y verront une réflexion poussée qui apparente l'espace urbain à un espace d'accueil des habitants et des visiteurs, un espace qui, aménagé et entretenu, peut contribuer à une meilleure gestion des flux touristiques et, surtout, à l'ambiance et à l'animation de la destination. Reste également un paradoxe : en dissociant comme deux actions distinctes la « requalification des espaces urbains de Gourette » (action six) et la « requalification entrée station – Face Nord à rond-point » (action sept), le PADD semble négliger l'intérêt de penser la station comme un ensemble (l'entrée de la station faisant partie intégrante de cet espace urbain).

Malgré les questionnements sous-jacents et inhérents à cette évolution et aux moyens de sa mise en œuvre reste un constat : la commune des Eaux-Bonnes Gourette a aujourd'hui clairement pris la route de la requalification urbaine – on y reviendra.

Alors que les collectivités locales s'interrogent sur les modalités d'une requalification urbaine des destinations touristiques dont elles sont les supports, cette recherche vise à cerner les modalités d'appréhension de ces stations par ceux auxquels elles sont destinées. L'objectif a été mis sur les possibilités d'intégrer indirectement le regard des touristes aux diagnostics partagés des projets de requalification. Il s'agit de donner la parole à un interlocuteur généralement absent dans cet exercice de conception en station, en vue de nourrir les réflexions et débats préalables à la requalification. Le parti pris de cette recherche est donc bicéphale. Il consiste avant tout à analyser les représentations des stations touristiques dans une dimension *microterritoriale*, en identifiant des points d'ancrage aux projets de requalification. On souhaite également approcher en priorité les représentations-clés des touristes, acteurs essentiels qu'on ne peut ignorer en ville et, *a fortiori*, en station. Dans ces stations, en grande partie créées et organisées au bénéfice des touristes (ainsi que des acteurs économiques du tourisme), le développement d'une connaissance précise des lieux urbains ne peut en effet ignorer le regard de ces destinataires. Mais comment l'aborder ? L'un des objectifs de cette thèse consiste à tâcher de répondre à cette question peu traitée : comment appréhender les représentations microterritoriales des touristes destinataires ? Pour cela il convenait de construire un dispositif méthodologique apte à répondre à nos objectifs. On propose la mise en œuvre d'un outil d'enquête expérimental, centré sur des démarches d'observation qualitatives ; il est au cœur de la seconde partie de ce travail de recherche.

SECONDE PARTIE

LES ENQUETES PHOTOGRAPHIQUES, SUPPORTS DES PROJETS DE REQUALIFICATION EN STATION

« Qu'est-ce que le cœur d'une ville ? L'âme d'une ville ? Pourquoi dit-on qu'une ville est belle ou qu'une ville est laide ? Qu'y a-t-il de beau et qu'y a-t-il de laid dans une ville ? Comment connaît-on une ville ? Comment connaît-on sa ville ? »

(PEREC, 1974, p.85)

Chapitre 4.

Appréhender les représentations microterritoriales par des enquêtes photographiques

> *« Noter ce que l'on voit. Ce qui se passe de notable. Sait-on voir ce qui est notable ? Y a-t-il quelque chose qui nous frappe ? Rien ne nous frappe. Nous ne savons pas voir. Il faut y aller plus doucement, presque bêtement. Se forcer à écrire ce qui n'a pas d'intérêt, ce qui est le plus évident, le plus commun, le plus terne. »*
>
> (PEREC, 1974, p.70)

L'objectif de cette recherche consiste à identifier les représentations que les destinataires se font des espaces publics qu'ils fréquentent, dans lesquels ils s'inscrivent, sur lesquels ils évoluent et qu'ils animent en retour. Si chaque représentation individuelle est unique, elle rejoint néanmoins une *image collective* (plus ou moins contraignante, plus ou moins englobante) qui peut être analysée (LYNCH, 1998, p.53 ; HATZFELD, 2006). On s'intéresse aux représentations collectives des stations étudiées en partant du principe que les espaces publics se veulent être des espaces libres et accessibles à tous (donc non préfigurés pour une catégorie de destinataire en particulier). Au-delà de la diversité et des spécificités des représentations individuelles, cette recherche vise à cerner leurs fondements communs, « *l'habitus qui les rassemble* » (BRIFFAUD, 1994, p.18). Elle s'attache à l'identification de « *lignes directrices* » et des « *représentations-clés* » qui organisent cette diversité, ne serait-ce que parce que les individus cohabitent, communiquent et partagent une culture commune (BAILLY, BAUMONT *et al.*, 1995, p.6). Plus précisément, on souhaite révéler des "*marqueurs microterritoriaux*"[352] en station, éprouvés par les touristes qui les fréquentent. S'il est effectivement possible de repérer et d'identifier les espaces de la station au regard de leur degré d'attractivité, une question légitime est de comprendre quels sont les points de repère forts en stations touristiques et, *a fortiori*, dans nos terrains d'étude : Seignosse-Océan et Gourette. Afin d'éclairer ces questionnements, un dispositif méthodologique particulier a été mis en œuvre à partir d'observations et d'enquêtes menées *in situ*. Le recours au *medium* photographique, dans le cadre d'enquêtes auprès des touristes, a été l'outil central de la démarche, exposée dans ce chapitre.

[352] Comme cela a été souligné en introduction le "marqueur microterritorial" est employé en référence à la notion de « *marqueur territorial* » (BAILLY et PAELINCK, 1989). Il est ici compris comme élément microterritorial (urbain et paysager) "marquant" l'espace selon les individus enquêtés, à la fois objet situé et signe symbolique connotant cet espace. Le "marqueur microterritorial" peut dans ce cas renvoyer à des éléments vécus tant positivement (points forts, points de repère) que négativement (points faibles, "verrues spatiales").

1. Des démarches in situ *comme fondement méthodologique*

> *« Ces représentations sociales ne sont pas données à voir au chercheur de façon première et évidente ; elles sont à reconstruire comme objet d'analyse ultérieur. […] il est souhaitable de recourir simultanément à différents types de matériaux afin de cerner au mieux ces représentations spatiales. »*
>
> (GUMUCHIAN, 1988, p.97)

Considérée comme un « *laboratoire grandeur nature de la vie sociale* », la ville a donné lieu à une longue tradition d'expérimentations méthodologiques, comme le rappellent Michèle GROSJEAN et Jean-Paul THIBAUD dans leur ouvrage au titre évocateur : *l'espace urbain en méthodes* (2001). L'écologie urbaine, l'anthropologie de l'imaginaire, la sociologie des modes de vie, la sémiologie de l'espace sont autant de courants ayant contribué à la diversité des méthodologies actuelles développées *in situ* (« *récits de vie* », « *cartes mentales* », « *observation participante* », « *analyse des réseaux sociaux* », « *descriptions en marche* », etc.). C'est à partir de ces approches méthodologiques développées au sujet des villes qu'ont été abordées dans cette recherche les stations touristiques.

1.1. Une approche méthodologique fondée sur des démarches qualitatives

Il semble désormais acquis que toute requalification urbaine doit s'appuyer sur une analyse approfondie des relations établies à double sens entre l'homme et l'espace. La compréhension, l'explication des espaces publics et, partant, l'action qui pourrait être enclenchée à leurs égards, passe par l'appréhension des acteurs qui contribuent à leurs donner corps. Les démarches d'enquêtes qualitatives, qu'elles soient directes ou indirectes, prennent ici tout leur sens. Elles ont initialement été mises en œuvre dans les quatre stations que sont Seignosse-Océan, Gourette, La Pierre Saint-Martin et Saint-Lary Pla d'Adet.

1.1.1. Démarches préliminaires : les observations in situ

Les apports de la sociologie urbaine (notamment de l'École de Chicago), tout comme ceux de la géographie comportementale ou de l'ethnologie urbaine, rappellent la nécessité d'associer l'étude des représentations, des images et des symboles à celle des pratiques spatiales. Les citadins, comme les touristes, sont désormais considérés comme co-producteurs de l'espace public. Ils doivent, en conséquence, être pris en compte dans l'analyse, au même titre que les concepteurs de ces espaces. Il s'agit de cerner au mieux les enjeux en cours sur ces territoires particuliers et de penser le rapport de « *conaturalité* », le travail de « *configuration réciproque* » entre les formes spatiales construites et les formes sociales (GROSJEAN et THIBAUD, 2001). Sur le plan méthodologique, plusieurs démarches ont de ce fait été entreprises afin de cerner les représentations des destinataires des espaces publics, de comprendre la manière dont ils abordent ces espaces et comment ils se les approprient, d'observer s'ils en comprennent le sens et, réciproquement, de voir quel sens voulaient leurs conférer leurs concepteurs. Dans un premier temps, il fallait s'imprégner de "l'esprit des lieux" et "s'approprier" l'espace étudié par l'observation directe, *in situ*, des stations "témoins".

La phase préliminaire d'enquête s'ancre sur l'observation directe des espaces publics, dans leur dimension tant matérielle (réseau piétonnier, architecture des lieux, etc.) que relationnelle (observation informelle des conduites sociales, des usages déviants ou non de l'espace, etc.). La connaissance détaillée du terrain d'étude est un préalable indispensable pour appréhender les représentations de la station, pour approcher l'analyse de son image[353]. Elle permet de prendre la mesure des espaces et des comportements en s'imprégnant de l'ambiance du site, en se familiarisant avec le milieu qu'on souhaite étudier. Cette reconnaissance approfondie du territoire oblige à s'interroger sur ses propres impressions, à tenter de comprendre ce qui les provoque et d'où elles proviennent. Pour ce faire, on a fréquenté le terrain en "flâneur averti", en observant, en photographiant et en notant tous les détails même s'ils pouvaient paraître insignifiants (lieux de passages possibles, signalétique, type de fréquentation du lieu, forces et faiblesses des espaces publics, etc.). Dans le même temps, on s'est efforcé de mener un étude écodescriptive du territoire en récupérant les documents indispensables à sa meilleure lisibilité, qu'il s'agisse de la littérature opérationnelle (plans détaillés de l'espace comme les plans locaux d'urbanisme, études réalisées par des cabinets d'architectes, etc.) ou de la littérature "grise" (études menées lors de recherches académiques notamment).

Ces analyses préalables du terrain ont permis de mieux appréhender les formes et les conceptions de ces espaces. Elles ont également contribué à la construction de sous-hypothèses de travail concernant les perceptions, les attentes, les représentations portées sur ces espaces. Cette première approche du terrain, par observation directe, a été complétée par des démarches d'observation indirecte (par entretien) visant à approfondir ces pré-hypothèses essentiellement intuitives.

1.1.2. Approches complémentaires : entretiens semi-directifs et descriptions en marche

Au-delà de l'observation directe, indispensable au demeurant, on a souhaité appréhender les représentations microterritoriales des stations par l'analyse du discours des acteurs qui les parcourent et les conçoivent.

Souhaitant approcher les espaces publics dans leur double dimension d'espaces matériels et d'espaces relationnels, deux catégories d'acteurs ont été rencontrées et interrogées : les *producteurs* et les *destinataires* de l'espace urbain (TOUSSAINT et ZIMMERMANN, 2001 ; ZEPF, 2004). Par *producteur*, il faut entendre le personnel politico-administratif (fonctionnaires et élus) et les concepteurs "techniques" (professionnels de l'espace : architectes, urbanistes, etc.) qui ont en charge l'aménagement de ces espaces. On cherche auprès d'eux à déterminer les objectifs visés, initialement et actuellement, dans les politiques et les pratiques d'aménagement mises en œuvre.

---

[353] Selon Kévin LYNCH (1998, p.10), « *les images de l'environnement sont le résultat d'une opération de va-et-vient entre l'observateur et son milieu. L'environnement suggère des distinctions et des relations et l'observateur – avec une grande capacité d'adaptation et à la lumière de ses propres objectifs – choisit, organise et charge de sens ce qu'il voit* ».

Au-delà des *producteurs*, ou *concepteurs* des lieux urbains, on s'est également et surtout intéressé aux *destinataires* de ces espaces, qu'ils soient habitants permanents ou simples visiteurs. Il s'agit d'approcher leurs usages (déviants ou non), leurs pratiques, leurs perceptions et représentations des espaces publics, tout comme l'appropriation (consciente ou non) qu'ils peuvent en faire, le sens qu'ils peuvent y associer. Aborder ces deux catégories d'acteurs complémentaires était important pour disposer d'une vision globale de ces espaces (dans leur dualité conception/réception) et pouvoir faire émerger, le cas échéant, les différences entre les espaces élaborés par les premiers mais vécus par les seconds. La ressource de la parole est ici prise en considération, les entretiens auprès des habitants, touristes et concepteurs étant considérés comme des « *évènements interactionnels* », comme des « *récits habitants* » (AMPHOUX, in GROSJEAN et THIBAUD, 2001), des "récits touristiques" ou des "récits concepteurs".

Après une première série d'entretiens libres réalisés auprès des techniciens compétents (services de l'État, du département, des communes) pour identifier les contours du sujet à traiter, le choix s'est porté sur des entretiens de type semi-directif. Entre-deux, entre les entretiens libres (qui permettent d'identifier des enjeux généraux, mais n'offrent pas l'opportunité d'en affiner l'analyse) et les entretiens à questionnaire fermé (dont les réponses sont contraintes par l'échelle verbale imposée par le chercheur, ce qui ne favorise guère l'émergence d'éléments qui n'avaient pas forcément été prévus au départ et qui sont pourtant propices à enrichir cette analyse qualitative), des entretiens de nature semi-directive ont été mis en oeuvre. Une grille d'entretien a été élaborée au regard de la problématique, des hypothèses et des premiers éléments pressentis lors de l'observation directe (annexe 1). Au total, durant les années 2008 et 2009, 78 entretiens ont été conduits. 25 l'ont été auprès d'habitants permanents ou de commerçants[354], 34 auprès de touristes (treize à Gourette, neuf à La Pierre-Saint-Martin et douze à Saint-Lary) et 19 auprès de concepteurs de l'espace urbain[355]. Les entretiens ont tous été enregistrés[356] et intégralement retranscrits pour faciliter la lecture transversale et l'émergence de thématiques de recherche.

Les entretiens se sont révélés très pertinents pour approcher les représentations des concepteurs qui maîtrisent ce sujet (l'aménagement des espaces urbains) et cette démarche (les entretiens enregistrés qu'ils soient le fait de chercheurs, d'étudiants ou de journalistes). À

[354] Dans le détail, il s'agit de onze habitants permanents à Seignosse-Océan, six commerçants saisonniers à Gourette, trois commerçants saisonniers et un habitant permanent à La Pierre-Saint-Martin, ainsi que quatre saisonniers à Saint-Lary.

[355] Les personnes rencontrées à Seignosse-Océan sont : le maire, le premier Directeur général des services de la mairie (présent lors de la création de la station au début des années 1960), le Directeur général actuel, la directrice de l'office de tourisme, la directrice du parc aquatique, un élu de l'opposition (ancien adjoint aux finances), l'adjoint à l'urbanisme et le chargé de mission de la direction Tourisme du Conseil général des Landes. À Gourette ce fut le maire des Eaux-Bonnes, le Directeur général des services, le directeur de l'agence Roca d'Huyteza, un promoteur central de la station (qui est également un habitant permanent), la directrice du Belambra, le chargé de mission de la Direction du développement des stations d'altitude du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, le responsable de l'antenne Pyrénées et Sud Massif Central d'ODIT France – DEATM. Enfin, la directrice de l'office de tourisme de La Pierre Saint-Martin, celle de Saint-Lary, ainsi que le Directeur général et le responsable du service urbanisme de Saint-Lary ont également été rencontrés.

[356] Sauf lorsque l'enquêté refusait d'être enregistré (cinq cas avérés).

l'aise dans cet exercice auquel ils ont déjà été confrontés, ils répondent avec plaisir, parfois avec passion, aux questions qui leur sont posées, sans parfois même qu'on ait d'ailleurs à leur poser. Leur légitimité, politique pour les uns, d'expertise pour les autres, les invite "naturellement" à donner leur avis, leur expérience, leur analyse, d'autant qu'on les interroge sur leur (micro)territoire et sur des problématiques qui leur sont le plus souvent familières voire quotidiennes. À l'inverse, les résultats des enquêtes sont moins probants auprès des habitants, qu'ils soient permanents ou, surtout, temporaires. Ces derniers, lorsqu'ils acceptent de répondre aux questions, le font de façon relativement expéditive, de mauvaise grâce, considérant souvent qu'ils n'ont pas leur mot à dire sur la question ou qu'ils ne sont pas là pour cela. Ils se considèrent parfois peu "légitimes" pour parler d'une station qu'ils ne fréquentent que temporairement et d'un sujet particulier (l'espace urbain, pourtant quotidien) dont ils ne sont pas experts. Un touriste, enquêté à Saint-Lary le 15 janvier 2009, avoue, un peu démuni, voire désoeuvré lorsqu'on lui demande de citer trois mots pour décrire la station : « *je ne suis pas un… Que vous dire… Je ne suis pas assez imprégné de Saint-Lary pour critiquer ce qui se fait* ». Les touristes enquêtés sont nombreux à ne pas savoir que répondre lorsqu'on leur demande ce qui fait la spécificité de la station dans laquelle ils se trouvent. Ils reconnaissent, un peu confus, que « *c'est que je n'en connais pas beaucoup […] c'est la première fois qu'on vient aux sports d'hiver. Je n'ai pas de points de comparaison* »[357], « *je n'en ai pas fait beaucoup de stations* »[358], ou encore, « *je ne sais pas. Je n'ai plus de repères car ça fait longtemps que je ne vais plus dans les stations* »[359]. De plus, il s'est vite avéré vain de tenter de faire parler le touriste d'un espace urbain abstrait, aux contours flous, qu'il identifiait mal faute de parvenir à l'appréhender sur le mode sensible (HATT, CLARIMONT, VLES, 2011). Les touristes interrogés sur l'organisation des espaces publics et des espaces bâtis ont du mal à affiner leur réflexion et leur analyse. Ils répondent de façon relativement expéditive : « *non je ne vois pas, dans l'ensemble ça va* »[360] ou, « *franchement je n'en sais rien du tout* »[361]. Ainsi, à partir de la même base de dialogue (grille d'entretien), la durée de l'échange était en moyenne d'une heure trente avec les concepteurs, mais elle ne dépassait guère les trente à quarante-cinq minutes avec les habitants permanents pour tomber à tout juste dix ou quinze minutes auprès des touristes.

Il a semblé à ce stade nécessaire de compléter cette première approche par d'autres méthodes d'investigation mettant en jeu des "repères" paysagers, par des enquêtes menées *in situ*. S'inspirant des démarches présentées précédemment, on a alors eu recours à des « comptes-rendus de perception », autrement intitulés « descriptions en marche » ou « parcours commentés ». Il s'est agi de demander à des passants choisis au hasard (habitants, commerçants et touristes, réguliers ou non) de participer à cette expérience en effectuant le parcours de leur choix au sein de la station. Ils deviennent les guides, instituant l'itinéraire tout en décrivant leurs perceptions et ressentis au fur et à mesure. L'enquêteur est muni d'un

[357] Touriste en séjour à La Pierre Saint-Martin, enquêtée le 25 février 2009.
[358] Touriste en séjour à Saint-Lary, enquêté le 15 janvier 2009.
[359] Touriste en séjour à La Pierre Saint-Martin, enquêtée le 25 février 2009.
[360] Touriste en séjour à La Pierre Saint-Martin, enquêté le 26 février 2009.
[361] Touriste en séjour à Saint-Lary, enquêté le 15 janvier 2009.

magnétophone, pour garder des traces des commentaires effectués, et d'un appareil photographique, pour situer ces commentaires. Les descriptions ordinaires des passants constituent le corpus de base des analyses et permettent d'accéder à certains phénomènes perçus en faisant émerger (de façon parfois fortuite) des informations concernant à la fois le cadre physique et la perception d'autrui. L'un des intérêts des parcours commentés réside dans leur capacité à dépasser la dimension visuelle pour appréhender les représentations plurisensorielles (auditives, olfactives, etc.). L'analyse *in situ* constitue un « *embrayeur de parole* », le sensible et les ambiances locales étant des « *motifs à la verbalisation* » (THIBAUD, in GROSJEAN et THIBAUD, 2001, p.83). Cette méthodologie a été testée auprès de cinq enquêtés durant les mois de janvier et février 2009 (trois touristes à Gourette, un touriste et un saisonnier à Saint-Lary). Si le saisonnier rencontré s'est largement pris au jeu en analysant tous les recoins de la station arpentée durant près de deux heures, les touristes se sont révélés moins bavards et surtout plus pressés. Il a de nouveau semblé nécessaire de dépasser ou du moins de compléter ce dispositif difficile à mettre en œuvre auprès de ces acteurs particuliers qui, d'une part, sont peu enclins à passer une heure de leur temps de vacances contraints à marcher aux côtés de l'enquêteur, d'autre part, se sentent – *a priori* – peu "légitimes" pour parler d'une station qu'ils ne fréquentent qu'occasionnellement.

Ces premiers dispositifs d'enquête ont été riches d'informations pour appréhender la conception des espaces urbains et touristiques des stations contemporaines. Ils étaient néanmoins insuffisants pour approcher plus finement leur réception par les touristes qui les fréquentent. Considérant néanmoins les touristes comme des interlocuteurs essentiels en station *archipel*, on restait persuader qu'il était possible d'appréhender leurs représentations microterritoriales de la station et d'identifier les marqueurs microterritoriaux éprouvés par ces destinataires. Dans ces conditions, il s'agissait de trouver un autre dispositif d'enquête, mieux adapté aux objectifs de la recherche (cerner les représentations des espaces publics en identifiant les espaces d'enjeux) et aux interlocuteurs majeurs (les touristes).

1.2. Recours et apport de la photographie comme medium d'enquête

La photographie est un *medium* désormais familier à tous et d'accès aisé. À la différence d'autres arts plus exigeants, la photographie ne requiert en apparence que peu ou pas d'apprentissage (BOURDIEU, 1965). Avec la généralisation de la photographie numérique, la multiplication des possibilités techniques de prises de vue (appareil photographique compact, téléphone mobile, baladeur MP4, etc.) et de transmission des images (IPSOS, 2009), la photographie a envahi notre quotidien. Plus que jamais, nous vivons dans une société de l'image, une société dans laquelle les représentations visuelles sont dominantes[362] (HATZFELD, 2006, p.278). Au-delà de cet usage quotidien de l'image et dans le prolongement des recherches menées en anthropologie (COLLIER, 1967 ; DUTEIL-OGATA, 2007), en psychologie (DELISLE, BAPTISTE et BABIN, 1974 ; VACHERET, 2000) ou en sociologie (PAPINOT, 2007), la photographie comme support d'enquête tend désormais à s'imposer en géographie et en aménagement pour cerner le rapport des habitants à leur espace de vie quotidien (LUGINBÜHL, 1989 ; MICHELIN, 1998 ; SECHET, LAFORGUE et DEVALIERE, 1998 ; AMPHOUX, in GROSJEAN et THIBAULT, 2001 ; LE LAY *et al.*, 2005 ; BIGANDO, 2006)[363].

1.2.1. Retour sur les apports de l'outil photographique en sciences sociales

L'usage de la photographie n'est pas nouveau en sciences sociales. Elle est déjà employée dans les travaux pionniers des anthropologues Bronislaw MALINOWSKI (1922), Margaret MEAD et Gregory BATESON (1942), mais elle reste souvent cantonnée à la seule fonction illustrative. Il faut attendre les années 1960 pour voir la photographie émerger comme instrument et support de la recherche en tant que telle. Si Kevin LYNCH (1998) est l'un des premiers à préconiser son utilisation, on doit, entre autres, à Joseph SONNENFELD[364], comme à Dona SHWARTZ[365] (1989, p.119) le fait de lui avoir donner corps. L'anthropologie et la sociologie visuelles (le courant de la « *visual anthropology* ») s'investissent peu à peu de la pratique photographique en tant qu'instrument de la recherche et de la photographie comme moyen de présentation des résultats. En revanche, peu d'attention est prêtée à son usage comme « *outil d'investigation et de production des données* » (PAPINOT, 2007, p.79).

Les premières réflexions nourries sur cet objet constitué comme support d'enquête sont avancées par John COLLIER. Son ouvrage, *Visual Anthropology : Photography as a Research Method* (COLLIER, 1967), expose, dans son chapitre six, la méthode et les apports de la

[362] Dans cette recherche, une attention particulière a été portée aux représentations visuelles, en considérant avec Augustin BERQUE que la station, comme la ville, « *s'offre à tous nos sens, mais d'abord à notre vue* » (cité par LAPLACE, in BERDOULAY *et al.*, 2004, p.202).

[363] La question du support photographique comme outil d'enquête a d'ailleurs été largement débattue à l'école thématique du C.N.R.S., portant sur les « *images et sons dans l'étude des rapports à l'espace* », organisée à Roscoff du 31 août 2009 au 4 septembre 2009.

[364] Il applique la méthode de Charles OSGOOD en proposant aux personnes enquêtées une série de cinquante diapositives couleurs afin d'identifier les paysages préférés des esquimaux de l'Arctique. En traitant les données obtenues par informatique, il peut alors dégager les tendances principales.

[365] Dans ses recherches appliquées au milieu rural américain, elle s'est appuyée sur une technique dite de « *photo-elicitation interview* ».

« *photo-interview* »[366]. Il est généralement considéré comme pionnier dans ce domaine. Christian PAPINOT (2007, p.80), s'appuyant sur les travaux de ce précurseur, énumère nombre d'avantages du recours à la technique photographique comme outil de production de données. Motif d'introduction permettant d'accéder aux personnes enquêtées, elle facilite déjà le travail de terrain. Sur ce point, on était en droit d'espérer que l'enquête menée sur la base de photographies serait plus appréciée par les interlocuteurs touristes et les encouragerait à nous consacrer plus facilement du temps de leurs vacances. L'usage de la photo contribue d'ailleurs à réduire la violence symbolique de l'entretien en l'instaurant sur le registre de la rencontre et de l'échange dans lequel l'informateur n'est plus le sujet de l'enquête mais l'expert qui guide le chercheur dans l'interprétation des photos. Le chercheur-photographe s'expose au regard de l'autre dans une relation enquêteur/enquêté renouvelée (HATT, VLES et CLARIMONT, 2011). Cet objet coutumier qu'est la photographie est créateur de lien entre le chercheur et l'enquêté, il instaure une forme de connivence entre eux et libère la parole. La technique photographique se révèle être un support privilégié à l'échange verbal. La photo a cette capacité intrinsèque à susciter spontanément des commentaires, à stimuler la mémoire et à faire se projeter le spectateur dans le sujet de la représentation. Les enquêtes à partir de photographies s'inscrivent dans le cadre des démarches associatives et réflexives (MOLINER RATEAU et COHEN-SCALI, 2002, p.69), dans lesquelles les images constituent un stimuli essentiel en contribuant à susciter des réactions voire des émotions. Pour Christian PAPINOT (2007, p.84), le fait de montrer des prises de vues fonctionne comme un « *événement à valeur heuristique* ». Cela provoque des réactions (parfois de contestation) qui constituent autant de données d'enquête à ne pas négliger.

S'appuyer sur l'outil photographique comme *medium* d'enquête semblait être un moyen pertinent pour offrir des points de repère aux touristes enquêtés afin de nourrir leurs représentations et leurs réflexions sur l'espace urbain des stations. On avait en effet pu constater lors des entretiens semi-directifs que les touristes avaient du mal à se prononcer sur ce qui fait l'originalité de la station qu'ils fréquentent, ayant peu de points de comparaison. Leurs réponses étaient évasives ou expéditives : « *je n'ai plus de repère car ça fait longtemps que je ne vais plus dans les stations* »[367], « *je ne connais pas les autres* »[368], ou encore, « *je n'en ai pas fait beaucoup de stations* »[369]. De plus, lorsque toutefois ils proposaient une réponse plus complète, elle se cantonnait souvent au domaine des généralités, forme de discours conditionné, traduisant les valeurs sociales et culturelles de la société. Dans la lignée des travaux de Raymond LEDRUT (1973), il semblait que l'image photographique pouvait être considérée et employée comme un outil intéressant pour établir une différence entre « *perceptions conscientes* » (discours conscients mais conditionnés) et « *perceptions inconscientes* » (réactions spontanées devant les photos). Les photographies jouent ainsi le rôle de « *déclencheurs d'idées* », en perturbant *« le psychisme tout en l'aidant à le préciser* »

[366] « *Interviewing with Photographs* » (COLLIER, 1967, pp.46-66).
[367] Touriste en séjour à La Pierre Saint-Martin, enquêtée le 18 février 2009.
[368] Touriste en séjour à Saint-Lary, enquêté le 15 janvier 2009.
[369] Touriste en séjour à Saint-Lary, enquêté le 15 janvier 2009.

(GARRIGUES, 2000 : 60 et 135). On considère finalement que le cliché photographique, en tant qu'image, opère le passage de « *l'impression sensible* » (entendue comme la perception du visible) au monde des représentations (MUCCHIELLI, 2004, p.167). Ces images vont participer à l'émergence et à l'évocation d'autres plus lointains et plus fugitives.

1.2.2. La photographie, un medium d'enquête discuté

Si la photographie est apparue comme un *medium* pertinent au regard de notre sujet (les touristes) et de notre objet de recherche (les représentations microterritoriales des stations), les biais potentiels qu'elle peut générer et les craintes justifiées qu'elle peut susciter ne sont pas pour autant négligés. Le recours à l'intermédiaire photographique pose question. Il a d'ailleurs longtemps été discrédité en tant qu'instrument de recherche en sciences sociales pour son défaut d'objectivité (GUMUCHIAN, 1998, p.148 ; TERRENOIRE, 1985, p.509). Selon Pierre BOURDIEU, la photographie fixe un aspect du réel qui n'est qu'une transcription construite sur une sélection arbitraire. La prise de vue est un choix qui engage des valeurs esthétiques et éthiques (BOURDIEU, 1965, p.24). Dans ces conditions, Howard BECKER (2007, p.40) se demande si les photographies disent la vérité[370]. Au-delà du choix opéré lors de la prise de vue (les images ne représentent effectivement qu'un échantillon, minutieusement choisi, du monde réel dont elles sont censées transmettre une part de vérité), il souligne que le photographe opère un second choix lors du processus de sélection qu'il effectue parmi l'ensemble des prises de vue réalisées (technique de l'"*editing*"). On peut toutefois observer, avec Albert PIETTE (2007, p.24), que « *l'insistance sur l'impact sélectif et arbitraire de l'image, qui laisserait voir la manière du photographe de percevoir et de construire le monde, nous paraît juste, mais aussi disproportionnée, si l'on pense au relatif silence à propos de la composition scripturale* ». Ce processus sélectif relève d'une réalité quasi inhérente au travail de recherche, comme on tend parfois à l'oublier. Les grilles d'entretien comme les questionnaires sont des documents construits et travaillés en vue de déterminer les réactions d'un sujet particulier sur un thème précis[371] (GUMUCHIAN, 1988, p.150).

On doit notamment à Roland BARTHES la réhabilitation de l'objet photographique par la réflexion poussée qu'il a tenue à son sujet[372]. Il observe en premier lieu que, si la photographie suscite tant d'interrogations c'est qu'elle installe non pas « *une conscience de l'être-là de la chose* » (comme toutes autres copies), mais « *une conscience de l'avoir-été-là* », instituée comme catégorie nouvelle de l'espace-temps, à la fois localement immédiate et

---

[370] À ce sujet, on peut noter, avec Emmanuel GARRIGUES (2000, p.15), que « *les spécialistes contemporains de la photographie débattent encore actuellement de sa définition à cause de ce lien spécial à la réalité : reproduction, partielle ou non, de la réalité, traces de la réalité, le débat est loin d'être clos* ».

[371] D'ailleurs, Pascal SANSON souligne que « *le terme de grille est bien explicite, il sous-entend que l'on ne décode que l'information pertinente en fonction d'une problématique donnée* » (LAMIZET et SANSON, 1997, p.100).

[372] Il a passé près de vingt ans à se demander si la photo était ou non un langage, questionnement contenu en filigrane dans son ouvrage *La chambre Claire* (2002). Il s'est ainsi longuement interrogé sur le sens des photographies, en tâchant de comprendre si le sens est dans la photographie ou si c'est finalement le regardeur qui y apporte du sens, vaste question de recherche à laquelle il n'a jamais répondu clairement (GARRIGUES, 2000, p.23).

temporellement antérieure (BARTHES, 1964, p.47). Si irréalité de la photographie il y a, cette irréalité est celle de l'*ici*. Surtout, il souligne que la photographie est l'objet de trois pratiques complémentaires (BARTHES, 2002, pp.795-796) : le faire (de l'*Opérator* qui prend la photo), le subir (le *Spectrum* qu'est la cible, c'est-à-dire le référent[373] émis par l'objet) et le regarder (activité du *Spectator* qui regarde la photo). Si la photographie inscrit indubitablement le regard et les représentations de l'*Operator*, elle permet également d'aborder ceux du *Spectator*. « *Le Studium est une sorte d'éducation (savoir et politesse) qui me permet de retrouver l'Operator, de vivre les visées qui fondent et animent ses pratiques, mais de les vivre en quelque sorte à l'envers, selon mon vouloir de Spectator* » (*Ibid.*, p.810). Emmanuel GARRIGUES (2000, p.6), parle d'« *effet-miroir* » pour qualifier cette pratique qui permet de dévoiler partiellement le photographe comme les regardeurs, « *le paradoxe étant que ce sont peut-être les regardeurs qui voient le plus de choses, y compris des choses qui ne sont pas visibles* ».

Constatant que les photographies poussent à l'expression et constituent souvent des déclencheurs d'idées, on considère avec Emmanuel GARRIGUES, qu'elles peuvent légitimement devenir, sur le plan méthodologique, une technique d'entretien permettant de jouer sur de multiples registres, tant réels que symboliques et imaginaires. Sylvain MARESCA (2007, p.65) préconise d'adopter une approche « *technicienne* » afin de dépasser les préjugés attachés à l'usage de ce *medium*. Il est important à ce stade, comme préalable indispensable à toute approche "technicienne", de préciser les modalités pratiques de notre démarche fondée sur des enquêtes photographiques.

[373] « *J'appelle « référent » photographique » non pas la chose facultativement réelle à quoi renvoie une image ou un signe, mais la chose nécessairement réelle qui a été placée devant l'objectif, faute de quoi il n'y aurait pas de photographie. […] je ne puis pas nier que la chose a été là […] Le nom du noème de la Photographie sera donc : « ça-a-été », ou encore : « l'Intraitable »* » (BARTHES, 2002, p.851).

2. Des enquêtes photographiques auprès des touristes

> *« Face à l'opacité d'un monde qui se masque, le chercheur ne peut que diversifier ses approches. »*
>
> (MARIE, 2004, p.181-182)

Le recours à la photographie comme outil de production de données demeure fort peu usité dans le champ du tourisme. Sa transposition de la ville ou du village (foyers de peuplement à occupation humaine permanente) à la station (espace urbain à occupation temporaire) et de l'habitant permanent au simple visiteur revêt un caractère novateur et expérimental. Pour ce faire, on a mis en œuvre une méthode d'enquêtes adaptée à nos interlocuteurs et à nos objectifs : les enquêtes par double classement libre de photographies. Si cette terminologie est peu esthétique, elle a toutefois le mérite de synthétiser les fondements sur lesquels repose cette enquête photographique. Par « double classement », on signifie en effet que les enquêtés ont à classer deux corpus de photographies. Quant à l'adjectif « libre » qui lui est adossé, il évoque la liberté d'action des enquêtés qui doivent constituer leurs classements seuls, sans indication, ni référentiel prédéfini de classement, afin d'éviter d'imposer le référentiel de jugement de l'enquêteur, on y reviendra. Il s'agit à présent d'aborder les fondements théoriques et techniques de ce dispositif méthodologique.

2.1. Les enquêtes par double classement libre de photographies comme dispositif méthodologique

> *« Le chercheur devra adapter sa (ses) méthode(s) aux hypothèses de base qu'il pose et aux modèles auxquels il pense. »*
>
> (BAILLY, 1977, p.191)

Les divers outils méthodologiques mis en œuvre préalablement ont contribué à esquisser des sous-hypothèses de recherche (propres à l'espace urbain étudié) que l'on a souhaité approfondir par le biais d'enquêtes photographiques. Ayant fait le choix de se concentrer sur l'approche des représentations visuelles (qui restent dominantes dans la culture occidentale[374]), on a supposé que les enquêtes menées sur la base de photographies comme support aux entretiens aideraient à affiner ces pré-hypothèses et à reconstituer les représentations collectives que les destinataires se font des espaces publics qu'ils fréquentent.

[374] Sur la question de l'évolution de la place du visuel dans les pratiques d'urbanisme de l'Antiquité à nos jours (entre primat de l'œil dans la société occidentale et méfiance à l'égard des apparences sensibles), se reporter à Olga SÖDERSTRÖM (2000).

2.1.1. Un choix assumé : quand le chercheur s'institue photographe

Ayant fait le choix de travailler à partir d'enquêtes photographiques, deux possibilités s'offraient à nous. On pouvait d'une part opter pour la prise directe d'images par l'enquêté en essayant de déterminer non seulement les intentions explicites de l'auteur dans le choix de l'objet photographié, mais également les significations sous-jacentes, reflets des valeurs d'une époque, d'une classe sociale, d'un groupe (BOURDIEU, 1965, p.24-25). D'autre part, on pouvait choisir de présenter une sélection de photographies prises par les chercheurs en tentant de réduire la part de subjectivité présente dans tout acte photographique.

Si certaines démarches laissent aux enquêtés le soin de prendre les photographies afin de limiter le biais introduit par le photographe (MICHELIN, 1998 ; BIGANDO, 2006), le parti pris a été de réaliser et de sélectionner nous-même les photographies en question, pour des raisons à la fois scientifiques et pratiques. D'une part, les cibles de l'enquête, les touristes, ne sont effectivement présents que temporairement dans la station (parfois pour de très courts séjours), il n'était donc guère envisageable de leur demander de prendre leurs propres vues et de les rencontrer à plusieurs reprises pour les commenter et les expliciter, comme on peut le faire auprès des habitants permanents ou des concepteurs de l'espace urbain. D'autre part, la présentation d'une gamme variée d'espaces urbains susceptibles de susciter des réactions de la part des touristes exigeait de retenir des vues d'espaces publics spécifiques au terrain d'étude mais également extérieurs afin d'enrichir l'analyse. S'il s'agissait en premier lieu de dresser l'image collective des espaces publics de la station en s'appuyant sur le regard et les représentations des touristes qui la fréquentent, on souhaitait plus largement donner des points de comparaison aux enquêtés pour, en quelque sorte, positionner l'attractivité de ces espaces par rapport à la concurrence. Une méthode d'enquête basée sur l'examen de photographies prises par les chercheurs a donc été retenue afin d'identifier le degré de connaissance et de reconnaissance des espaces publics, d'accéder à l'expression d'un jugement sur ceux-ci et sur d'autres plus lointains. Cette approche offre de nombreux avantages (HATT, VLES, CLARIMONT, 2011). La présentation de photographies en un lieu fixe peut se substituer à l'observation *in situ*. Elle autorise un gain de temps considérable qui permet d'augmenter le nombre d'individus soumis à l'épreuve de l'enquête tout en offrant la possibilité d'une relative « *équivalence de présentation aux participants* » (LE LAY, PIEGAY et COSSIN, 2005, p.4). Dans ce cadre, une large gamme d'espaces publics peut être donnée à voir sur le même plan, sans déplacement, au sein même de l'espace privilégié de la pratique (la plage, le front de neige ou leurs abords). Certes, leur exposition est fragmentée, discontinue et sélective, mais elle est aussi d'une grande richesse puisqu'elle autorise l'ubiquité et donc la comparaison entre des lieux multiples, ici et ailleurs.

Le parti pris a donc été d'assumer pleinement notre subjectivité en réalisant et en sélectionnant nous-mêmes les photographies, non sans prendre quelques précautions préalables sur lesquelles il est important de revenir.

2.1.2. Modalités du dispositif d'enquête, la constitution des corpus photographiques

Les photographies sélectionnées ne représentant pas le paysage de façon fidèle, il convient d'expliciter les modalités de leur sélection qui reste « *arbitraire et forcément limitée* » (BAILLY, 1977, p.165). De même que la grille d'entretien est construite scientifiquement, avec discernement, le choix des photos constitutives des corpus a fait l'objet d'une analyse minutieuse, concernant à la fois la prise de vue sur le terrain mais également la sélection ultérieure des photos.

La batterie d'images représente l'outil central de l'enquête. Dans la lignée des travaux de Patrice SECHET, Jean-Didier LAFORGUE et Isolde DEVALIERE (1998)[375], elle est composée de deux corpus photographiques. L'objectif consiste à analyser le rapport et le dialogue inéluctables entre l'idée générale (les représentations des stations balnéaires de sports d'hiver au sens générique) et l'objet particulier (les représentations propres aux stations étudiées). Si le second corpus (T2) ne comprend que des photographies du terrain d'analyse (Seignosse-Océan dans un cas, Gourette dans l'autre), le premier corpus (T1) comprend des images variées de stations touristiques (du littoral ou de la montagne). De multiples destinations ont été "visitées" (ou plutôt "explorées") afin de disposer d'un vaste répertoire de photographies d'espaces urbains et paysagers en stations tant balnéaires que de sports d'hiver. Dans le cas des enquêtes menées sur le littoral, à Seignosse-Océan, le corpus T1 renvoie à des images de stations balnéaires françaises et espagnoles prises à La Grande Motte, Le Crouesty, Saint Jean de Monts, Saint Malo, Riva Bella, Port Bacarès, Anglet, Saint Jean de Luz, Biarritz, Roses, Palamos, et Sant Antoni de Calonge. Concernant les enquêtes menées en stations de sports d'hiver, le premier corpus est constitué de photographies prises dans des stations françaises, suisses et espagnoles : La Clusaz, Les Sept-Laux, Les Ménuires, Val Thorens, Valmorel, Les Arcs, Sainte-Foy-Tarentaise, Avoriaz, Les Gets, Saint-Lary, La Pierre-Saint-Martin, Cauterets, Peyragudes, Crans-Montana, Vermala, Zermatt, Champéry, Anzère, Nendaz, Grimentz, Formigal et Baqueira.

Concernant les enquêtes menées en stations balnéaires, les visites de terrain ont toutes eu lieu entre les mois de janvier et de juin 2009, afin de pouvoir débuter les enquêtes durant la saison estivale. Les photos présentées sont donc majoritairement prises en dehors de la pleine saison touristique pour l'ensemble des stations concernées[376]. Les membres de l'équipe de recherche du programme « *requalification des stations littorales anciennes : caractérisation*

[375] Dans le cadre d'une étude du Centre scientifique et technique du bâtiment (C.S.T.B.) sur le thème de l'urbanité des murs à pêche de la ville de Montreuil, ces auteurs (architectes et urbanistes) ont mis en place une méthodologie d'enquête photographique axée sur la présentation de deux corpus d'images. Le premier renvoie à des images variées d'espaces naturels et présente également des images de divers murs à pêches français. Le second est exclusivement centré sur l'espace d'étude, à savoir les murs à pêche de Montreuil. Cette approche a été adaptée dans cette recherche à la problématique des représentations microterritoriales des stations touristiques. Ce travail doctoral vise également à expliciter et formaliser cette méthodologie encore exploratoire.

[376] Cette contrainte temporelle a imposé de réaliser les photographies utilisées pour l'enquête en dehors de la pleine saison touristique, ce qui n'était, *a priori*, pas le plus opportun. Cela c'est toutefois également révélé riche d'enseignements en termes d'aménagement (dans une station où la population permanente s'accroît). Reste qu'il serait intéressant de renouveler ces observations et ces enquêtes à partir d'un corpus photographique constitué, cette fois-ci, en période estivale.

du vieillissement et identification des stratégies de reconquête. Application à la station de Seignosse-Le-Penon » ont réalisé la première sortie terrain ensemble, à La Grande Motte, afin d'élaborer un référentiel commun pour les visites de terrains et prises de photographies ultérieures. Un "cahier des charges" a été précisé pour fixer les modalités de prises de vue. Concernant l'ambiance générale de la photographie, il fut par exemple décidé de les prendre par temps ensoleillé dans la mesure du possible (mais la météo s'est souvent montrée capricieuse) et sans trop de monde (hors saison oblige). Il s'agissait également de privilégier les angles de vue relativement larges aux gros plans, afin de donner une vision d'ensemble de l'espace et de limiter le phénomène de « *malentendu perceptif* » rencontré par Christian PAPINOT[377]. Dans le même ordre d'idée, on a opté pour l'utilisation d'appareils photographiques compacts dans la majorité des prises de vue. Abordable financièrement et simple d'utilisation (il ne nécessite pas de se soucier des dimensions techniques – ouverture, temps de pose, sensibilité), c'est le type d'appareil photographique le plus utilisé en France en 2010[378]. Les enquêtés étaient donc susceptibles d'être habitués à ce type de résolution d'image relativement faible (cinq à dix millions de pixels).

Cliché 55. Exemples de clichés incorporés à la série des photographies de stations littorales

A5 – Cambrils *Cliché S. Clarimont* 	*A27 – Saint Jean de Monts* *Cliché V. Vlès* 	*A75 – Anglet* *Cliché E. Hatt* 	*B36 – Seignosse-Océan* *Cliché E. Hatt*
A28 – Port Bacarès *Cliché S. Clarimont* 	*A44 – Le Crouesty* *Cliché V. Vlès* 	*A22 –Ouistreham-Rivabella* *Cliché P. Séchet* 	*B30 – Seignosse-Océan* *Cliché J-D. Laforgue*

De façon à limiter le plus possible les biais introduits par la nature et la qualité de la prise de vue, une attention particulière a donc été apportée au choix de la focale (équivalent 50 mm dans la plupart des cas), à la composition de l'image et à la lumière (exclusion des prises de vue à caractère trop esthétisant). Dans la mesure du possible, le travail à partir d'instantanés, sans composition ni mise en scène de l'espace lors des prises de vue, a été privilégié. Lors de

[377] Comme il le souligne au sujet des enquêtes qu'il a menées auprès des conducteurs de bus à Madagscar (dans un contexte culturel toutefois différent), la « prescription visuelle » du gros plan, au lieu de rendre plus visible (par une exploration plus riche dans les détails, par un cadrage serré éliminant tous les éléments jugés "inopportuns", etc.), était finalement peu compréhensible. Soustrait de son contexte signifiant, la focalisation produite par le gros plan apparaissait comme une forme énigmatique d'hyperréalisme.

[378] Selon le baromètre API/IPSOS (IPSOS, 2010, p.7), 92% des personnes interrogées possèdent, en 2010, un appareil photo numérique. Parmi elles, 82% ont un appareil compact numérique (contre seulement 16% de bridge numérique et 9% de réflexe numérique). Il s'agit du type d'appareil le plus utilisé en vacances.

la phase test de l'enquête[379], l'écart introduit par la mise en scène des photographies était apparu clairement. Les commentaires émis au sujet d'une image de Formigal, très travaillée du fait des jeux de lumières, se concentraient plus sur la forme (qualité esthétique voire artistique de la photo) que sur le fond (l"objet" de la photo), encore que les deux soient étroitement liés (cliché 56).

Cliché 56. Image de Formigal non intégrée à la série des photographies de stations de montagne

Cliché : V. Vlès, 2008

Lors de l'enquête réalisée à Seignosse-Océan, les commentaires émis au sujet de l'une des photographies présentées (*A30 - Cambrils*) ont également porté sur la qualité de la prise de vue (jeu sur les symétries, qualité de la lumière, etc.) plus que sur l'objet observé en lui-même (l'espace de jeux et de délassement en bordure d'océan) – cliché 57.

Cliché 57. Des biais liés à une trop grande mise en scène de la photographie

Cliché : S. Clarimont, 2009 (Cambrils – A30)

Concernant le corpus des stations de montagne, contraint par la dimension temporelle de l'étude, on a fait le choix de tester cette approche exclusivement durant la pleine saison hivernale (la saison estivale étant consacrée aux enquêtes en station balnéaire). La majorité des photographies a été prise fin novembre 2008, afin de pouvoir tester une première fois l'enquête durant l'hiver 2008-2009. En janvier 2009, une dizaine d'enquêtes photographiques

[379] Des enquêtes exploratoires ont été mises en œuvre durant l'hiver 2009 à Gourette, Saint-Lary et La Pierre Saint-Martin. Elles ont permis de tester la méthodologie, comme le choix des corpus photographiques, afin d'ajuster et d'affiner la démarche avant sa mise en œuvre systématique, l'hiver suivant.

ont été menées dans les stations de Gourette (auprès de cinq touristes), Saint-Lary (auprès de trois touristes) et La Pierre Saint-Martin (auprès de deux touristes). Ces premiers tests ont permis d'ajuster le dispositif, en modifiant et complétant les corpus présentés aux enquêtés[380]. De nouvelles visites de terrains ont alors été effectuées en janvier et février 2009 afin de compléter les corpus photographiques. Elles se sont déroulées à Gourette, La Pierre Saint-Martin, Saint-Lary, Peyragudes, Avoriaz, les Gets et La Clusaz.

S'il était nécessaire de parcourir, parfois de découvrir, de nombreuses stations du littoral et de la montagne afin de constituer les corpus photographiques, cela nous a également donné l'opportunité d'affiner notre connaissance et nos réflexions sur l'espace urbain des stations touristiques. La mise en place de cette enquête a été l'occasion, pour l'équipe de recherche et pour moi-même, d'observer l'aménagement et parfois la requalification de nombreuses stations, confrontées à des problématiques urbaines et paysagères relativement comparables aux terrains d'étude sélectionnés. Parallèlement, l'observation et l'analyse des problématiques urbaines et paysagères des terrains d'analyse ont été approfondies lors de la constitution des corpus photographiques de Seignosse-Océan et de Gourette. L'enquêteur s'est astreint à une reconnaissance systématique du terrain (en relevant les divers éléments relatifs à la visibilité spatiale, aux forces et aux faiblesses des images urbaines, aux problématiques de liaisons, de disjonctions et d'accessibilité, etc.). Deux journées ont par exemple été consacrées à une « observation en marchant », réalisée à Seignosse-Océan par l'ensemble de l'équipe de recherche. Elles ont permis de relever les premières pistes de réflexions autour des vecteurs d'attractivité urbaine et paysagère en station. La même démarche a été entreprise à Gourette.

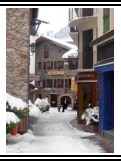
Ces pistes ont enrichi les premières hypothèses de travail que l'on a choisi d'explorer et d'approfondir grâce aux enquêtes photographiques. Plusieurs volets ont été envisagés lors des visites de terrain afin de constituer l'échantillonnage des corpus photographiques. Au risque de ne pas être exhaustif, si ce n'est d'apparaître comme réducteur, on a tâché de proposer une typologie des catégories microterritoriales que l'on souhaitait tester. Dénommées ici "déclinaisons urbaines et paysagères", elles sont assimilables à des « idéaux-types » au sens wébérien du terme (les statuts n'étant pas exhaustifs et pouvant se combiner). Ces déclinaisons renvoient à de multiples dimensions : les aménagements relatifs à la mer ou à la montagne, l'architecture et les jardins, l'urbanisme, l'urbanisation "dure", les scènes urbaines, les paysages "naturels", les paysages de médiation, les vues et les rapport à la mer ou à la montagne, les activités de commerces et de loisirs, les objets architecturaux, les "inurbanités" fortes, l'accès à la plage ou à la montagne, les promenades, les déplacements et les espaces de stationnement (tab.10 et 11). Elles incluent également quelques "cas limites", à savoir des photographies d'espaces *a priori* fortement marqués (ou connotés) : village traditionnel, H.L.M. du Mirail à Toulouse, grands paysages naturels ou encore espaces urbains particulièrement dégradés.

[380] Ces enquêtes "tests" préalables ne sont ni comptabilisées, ni prises en considération dans les analyses ultérieures.

Tableau 10. Tableau synthétique des déclinaisons urbaines et paysagères des stations littorales

Déclinaisons urbaines et paysagères – sous-catégories d'analyse	*Exemple de photos T1 – littoral*	*Exemple de photos T2 – Seignosse*
Les aménagements relatifs à la mer ou à l'océan (ports, plans d'eau protégés, digue, etc.)		
L'architecture et les jardins		
L'urbanisme		
L'urbanisation dure (la ville en bord de mer)		
Les scènes urbaines		
Les paysages "naturels"		
Les paysages de médiation ("évocations", objets emblématiques, etc.)		
Le rapport à la mer, les vues sur la mer		
Les activités de commerces et de loisirs		
Les objets architecturaux		
Les déplacements (axes)		
Les "inurbanités" fortes (vides urbains, rapport à la mer non traité, etc.)		
L'accès à la plage, à la mer ou à l'océan (les pénétrations vers la mer)		
Les promenades (« jardins », « nature », « bord de mer », « urbaines », etc.)		
Les stationnements		

Tableau 11. Tableau synthétique des déclinaisons urbaines et paysagères des stations de montagne

Déclinaisons urbaines et paysagères – sous-catégories d'analyse	*Exemple de photos T1 - montagne*	*Exemple de photos T2 - Gourette*
Le "village montagnard"		
La "ville à la montagne"		
Les déclinaisons de chalets		
Les scènes urbaines, les petites urbanités		
Les paysages "naturels"		
Les paysages de médiation ("évocations", objets emblématiques)		
Le rapport à la montagne, les vues sur la montagne		
Les activités de commerces et de loisirs		
Les déplacements (axes et transports)		
Les "inurbanités" fortes (vides urbains, rapport à la montagne non traité)		
L'accès à la montagne, aux pistes (les pénétrations vers la montagne)		
Les promenades		
Les stationnements		

Ces catégories d'analyse et leurs déclinaisons ont conditionné les modalités de prises de vues ainsi que la sélection des 134 photographies constitutives des corpus T1 et T2 de Seignosse-Océan (135 clichés pour les enquêtes menées à Gourette). Il s'agissait d'équilibrer la représentativité de chacune d'entre elles, en évitant de sur-représenter une catégorie en particulier. Au final, parmi un panel de plus de 400 photos de sites balnéaires variés, 75 ont été retenues afin de disposer d'un échantillonnage équilibré des diverses déclinaisons urbaines et paysagères des stations balnéaires (T1 – annexe 2). Les 59 photographies du corpus de Seignosse-Océan (T2) ont été choisies selon les mêmes critères parmi un ensemble de plus de 200 photos (annexe 3). Dans le même ordre d'idée, les 78 photos retenues pour illustrer la diversité des espaces publics des stations de montagne ont été sélectionnées à partir d'un échantillon de près de 500 photos et les 57 photos de Gourette retenues parmi un ensemble d'environ 300 photos (annexes 4 et 5). Il est à noter que l'on a opté pour un échantillonnage relativement large de photographies, considérant que « *pour atténuer la spécificité de chacune des scènes et tester des hypothèses précises, il est nécessaire de proposer un nombre raisonnable de vues pour chaque type de paysage* » (LE LAY, PIEGAY et COSSIN, 2005, p.4).

Dans la lignée des enquêtes photographiques menées par Pascal AMPHOUX (2001), Yves-François LE LAY, Hervé PIEGAY et Mélanie COSSIN (2005) ou encore Patrice SECHET, Jean-Didier LAFORGUE et Isolde DEVALIERE (1998), le choix s'est porté sur une démarche résolument hypothético-déductive, alliant approche empirique et connaissance des modèles (BANZO, BOUJU et TESSON, 2000). L'objectif consistait à bâtir des hypothèses à la fois théoriques mais aussi adaptées au réel observé, en vue d'une compréhension fine de l'espace. L'approche empirique étant fondamentale dans l'analyse conduite et dans la construction des hypothèses de recherche, cette démarche pourrait également être qualifiée d'empirico-déductive (les hypothèses ayant principalement été construites à partir des observations empiriques). La sélection des corpus photographiques visait ainsi à proposer un répertoire des espaces urbains et paysagers en stations, afin de cerner ce qui construit l'attachement (a contrario le rejet) des destinataires à l'espace microterritorial de la station qu'ils fréquentent. Il s'agissait de dépasser le regard de l'"expert" pour atteindre celui des destinataires et d'approcher l'*image collective* des touristes qui habitent plus ou moins temporairement la station.

2.1.3. Application du dispositif : le déroulement des enquêtes photographiques

Les deux corpus ainsi constitués représentent le dispositif central de l'enquête. Ils ont été soumis à l'enquêté, en deux temps, pour un double classement libre des photographies[381] (HATT, 2010 ; VLES, HATT *et al.*, 2009). Demander au sujet d'effectuer lui-même le travail de classement apparente cette démarche aux techniques de « *caractérisation* » visant à mettre en évidence les liens qu'ils établissent à partir des diverses images proposées (MOLINER, RATEAU et COHEN-SCALI, 2002, p.119).

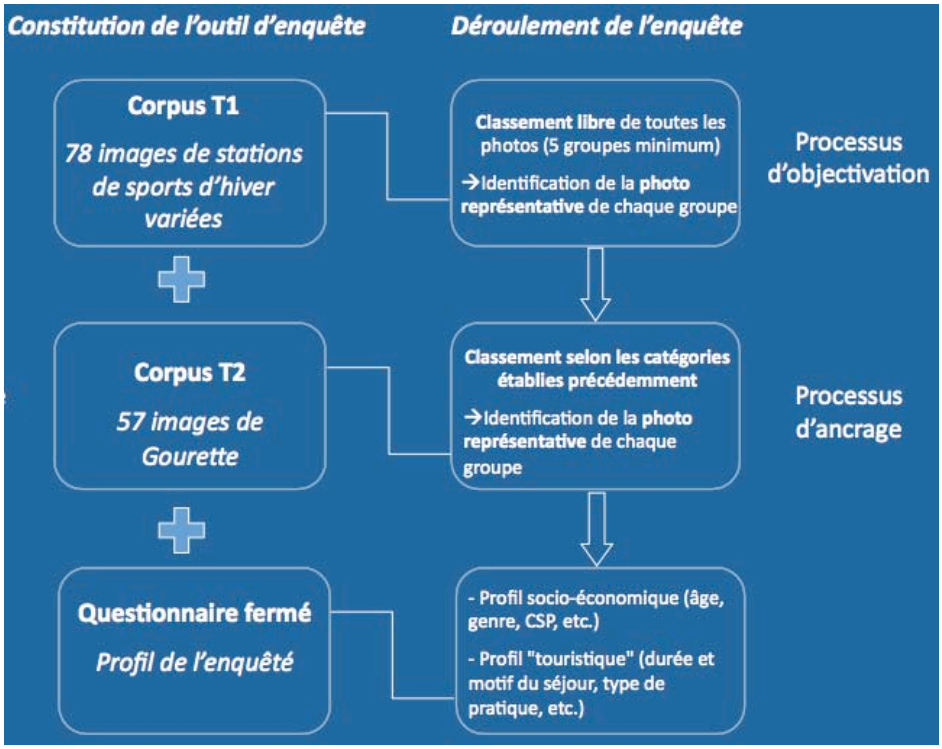
L'enquêté est d'abord confronté au corpus T1 et doit opérer un classement des images en plusieurs catégories[382] selon ses propres critères d'analyse, qu'il explicite *a posteriori*. Aucune indication ou consigne ne lui est fournie si ce n'est celle de constituer au moins cinq groupes de photographies de façon à éviter l'écueil d'une bipolarisation (négatif/positif). L'enquêté est laissé libre d'évaluer les images qui lui sont soumises, de construire son système de classement et de dénommer avec ses propres mots chacune des catégories créées à l'issue de cette phase. À la différence des enquêtes de perception paysagère menées par Jean-François LE LAY, Hervé PIEGAY et Mélanie COSSIN (2005), si le chercheur sélectionne lui-même les clichés, il ne construit pas les échelles verbales qu'utilisent les participants pour évaluer les images qui leur sont soumises. Il s'agit d'éviter dans la mesure du possible d'imposer un référentiel extérieur de jugement ou de classement (par le biais de critères prédéfinis de catégorisation par exemple). Cette absence de direction préalable s'est également traduite par un « *principe de relance minimale* » face aux hésitations, aux nombreux silences ou aux demandes d'assistance formulées par l'enquêté (MARTOUZET in LUSSAULT et YOUNES, 2007, p.178). Une fois cette première catégorisation effectuée (toutes les photos ont été classées), il est demandé à l'enquêté d'expliciter ses choix. Il détermine la photo représentative de chaque catégorie ainsi formée (l'image forte) et précise ses critères d'analyse. L'enquêté se dote ce faisant de catégories d'analyse urbaine qui seront mobilisées pour une approche plus distanciée du second corpus de photographies (T2). Face à la série T2 (composée exclusivement de photographies de la station étudiée), l'enquêté doit effectuer la même opération de catégorisation, en respectant toutefois les critères de classement adoptés lors de la phase précédente. Il explicite à nouveau ses choix en proposant une photographie représentative de chaque catégorie. Ce faisant, l'enquêté situe les images de sa station dans l'univers qu'il avait lui-même structuré préalablement. À la suite de l'enquête photographique, un questionnaire succinct lui est également soumis afin de déterminer son profil (âge, sexe, profession, origine, pratique de la station, etc.) et, le cas échéant, de recueillir de nouvelles informations en ouvrant la discussion sur les enjeux généraux de la station (annexes 6 et 7).

---

[381] Il est à noter que les photographies, qui avaient été auparavant numérotées (de A1 à A75 ou A78 pour le premier corpus T1 ; de B1 à B56 ou B59 pour le second corpus T2), ont été présentées dans le même ordre à chacun des enquêtés (elles étaient reclassées avant chaque entretien).

[382] « *La catégorisation est une opération de classification d'éléments constitutifs d'un ensemble par différenciation puis regroupement par genre (analogie) d'après des critères préalablement définis. Les catégories sont des rubriques ou classes qui rassemblent un groupe d'éléments sous un titre générique, rassemblement effectué en raison des caractères communs de ces éléments* » (BARDIN, 2001, p.150).

Figure 62. Schéma du dispositif d'enquête par double classement libre de photographies



Conception : E. Hatt, 2011

Cet exercice de double catégorisation vise à favoriser la compréhension des représentations des destinataires, en identifiant ce qui, dans les stations, suscite l'attachement et l'émotion ou, au contraire, le regret et le rejet. Reprenant le vocabulaire employé par Serge MOSCOVICI (MANNONI, 2006, p.48), on peut dire que le premier corpus de photographies permet aux touristes enquêtés d'objectiver leurs représentations *microterritoriales* des stations. Des images, *a priori* abstraites, sont alors structurées par le biais d'une construction sélective et d'une schématisation structurante fournissant les contours de leurs représentations urbaines et paysagères (processus d'objectivation). Dans un second temps, le travail sur le corpus T2 permet l'ancrage de ces représentations sur le territoire d'étude en assurant l'enracinement non pas social, mais dans ce cas spatial et local de ces représentations. On passe des représentations globales aux représentations d'une station particulière (processus d'ancrage).

Cliché 58. Les enquêtes photographiques à Seignosse-Océan

Clichés : E. Hatt, août 2009

Cliché 59. Les enquêtes photographiques à Gourette

Clichés : E. Hatt, février 2010

Contrairement aux entretiens semi-directifs et aux parcours commentés, les enquêtes photographiques n'ont pas fait l'objet d'un enregistrement sous dictaphone comme support de retranscription intégrale. Si les premières enquêtes "tests" menées durant l'hiver 2009 ont été enregistrées, cette méthode s'est révélée peu concluante, dans la mesure où l'enregistrement audio ne permet pas de savoir à quelle photo se rapporte le commentaire formulé. De fait, la prise de note est apparue comme une solution plus souple et plus adéquate, permettant de noter le numéro des photos parfois concernées par certains commentaires. Bien que ce procédé induise nécessairement une légère perte d'information lorsque les commentaires sont longs et nombreux, il est néanmoins paru plus adapté d'autant que, dans cette enquête centrée sur le classement des photos, les commentaires sont généralement relativement concis et espacés (les enquêtés étant très concentrés durant la phase du classement). Au final, l'ensemble des données produites et recueillies (classement des photographies, commentaires émis et résultats de l'enquête fermée de "clôture") a été intégralement retranscrit sous le logiciel Sphinx-Lexica afin de permettre le traitement quantitatif de ces données qualitatives.

2.2. Les enquêtes photographiques en station : modalités de mise en œuvre

Les enquêtes photographiques ainsi conçues ont été menées auprès de soixante individus présents dans la station de Seignosse-Océan et de cinquante individus à Gourette. Le choix s'est porté sur une enquête par échantillon restreint (cinquante à soixante entretiens), particulièrement adaptée à l'approfondissement d'une question tournée vers l'avenir, comme celle de la requalification urbaine et du devenir de l'espace urbain (VERDIER, 2009, p.203). De même, selon A. GRIFFIN et J. HAUSER les écoutes qualitatives se prêtent à un échantillonnage restreint (dans leur cas, douze à trente entretiens) qui permet de garantir 70% de la richesse d'information à recueillir (BOULEKBACHE-MAZOUZ, 2008, p.7). On présente la mise en œuvre de ces enquêtes, en revenant sur le profil des personnes enquêtées.

2.2.1. Cadrage de la mise en oeuvre

Les enquêtes photographiques ont été exclusivement mises en œuvre auprès des destinataires de l'espace (habitants permanents comme visiteurs temporaires). Les entretiens semi-directifs menés préalablement, avaient en effet déjà permis d'approcher les conceptions et les regards des concepteurs. Ces derniers étaient d'ailleurs en majorité parties prenantes de ces recherches, dont le dispositif méthodologique et les enjeux leur avaient été préalablement présentés. Les faire participer sur cette base constituait un biais indéniable, comme l'a montré l'enquête réalisée auprès de l'un de ces "concepteurs" (membre de la direction du tourisme du Conseil général des Landes)[383]. Les 110 autres enquêtes ont donc été menées auprès des seuls destinataires qui fréquentent la station (principalement excursionnistes, touristes en séjour, propriétaires de résidences secondaires et habitants permanents). Les enquêtés ont été choisis au hasard, selon un mode d'échantillonnage sur site[384] (LANQUAR, 1990), en tachant d'ouvrir le panel à un large public (âge, genre, origine géographique, etc.).

À Seignosse-Océan, ces enquêtes se sont principalement déroulées entre le 27 juin et le 21 août 2009. Concernant le lieu de leur déroulement, il fut décidé de les effectuer sur un espace public fondamental de la station : la plage centrale (la plage du Penon), en partant du principe que « *la plage reste une scène par et pour une société urbaine qui cherche à se rendre visible à elle-même* » (COËFFE, 2007, p.247). Ce choix offre en premier lieu l'avantage de donner la parole à un type de touriste fréquemment raillé, véhiculant tous les stéréotypes négatifs du « bronzeur stupide ». Ce touriste, trop souvent considéré comme « *idiot* » (URBAIN, 1993 et 2002), bronzant toute la journée sur des plages sans identité, mérite qu'on s'y intéresse en dépassant les stéréotypes qui gangrènent sa perception. Ce touriste n'est pas unique, il s'agit bien de touristes au pluriel, de personnes à considérer selon leurs individualités, selon leurs diversités. Les enquêtes se sont déroulées tout au long de la journée (de 10h à 20h) afin de toucher un large panel d'enquêtés aux profils et aux pratiques finalement variés. Ce choix

[383] Cette enquête n'est pas comptabilisée dans le panel général des 110 enquêtes évoquées tout au long de cette recherche.

[384] Réaliser un échantillonnage sur site, en choissant des enquêtés au hasard dans l'espace public de la station, semblait le plus judicieux pour aborder les représentations des destinataires de cet espace urbain.

obéissait également à des exigences pratiques. La mise en œuvre d'un tel dispositif d'enquête exige de disposer de place (pour effectuer le classement de plus de cent trente photographies) et de trouver des enquêtés disponibles, voire désœuvrés, susceptibles de passer en moyenne une heure à effectuer l'enquête. La plage était de ce point de vue un endroit stratégique. Il est à noter que rares sont les habitants permanents rencontrés dans cet espace durant la période de l'enquête.

À Gourette, les enquêtes se sont également déroulées dans des espaces publics stratégiques de la station, en front de neige, sur la place Sarrière et sur la dalle du Valentin principalement. Les enquêtés ont là aussi été choisis au hasard, en veillant à approcher des individus aux profils variés. Rencontrées dans l'espace public, les personnes qui acceptaient de participer étaient conviées à effectuer l'enquête dans un bar afin de disposer d'un espace (chauffé) et d'une table pour élaborer le classement des photographies.

2.1.2. Les acteurs : profil des enquêtés à Seignosse-Océan et à Gourette

Comme cela a été précisé précédemment, un questionnaire fermé a été présenté aux 110 enquêtés (rencontrés sur site) afin de pouvoir dresser leur profil, présenté en suivant[385]. Le panel est assez diversifié, qu'il s'agisse de leur statut, de leur sexe, de leur âge, de leur mode d'hébergement, de leurs modalités de vie ou encore de leur façon de classer les photos (nombre de regroupements et intitulés). Les profils des enquêtés à Seignosse-Océan et à Gourette se recoupent fortement, les similarités sont parfois flagrantes, en dehors des données concernant la durée de leur séjour et leur origine géographique.

Du point de vue de leur statut (fig. 63 et 64), le panel comprend une majorité de touristes (80% à Seignosse-Océan et 81% à Gourette), qu'ils soient en séjour (58% à Seignosse-Océan et 64% à Gourette) ou seulement excursionnistes (22% à Seignosse-Océan et 17% à Gourette). Les propriétaires de résidence secondaire sont également présents dans ce panel (17% à Seignosse-Océan et 15% à Gourette).

Figure 63. Répartition des enquêtés à Seignosse-Océan selon leur statut

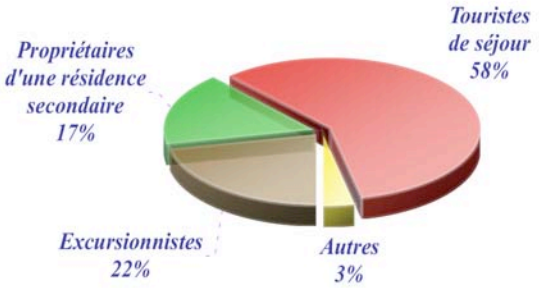
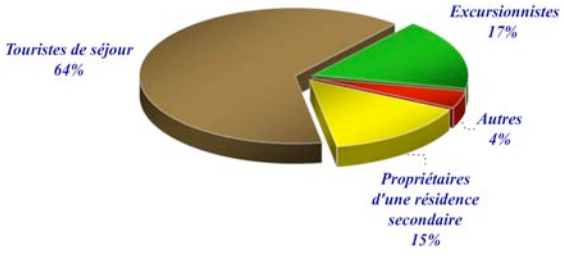


Figure 64. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon leur statut



[385] On fait le choix de présenter ces résultats sous forme de pourcentages plus lisibles et plus faciles à comparer, tout en restant conscient (et en mettant en garde le lecteur) qu'un échantillon de cinquante à soixante enquêtes est en réalité relativement restreint pour une telle pratique.

Concernant la durée du séjour des destinataires enquêtés (fig.65 et 66), elle est en majorité de deux semaines ou plus à Seignosse-Océan, tandis qu'elle n'est que d'une semaine à Gourette où le séjour est plus onéreux.

Figure 65. Répartition des touristes enquêtés à Seignosse-Océan selon la durée de leur séjour

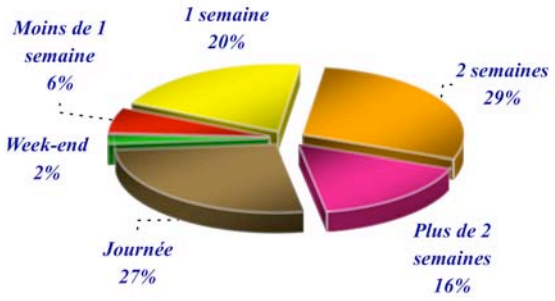
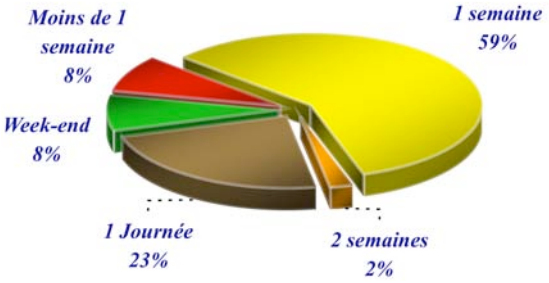


Figure 66. Répartition des touristes enquêtés à Gourette selon la durée de leur séjour



À Seignosse-Océan, les personnes enquêtées sont principalement originaires du Sud-Ouest (régions Aquitaine et Midi-Pyrénées). La région parisienne est également bien représentée (neuf enquêtés sur soixante)[386]. Le reste du panel est assez diversifié, même si l'on peut toutefois constater qu'aucune personne originaire du Sud-Est n'a été enquêtée (sans doute du fait de leur proximité avec les plages méditerranéennes) – fig.67.

À Gourette, au contraire, les enquêtés sont tous originaires de l'Ouest de la France (les régions Languedoc-Roussillon et Nord représentant les "extrémités"), une grande majorité provient plus spécifiquement du Grand Sud-Ouest (trente enquêtés sur cinquante). On peut émettre l'hypothèse que ces effectifs, bien que trop faibles pour affiner cette analyse, reflètent, dans une certaine mesure, l'attrait des Parisiens et des habitants de l'Est de la France pour les stations alpines, plus accessibles et parfois plus réputées – fig.68.

[386] On rejoint ici l'enquête clientèle réalisée par le C.D.T. des Landes en 2008 : sur le littoral landais, le Sud-Ouest (Midi-Pyrénées et Aquitaine) et l'Ile de France sont les deux premiers bassins émetteurs du littoral landais, ils représentent respectivement 31,2% et 19,70% de la fréquentation touristique française sur le littoral landais. Cette analyse précise d'ailleurs à ce sujet que, si la fréquentation de la clientèle de proximité est en hausse depuis 1993, celle de la clientèle originaire d'Île-de-France s'est amoindrie.

Figure 67. Origine géographique des personnes enquêtées à Seignosse-Océan

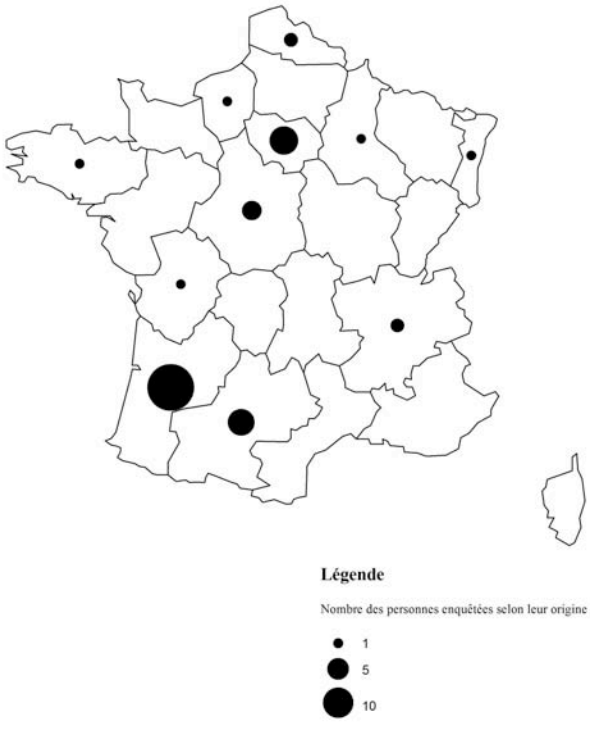
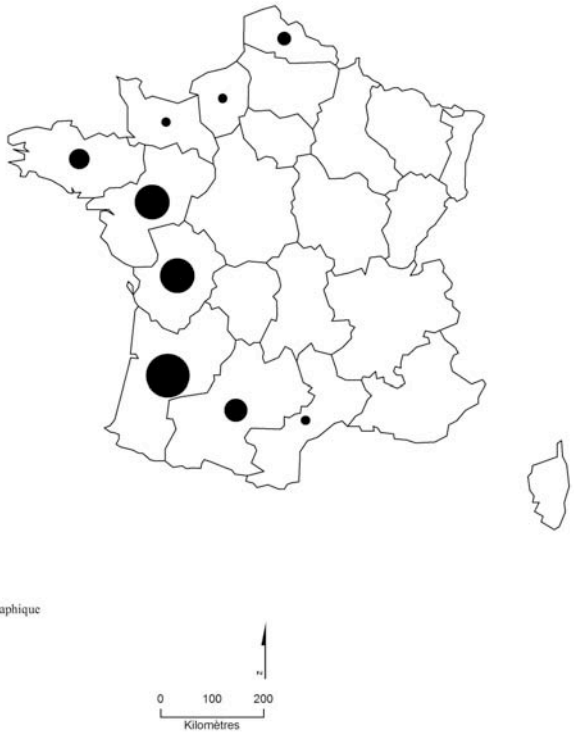


Figure 68. Origine géographique des personnes enquêtées à Gourette



Les 25-49 ans représentent 70% des individus enquêtés à Seignosse-Océan, contre seulement 48% des individus enquêtés à Gourette, où le nombre des enquêtés de plus de cinquante ans est, en contrepartie, plus élevé (fig.69 et 71). Ce constat peut s'expliquer par deux facteurs majeurs : d'une part la population qui part en vacances de sports d'hiver tend à vieillir (AFIT, 2000), d'autre part, les enquêtes étaient réalisées au centre de la station, en front de neige, or les plus jeunes et plus sportifs étaient peut-être sur les pistes.

Dans les deux cas, la proportion de femmes parmi le panel des individus enquêtés est légèrement supérieure à celle des hommes (fig.70 et 72). Elles se sont montrées plus disponibles et ont accepté plus facilement de participer à cette enquête.

Figure 69. Age des individus enquêtés à Seignosse-Océan

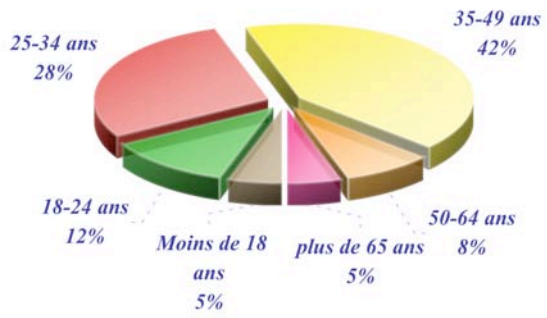


Figure 70. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon leur genre

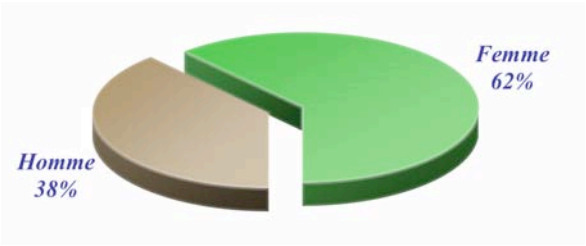


Figure 71. Age des individus enquêtés à Gourette

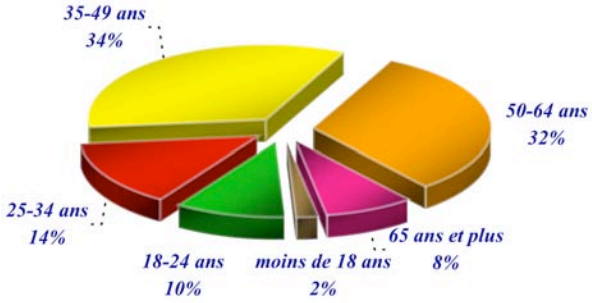
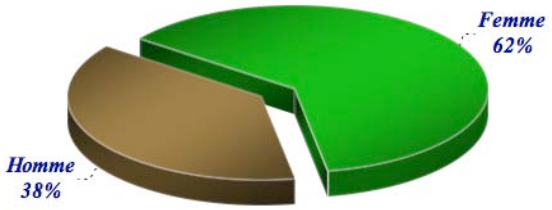


Figure 72. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon leur genre



Au sujet de leurs modes d'hébergement, les touristes séjournent à part relativement égale dans des hébergements en location, dans leur résidence secondaire ou chez des proches (fig.73 et 75). Ce sont des destinataires relativement fidèles : 69% des enquêtés était déjà venu à Seignosse-Océan auparavant, 71% à Gourette (fig.77 et 78). Quant aux propriétaires de résidences secondaires, ils sont relativement anciens : la moitié d'entre eux possède son hébergement dans la station depuis plus de quinze ans (fig.74 et 76).

Figure 73. Répartition des séjournants enquêtés à Seignosse-Océan selon leur mode d'hébergement

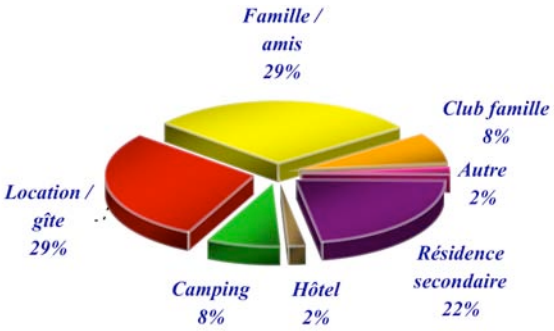


Figure 74. Répartition des propriétaires de résidence secondaire enquêtés à Seignosse-Océan selon la durée de leur propriété

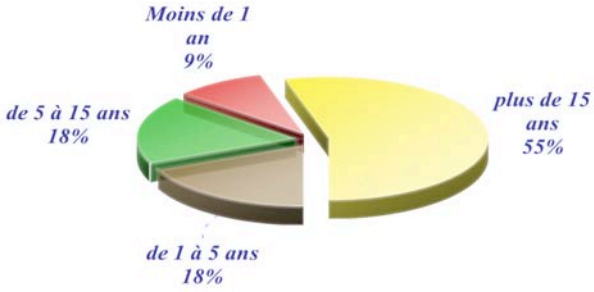


Figure 75. Répartition des séjournants enquêtés à Gourette selon leur mode d'hébergement

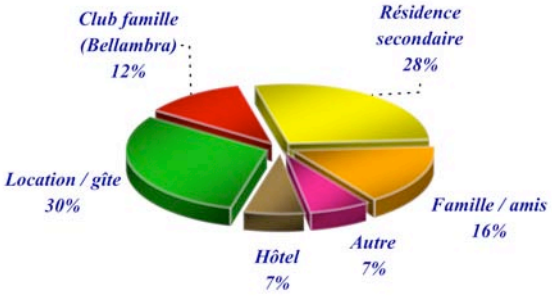


Figure 76. Répartition des propriétaires de résidence secondaire enquêtés à Gourette selon la durée de leur propriété

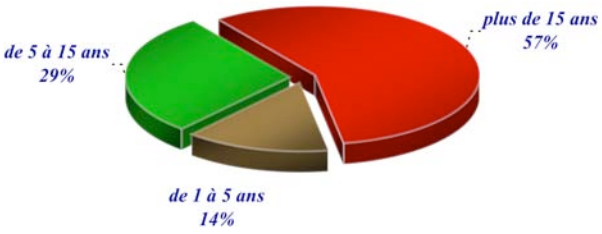


Figure 77. Répartition des touristes enquêtés à Seignosse-Océan selon leur fréquentation de la station

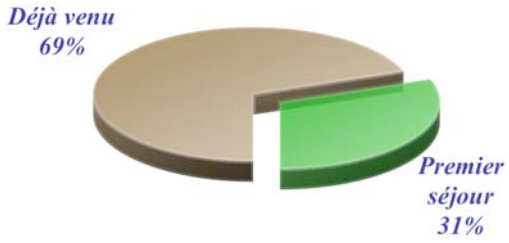
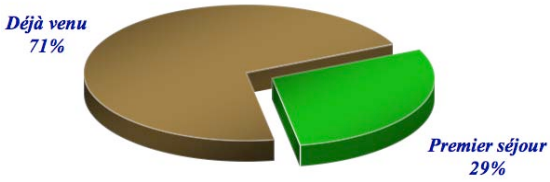


Figure 78. Répartition des touristes enquêtés à Gourette selon leur fréquentation de la station



À propos des modalités de vie des enquêtés, la répartition du panel est relativement équilibrée entre les personnes seules ou en couple, avec ou sans enfant (fig.79, 80, 81 et 82).

Figure 79. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon le nombre d'enfants à charge

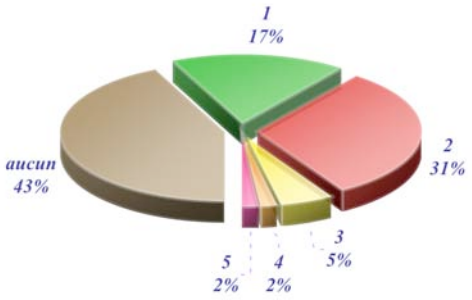


Figure 80. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon le nombre de personnes vivant dans le foyer

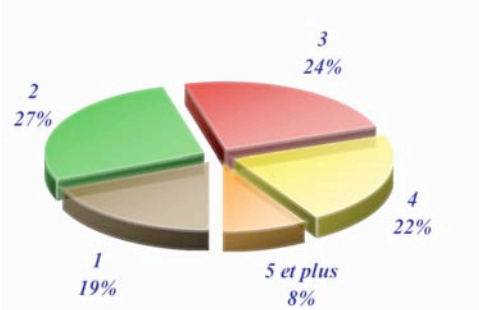


Figure 81. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon le nombre d'enfants à charge

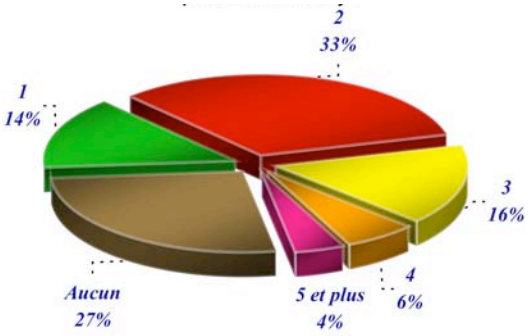
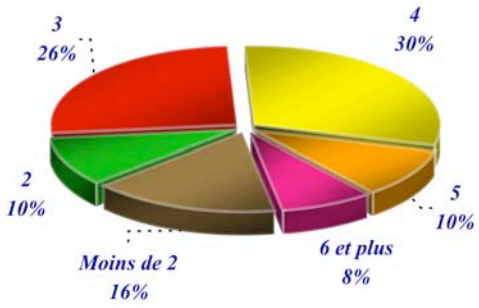


Figure 82. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon le nombre de personnes vivant dans le foyer



Pour finir on peut noter que la majorité des destinataires enquêtés vit dans une maison individuelle plutôt que dans un appartement (fig.83 et 85). Ceux qui se rendent à Seignosse-Océan, proviennent principalement de zones urbaines, tandis que ceux qui viennent à Gourette sont surtout originaires de zones rurales (fig.84 et 86).

Figure 83. Répartition des touristes enquêtés à Seignosse-Océan selon leur mode d'hébergement permanent

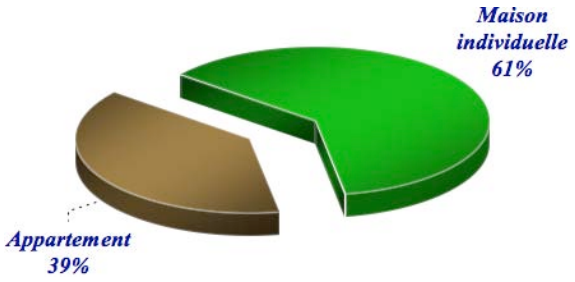


Figure 84. Répartition des touristes enquêtés à Seignosse-Océan selon leur lieu de résidence permanent

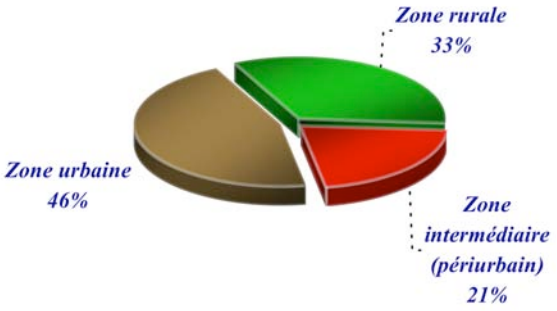


Figure 85. Répartition des touristes enquêtés à Gourette selon leur mode d'hébergement permanent

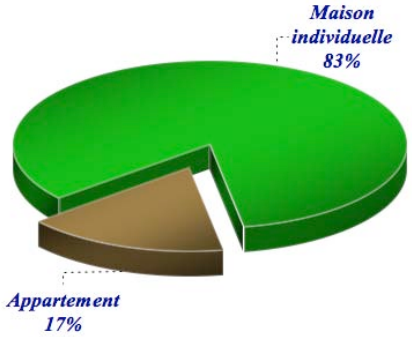
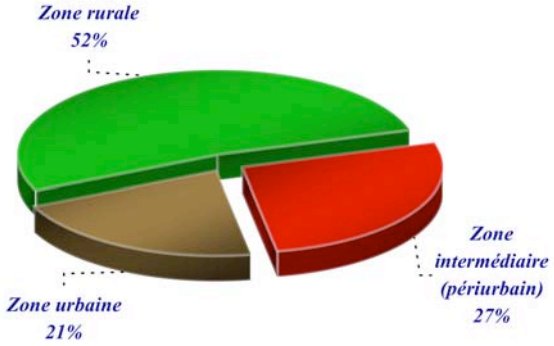


Figure 86. Répartition des touristes enquêtés à Gourette selon leur lieu de résidence permanent



Après ce tour d'horizon relatif au profil des destinataires enquêtés, on souhaite à présent revenir sur les données produites en observant leurs modalités de classement et leur approche du dispositif méthodologique mis en œuvre.

2.3. Une enquête au service de l'analyse des représentations microterritoriales en station

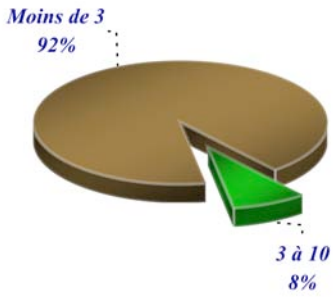
Ce dispositif d'enquête a favorisé l'appréhension des représentations microterritoriales que les touristes se forgent des stations touristiques de montagne comme du littoral et, plus spécifiquement, de leurs destinations d'accueil : Seignosse-Océan et Gourette. L'observation et l'analyse des enquêtes a permis de confirmer notre hypothèse : d'une part, il est possible d'appréhender les représentations des destinataires urbains que sont les touristes et, d'autre part, l'espace urbain ne fait pas l'objet de représentations homogènes. Il est possible d'identifier les lieux au regard du degré d'attractivité que leur attribuent les touristes. L'un des intérêts de la méthodologie développée tient à la nature de l'analyse dont elle peut faire l'objet. L'analyse des données récoltées lors de ces enquêtes permet d'effectuer un traitement de quadruple nature, à la fois qualitatif (analyses des contenus) et quantitatif (analyses statistiques), mais également général (représentations des stations balnéaires ou de sports d'hiver – processus d'objectivation) et particulier (représentations de Seignosse-Océan et de Gourette – processus d'ancrage).

2.3.1 Mise en abîme : les enquêtés face à l'enquête

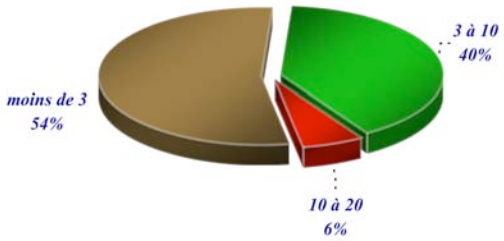
Cette méthodologie, fondée sur un double classement libre de photographies, s'est révélée particulièrement adaptée à l'espace et au public visés. Le nombre de refus a été assez faible, surtout à Seignosse-Océan où les touristes, lorsqu'ils sont sur la plage, s'avèrent relativement disponibles pour répondre à ce type d'enquête ludique fondée sur des corpus d'images.

Figure 87. Nombre de refus avant participation d'un individu aux enquêtes photographiques

Nombre de refus avant enquête à Seignosse-Océan



Nombre de refus avant enquête à Gourette



Surprises au premier abord, les personnes sollicitées pour effectuer les enquêtes ("enquêtés potentiels") se sont révélées plutôt conciliantes (notamment les femmes), en particulier sur les plages de Seignosse-Océan où, en moyenne, la moitié a accepté de "jouer le jeu". Si on a essuyé dans la majorité des cas (92%) moins de trois refus à Seignosse-Océan, où le plagiste est relativement disponible, ce type d'enquête est plus complexe à mener en station de sports d'hiver. Les touristes rencontrés à Gourette ont fait preuve de moins de patience (fig.87). Leur séjour est plus souvent motivé, non par la détente, mais par la pratique d'une activité sportive relativement coûteuse ; leur temps est beaucoup plus contraint. Ils adoptent un rythme de vie plus urbain, au temps compté et strictement chronométré. Les mauvais jours aux conditions climatiques peu clémentes (brouillards, neige, vent) ont toutefois permis de mener à bien les enquêtes.

"Jouer le jeu" est une expression tout à fait appropriée pour ceux qui acceptent de participer. Les enquêtés conçoivent l'enquête comme un jeu, une énigme qui leur comble un moment (une bonne heure en fait) alors qu'ils "farnientent" au soleil sur la plage du Penon ou qu'ils flânent à Gourette les jours de mauvais temps. S-E37[387], ravi de contribuer à cette activité "ludique", s'exclame par exemple en se retournant vers sa compagne assoupie : « *tu vois, j'ai trouvé une occupation, je vais te laisser un peu tranquille !* ». De même, S-E34 reconnaissait un peu auparavant que : « *c'est sympa ça fait un peu comme un jeu !* ». Examiner des photographies, de lieux de villégiature qui plus est, semble moins fastidieux de prime abord que de répondre à un long questionnaire (beaucoup font référence aux enquêtes téléphoniques auxquelles ils ne peuvent échapper durant l'année). L'esprit assez ludique de l'enquête s'accommode bien avec l'imaginaire touristique et l'idée de vacances, de coupure, de changement, de découverte, etc. Les enquêtés s'investissent tout en jouant à trouver les lieux photographiés. Ils posent parfois des questions pour satisfaire leur curiosité, leur volonté de savoir et de reconnaître « *ça je connais c'est Anglet non ?* » (S-E7), ou encore, « *c'est Cauterets ça ? J'y suis allé en décembre, j'adore !* » (G-E8). Certains essaient même de classer les photos selon les lieux où elles ont été prises : « *alors je classe comment ? J'ai remarqué qu'il y avait différents lieux de prises de vues, je peux essayer de les classer selon les régions ?* » (S-E40).

Si l'exercice est ludique, il n'en est pas simple pour autant. Les enquêtés bravent le vent du littoral et le froid de la montagne. Surtout, ils font preuve d'une extrême concentration pour constituer leurs catégories parmi la multitude de photos qui leur sont présentées : « *ce n'est pas facile en fait, je ne m'y attendais pas* » (S-E15), « *je ne vais jamais arriver à tout classer c'est dur comme truc* » (G-E22). Très silencieux, très concentrés, ils regardent, ils observent, ils classent. Rares sont ceux qui parlent durant l'exercice de catégorisation. Toute leur attention est portée sur les photos, sur ce qu'elles leur évoquent, sur ce qu'elles représentent, sur la façon de les organiser. Pour reprendre les termes de Roland BARTHES, sans prétendre cependant leur accorder la même profondeur, on pourrait dire que les enquêtés ne vont réellement réagir et se livrer que sur certaines photos disposant pour eux d'un « *punctum* », tandis que la grande majorité d'entre elles ne sont investies que du seul « *studium* » à l'origine de leur classification relativement silencieuse. Comme il l'explique au regard de sa propre expérience (BARTHES, 2002, p.810), « *beaucoup de photos sont, hélas, inertes sous mon regard. Mais même parmi celles qui ont quelque existence à mes yeux, la plupart ne provoquent en moi qu'un intérêt général, et si l'on peut dire, poli : en elles, aucun punctum : elle me plaisent ou me déplaisent sans me poindre : elles sont investies du seul studium. Le studium, c'est le champ très vaste du désir nonchalant, de l'intérêt divers, du goût*

[387] Les enquêtés sont ici identifiés selon le lieu de l'enquête (S pour Seignosse et G pour Gourette) ainsi que par leur ordre de "passage". Ici, le trente-septième enquêté à Seignosse-Océan est ainsi nommé S-E37. Il est possible de se reporter aux annexes 8 et 9 pour observer le profil synthétique des personnes interrogées dans le cadre des enquêtes photographiques

inconséquent : j'aime/je n'aime pas, I like/I don't. Le studium est de l'ordre du to like, et non du to love »[388].

Les commentaires sont principalement émis dans un deuxième temps, le temps d'explicitation lié à la recherche et à la sélection de la photo représentative de chaque groupe formé. On rejoint la notion « *d'après-coup* » développée par Roland BARTHES pour exprimer ce mécanisme commun à la mémoire et au discours analytique. « *L'effet, parfois en dépit de sa netteté, ne se révèle qu'après coup, lorsque la photo étant loin de mes yeux, je pense à elle de nouveau. Il arrive que je puisse mieux connaître une photo dont je me souviens qu'une photo que je vois* » (cité par GARRIGUES, 2000, p.69). On conçoit bien dans ce cadre l'intérêt de présenter de multiples photos aux enquêtés. Le regardeur ne va pas s'attarder sur chacune d'entre elles, il va y revenir ultérieurement, une fois son classement effectué (lorsqu'il identifie la photo représentative de chacun des groupes formés). Il a le temps de penser à ces images sans les avoir sous les yeux, il prend le temps de mûrir son regard et sa réflexion. L'enquêté se replonge à ce stade dans la catégorisation qu'il vient d'instaurer. Le plus souvent, il sait exactement ce qu'il a fait, ce qu'il voulait faire ressortir et se souvient très bien de chacune des photos et de son positionnement dans les groupes. Parfois, un peu plus "confus", c'est en observant la classification qu'il a effectuée, en reprenant un peu ses groupes (en déplaçant certaines photos), qu'il comprend et prend conscience des choix et des représentations sous-jacentes à son classement. Au final, seuls deux enquêtés ne sont pas parvenus à réaliser l'exercice, bien qu'ils y aient passé plus de 45 minutes (ils ne sont pas comptabilisés dans le panel présenté).

La difficulté de l'exercice se révèle également au travers des distorsions et contournements dont il peut faire l'objet. 20 à 24% des enquêtés n'ont, par exemple, pas respecté la consigne initiale consistant à réaliser cinq groupements à minima. Le recours à un groupement de type « *inclassable* » (S-E34), « *brouillon, ne sais pas* » (S-E39), ou encore « *divers, le non classé* » (G-E14), permet également de surmonter un certain embarras pour réaliser un classement exhaustif du corpus. Reste que, malgré ces difficultés, les enquêtés ont dans l'ensemble joué le jeu puisque 80% d'entre eux ont fait, comme il leur était demandé, cinq groupes ou plus pour "organiser" les deux corpus de photographies (T1 et T2) qui leur étaient soumis (fig.88, 89, 90 et 91).

[388] Selon Emmanuel GARRIGUES (2000, p.23), la présence d'un *studium* renvoie au registre culturel lié à la fois au champ dans lequel s'exprime la photo (reportage, témoignage, etc.) et au champ culturel du regardeur (histoire, géographie, etc.). Il peut en ce sens être considéré comme un indice du bagage culturel du regardeur. Le *punctum*, quant à lui, est cet « *élément mystérieux qui fait que le regardeur est « accroché » par certaines photos et non par d'autres* ». Le *punctum* part de la photo et va accrocher l'observateur à son insu. Sa seule présence change alors le sens de la lecture puisque c'est ce détail qui va emporter le sens donné à la photo observée. Le « *punctum* » renvoie le plus souvent à un détail (un objet partiel), si bien que donner des exemples de *punctum*, évoquer les éléments qui vont poindre, c'est finalement pour l'enquêté, se livrer. Ainsi, « *ce qui fait punctum dans une photo, c'est quelque chose qui vient réveiller quelque chose de notre inconscient de regardeur* » (*Ibid.*, p.65).

Figure 88. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon le nombre de groupes formés à partir du corpus T1

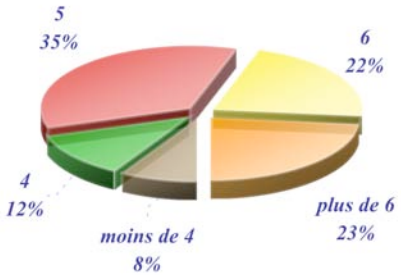


Figure 89. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon le nombre de groupes formés à partir du corpus T2

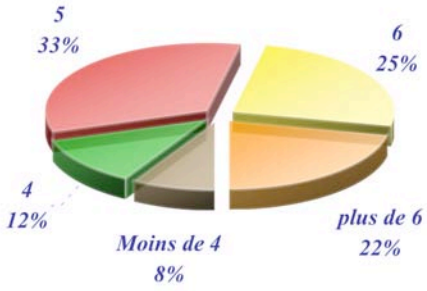


Figure 90. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon le nombre de groupes formés à partir du corpus T1

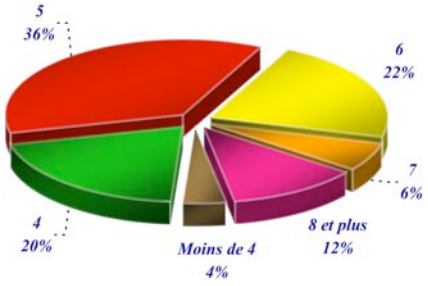
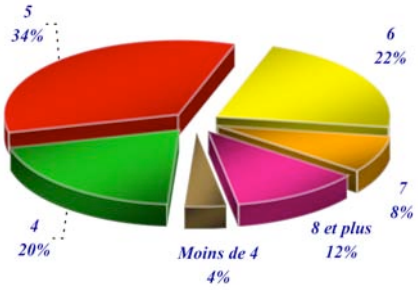


Figure 91. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon le nombre de groupes formés à partir du corpus T2



2.3.2. Modalités de classement : entre fonctionnalité et sensibilité

De façon générale, les enquêtés recourent à deux modalités de classement différentes et complémentaires, comme le souligne la compagne de S-E40. Cette demoiselle fraîchement sortie de sa sieste au soleil, intriguée de voir son compagnon S-E40 jouer avec toutes ces photographies, s'approche, observe le classement, puis s'exclame : « *c'est marrant, je ne les aurais pas classées comme ça ! Tu as fait des tas par thématique, moi je les aurais faits par préférence* ». Dans la première approche, celle développée par S-E40, une vision "fonctionnelle" se dégage. Le classement se fait au regard des types, des catégories d'espaces observés (commerces/voiries/habitations/loisirs, etc.). L'enquêté affine rarement son analyse et ne distingue pas, à l'intérieur de ces catégories, ce qu'il apprécie de ce qui lui déplaît (ou seulement à la marge). D'autre part, et c'est ce qui arrive le plus souvent, ils classent selon leurs goûts, leurs préférences, leurs ressentis (jugements esthétiques ou affectifs – fig.92 et 93). Une large place est accordée au feeling, à l'émotionnel, à une approche sensible de l'espace, même si des éléments descriptifs (plus fonctionnels) ne sont pas absents. Les informations sur ce qui fonde l'adhésion ou le rejet sont particulièrement riches et permettent de distinguer ce qui constitue, selon les touristes (selon leurs catégorisations), les "marqueurs microterritoriaux" en station.

Figure 92. Critères de classement des photographies par les enquêtés (enquêtes "littoral")
Analyse de contenu opérée sous Sphinx-Lexica

	Nb	% obs.
Jugement esthétique	206	62,2%
Jugement affectif	52	15,7%
Description (type d'espace concerné)	161	48,6%
Comparaison (référence à un lieu connu)	8	2,4%
Référence à la vie pratique (aménagements utilitaires)	29	8,8%
Originalité	1	0,3%
Indéterminé	13	3,9%
Total	331	

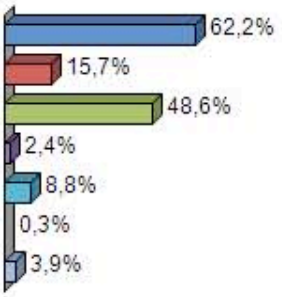
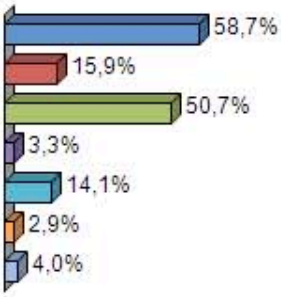


Figure 93. Critères de classement des photographies par les enquêtés (enquêtes "montagne")
Analyse de contenu opérée sous Sphinx-Lexica

	Nb	% obs.
Jugement esthétique	162	58,7%
Jugement affectif	44	15,9%
Description (type d'espace concerné)	140	50,7%
Comparaison (référence à un lieu connu)	9	3,3%
Référence à la vie pratique (aménagements utilitaires)	39	14,1%
Originalité	8	2,9%
Indéterminé	11	4,0%
Total	276	



Quelle que soit la façon de classer, tout l'intérêt de la méthode consiste à proposer deux corpus photographiques. De fait, on peut approcher d'une part les représentations microterritoriales globales associées aux stations, en identifiant les images et imaginaires constitutifs de la plus ou moins grande attractivité de ces destinations de montagne ou du littoral (par le biais du corpus T1). D'autre part, le travail réalisé avec le second corpus de photos (T2) permet d'approfondir l'analyse des représentations que les touristes se font de la station dans laquelle ils se trouvent. Il favorise l'identification des marqueurs microterritoriaux propres aux terrains d'étude : Seignosse-Océan et Gourette.

Cette technique d'enquête par double classement libre de photographies est particulièrement riche pour le chercheur qui souhaite appréhender les représentations urbaines mais aussi pour l'enquêté qui se voit confronté à l'obligation d'expliciter des préférences ou des rejets demeurés jusque-là de l'ordre du non-dit, de l'implicite (HATT, VLES, CLARIMONT, 2011). Elle joue un rôle de révélateur en favorisant une prise de distance de l'enquêté par rapport à son lieu de vacances, parfois idéalisé, rarement observé en détail, très peu confronté à l'altérité. Elle induit une posture réflexive chez l'enquêté propice à un renouvellement de son regard sur l'espace de la station. Elle le conduit à se détacher d'une représentation parfois idéalisée en l'amenant à considérer la station dans sa complexité. Cette prise de distance est plus difficile dans le cas de la station connue et fréquentée (T2) que dans le cas des stations plus lointaines, pour la plupart inconnues des enquêtés (T1) : « *le deuxième paquet c'est Seignosse, ça va être plus dur car avant je ne connaissais pas les stations donc c'était plus*

facile de critiquer ! » (S-E63), « *c'est beaucoup plus difficile avec le second paquet car maintenant je sais où c'est* » (G-E41). Plus généralement, cette approche permet de replacer les stations étudiées dans le contexte global et concurrentiel dans lequel elles s'inscrivent, en pensant l'attractivité des espaces publics de la station dans l'univers de référence général des destinations balnéaires ou de sports d'hiver.

3. Une analyse des données par traitement statistique

Les données recueillies grâce aux enquêtes photographiques ont fait l'objet d'un double traitement, à la fois qualitatif (analyses de discours) et quantitatif (analyses statistique). D'une part, le fait que les critères et intitulés de catégorisation aient été laissés au seul choix des enquêtés a permis de réaliser une analyse classique de discours[389]. Les critères de catégorisation proposées par les enquêtés (« la nature », « le béton », « l'art » etc.), forment le corps de la grille d'interprétation. Au-delà des discours, la multiplicité des photographies présentées (plus de cent trente au total), tout comme l'objectif de l'enquête (identifier l'image collective des stations) suggéraient d'opérer d'autre part un traitement statistique des données. Pour reprendre les termes d'Antoine BAILLY (1977, p.15), *« il est souvent nécessaire d'employer des méthodes multivariées (analyse factorielle des correspondances ou en composantes principales) pour différencier les phénomènes structurés des phénomènes aléatoires. Ce regroupement correspond à un changement d'objet d'analyse des perceptions individuelles aux attitudes communes* ». Le classement par les enquêtés de multiples photographies par analogie et similitude permet d'identifier les univers de référence dans lesquels elles se situent, les « *référentiels* » (MULLER, 1990) des représentations. Il s'agit de saisir les contingences, au-delà de la multiplicité des interprétations car, « *même si chaque individu peut être considéré comme unique, une partie de nos opinions est partagée par divers groupes : l'image est à la fois unique et commune* » (BAILLY, 1977, p.180). La mise en œuvre de l'analyse statistique des données récoltées est présentée de façon relativement "technicienne" dans ce chapitre. Elle est approfondie dans les chapitres suivants qui proposent une analyse transversale de ces résultats.

[389] Les commentaires recueillis sont principalement émis durant le discours explicatif sur la classification (et la désignation des images représentatives), mais également, de façon plus marginale, pendant le processus de classification (commentaires relatifs à certaines photos – annexes 10 à 14).

3.1. Analyse de contenu et recodage des données : construction des descripteurs synthétiques

Il est important de rappeler que le fait de s'adresser à un interlocuteur éphémère (le touriste) oblige le chercheur à récolter un maximum d'informations durant un laps de temps limité et non-reproductible, tandis que la multiplicité des photos présentées complexifie d'autant leur analyse. Les choix opérés pour assurer le traitement des données ont nécessairement conduit à se concentrer sur certains aspects (présentés dans cette partie) au détriment d'autres. Préalable indispensable pour mener à bien l'analyse statistique des données, il convenait en premier lieu de synthétiser au mieux l'ensemble des résultats obtenus afin de pouvoir les étudier de façon approfondie. Ayant fait le choix de laisser chaque enquêté réaliser autant de groupes qu'il le souhaitait et les nommer selon un vocabulaire qui lui était propre, il était indispensable de reformuler ces données incomparables à l'état brut. Pour ce faire, un recodage des données initiales a été mis en œuvre.

3.1.1. Mise en garde préalable

Il faut avant toute chose rappeler que la prudence et la nuance sont de mises lorsqu'on s'atèle à la tâche épineuse du recodage des données. Les catégories ainsi formées, qu'elles soient de nature qualitative ou descriptive, sensible ou fonctionnelle, ne sont que des types idéaux, au sens wébérien du terme[390]. Elles sont construites à partir de l'extraction des caractéristiques les plus *fondamentales* (ou "typiques") relevées dans les commentaires des enquêtés. Ce sont des "*types extrêmes"* qui traduisent et hiérarchisent les différents cas concrets rencontrés au cours de la recherche et de l'analyse (MUCCHIELLI, 2004, p.113). On reste conscient que ces catégories, si elles permettent d'éclaircir et de simplifier l'analyse, ne sont pas pour autant des miroirs fidèles d'une réalité autrement plus complexe qui ne peut se laisser enfermer dans un carcan minimaliste. Les « *types idéaux* », comme les « *concepts* » ne sauraient épuiser le réel. Ils restent des « *modèles d'intelligibilité provisoire d'un réel à jamais mouvant* » (CHALAS, 2004, p.321). Les commentaires formulés par les enquêtés sont évidemment plus riches, aux frontières bien trop floues pour s'inscrire de façon stricte et catégorique dans ce tableau de pensée homogène. Les difficultés et les biais potentiels introduits par le recodage des données initiales constituent une limite de cette enquête exploratoire axée sur une double analyse, qualitative et quantitative. Le recodage des données a toutefois été conçu comme un outil pour ordonner l'analyse.

Si la réorganisation des corpus facilite le travail du chercheur, on doit néanmoins admettre que la subjectivité de ce dernier sera nécessairement présente dans les résultats de l'étude des

[390] Le sociologue de Max WEBER, dans son *Essai sur la théorie de la science* (1992, p.172), a développé le concept « d'idéal-type » pour désigner les modèles que l'on construit pour retranscrire la réalité et traduire des hypothèses. Il explique notamment que l'« *on obtient un idéal-type en accentuant unilatéralement un ou plusieurs points de vue et en enchaînant une multitude de phénomènes donnés isolément, diffus et discrets, tantôt en petit nombre et par endroits pas du tout, qu'on ordonne selon les précédents points de vue choisis unilatéralement pour former un tableau de pensée homogène* ».

représentations. Il est de fait difficile de tirer des conclusions définitives à partir d'une analyse de contenu, aussi sophistiquée soit-elle (MOLINER RATEAU et COHEN-SCALI, 2002, p.93).

Ceci ayant été écrit, on doit également souligner que l'analyse de contenu reste malgré tout indispensable à l'étude des représentations. Opter pour une stricte enquête quantitative en demandant aux enquêtés de désigner une photo pour des catégories prédéfinies (échelle verbale de l'enquêteur) aurait certes permis d'éviter de recourir ultérieurement à un recodage, mais aurait suscité dans le même temps d'autres interrogations (comment et pourquoi choisir telle ou telle catégorie ? N'introduit-on pas, ici aussi, la subjectivité du chercheur qui emploie un vocabulaire particulier et l'impose aux enquêtés ?). Le fait de laisser les enquêtés choisir et déterminer l'intitulé de leurs catégorisations constitue d'ailleurs l'une des forces de cette enquête. Cela permet, d'une part, de laisser apparaître des éléments qui n'avaient pas forcément été prévus au départ et, d'autre part, d'opérer une analyse des représentations à partir des discours, du choix et de la récurrence du vocabulaire employé. Pour limiter les biais[391] introduits par le recodage des données initiales, il convenait finalement d'opérer une analyse de contenu rigoureuse afin de déterminer la façon la plus appropriée d'effectuer ce recodage, en identifiant des indicateurs d'analyse permettant de faire émerger les principaux axes de structuration du discours en termes de sens (GUMUCHIAN, 1991, p.79).

3.1.2. Un recodage essentiel : les descripteurs qualitatifs

L'analyse du contenu des commentaires formulés par les enquêtés pour expliciter les catégories de classement qu'ils ont réalisées a été opérée via un traitement sous le logiciel Sphinx-Lexica (fig.92 et 93 présentées précédemment).

Ce traitement analytique a permis de confirmer, ce qui avait été pressenti préalablement, à savoir que la majorité des photos sont classées selon les goûts et les préférences des enquêtés. Un jugement esthétique ou affectif est formulé dans près de 75% des cas. On rejoint d'ailleurs les analyses de Rachid AMIROU (1995, p.122) qui souligne, en s'appuyant sur les travaux de Jean PIAGET, que la perception de l'espace, par le touriste comme par l'enfant, se caractérise par le découpage de l'espace en zones de plaisir ou de déplaisir : « *la lecture du territoire se produit sur un registre affectif et normatif (plaisir/déplaisir, à voir/à éviter). L'espace touristique est parsemé d'émotions* ». Des descripteurs synthétiques visant à retranscrire le plus simplement possible le discours des enquêtés ont été constitués. Les groupes ont été recodés dans un premier temps au regard de descripteurs qualitatifs, ce qui a permis d'identifier la tendance qualitative de chaque photo prise indépendamment. Ce recodage paraissait d'autant plus pertinent qu'il s'appliquait bien à l'objet de cette recherche : l'identification des marqueurs microterritoriaux d'attractivité ou de rejet en station. Six descripteurs qualitatifs ont été élaborés. Ils rendent compte de façon synthétique des discours et commentaires effectifs proposés par les enquêtés pour qualifier les divers regroupements de

[391] Le fait d'en avoir conscience et de tâcher de les expliciter contribue déjà à en limiter la portée et à permettre de les relativiser.

photos opérés à partir des corpus T1 et T2. Ils retranscrivent le degré qualitatif associé au groupe d'images considérées.

On a fait le choix de préciser les modalités de ce recodage par des exemples fournis exclusivement dans le cadre des enquêtes menées à Gourette afin de ne pas alourdir la lecture. Les analyses ont toutefois bien été appliquées aux deux corpus et sont similaires dans le cas des stations littorales. Ces descripteurs qualitatifs se répartissent ainsi :

- "attractif" : jugements du type « *ce que j'aime* » (G-E27), « *ça c'est beau* » (G-E4), « *ce que je préfère* » (G-E6), « *la beauté des paysages* » (G-E1), « *ça fait très carte postale de station* » (G-E3), « *ce que je recherche en station* » (G-E10), « *le côté typique en station* » (G-E11), « *les coins sympas, ça donne envie d'y aller, c'est beau* » (G-E14), etc.

- "Plutôt attractif" : jugements du type « *j'aime bien mais un peu moins bien que le groupe précédent* » (G-E6), « *ce qui est pratique, les aménagements utiles* » (G-E8), « *tout ce qui est original* » (G-E14), « *ce que je ne déteste pas, ça passe à peu près, il y a des efforts de faits* » (G-E17), etc.

- "Neutre" : pas d'information fournie sur le degré qualitatif du groupe, ou degré qualitatif identifié comme "moyen". Cette catégorie renvoie d'une part aux classements fonctionnels sans indication sur le degré qualitatif du groupe d'images considérées, du type « *la vie en station* » (G-E2), « *les activités* » (G-E36), « *les parkings, les stationnements* » (G-E50), etc. Il s'agit, d'autre part, de jugements du type : « *le moyen* » (G-E43), « *les neutres, sans avis* » (G-E6), « *mi figue, mi raisin, le moyen* » (G-E26), etc.

- "Plutôt répulsif" : jugements du type « *un peu moins bien, pas super* » (G-E30), « *pas forcément les plus beaux trucs, pas super* » (G-E1), « *ce qu'on peut trouver n'importe où* » (G-E4), « *un peu moins bien, plus de béton, des choses moins agréables à la vue* » (G-E7), « *je ne suis pas content quand je vois ça* » (G-E10), « *les aménagements qui ne sont pas supers* » (G-E13), « *c'est dommage* » (G-E14), etc.

- "Répulsif" : jugements du type, « *ce que j'aime le moins* » (G-E38), « *ce que je trouve moche, je n'aime pas* » (G-E49), « *c'est affreux* » (G-E15), « *c'est l'horreur ça* » (G-E4), « *ce que je condamne et que j'aime le moins* » (G-E10), « *les grands ensembles, le plus moche* » (G-E13), etc.

- Inclassé : photos qui n'ont pas été identifiées et caractérisées clairement, soit parce que l'enquêté ne parvenait pas à les faire rentrer dans les univers de références qu'il était entrain de constituer (« *je ne sais pas trop, les choses que je n'arrive pas à classer* » – G-E1), soit parce qu'il ne voyait pas l'intérêt de la photographie et donc l'intérêt de la classer (« *ce qui n'a pas d'intérêt, ce qui est inutile* » – G-E12).

Ces six descripteurs qualitatifs ont ainsi été élaborés afin de rendre compte de façon synthétique des discours et commentaires effectifs proposés par les enquêtés pour qualifier les catégories élaborées à partir des corpus T1 et T2. Ils retranscrivent le degré qualitatif associé au groupe de photographies considérées. Il est à noter que, lorsque l'on évoque plus globalement la "tendance attractive", on regroupe les catégories "attractif" et "plutôt

attractif" ; de même, le terme "tendance répulsive" reprend conjointement les groupes "répulsif" et "plutôt répulsif".

3.1.3. Un recodage secondaire : les descripteurs représentatifs

Dans un second temps, une autre forme de recodage des données a également été mise en œuvre. Elle s'appuie cette fois-ci sur la seconde façon la plus utilisée par les enquêtés pour élaborer leur classement des photographies. On s'intéresse aux commentaires descriptifs (souvent fonctionnels), en s'attardant sur les terminologies employées de façon récurrente pour décrire les catégories urbaines et paysagères. Il s'agissait de proposer des descripteurs qui ne sont plus seulement fondés sur le degré qualitatif mais qui incorporent l'objet de la qualité (type d'espace considéré et terminologie employée). Vingt descripteurs synthétiques ont été élaborés. Ces descripteurs "représentatifs" sont :

- la nature et l'environnement : commentaires du type, « *tout ce qui est nature* » (G-E5), « *les questions écologiques* » (G-E2), « *l'environnement* » (G-E22), etc.

- L'accessibilité et la voirie : commentaires du type, « *les systèmes de locomotion, de déplacement, les parkings* » (G-E8), « *l'accès à la station* » (G-E9), « *tout ce qui est parking et aménagement d'accès aux pistes* » (G-E18), « *les aménagements routiers* » (G-E29), etc.

- Le bâti : neutralité du vocabulaire, commentaires du type : « *les habitations* » (G-E1), « *les paysages urbains, le construit sous toutes ses formes* » (G-E2), « *tous les logements* » (G-E8), « *l'urbanisation* » (G-E41), etc.

- Les paysages typiques : commentaires du type « *la beauté des paysages* » (G-E1), « *ça fait très montagne !* » (G-E3), « *ce qui est typique en montagne* » (G-E18), « *ça représente bien l'image de la montagne* » (G-E25), etc.

- L'authenticité : vocabulaire axé sur l'authenticité, le traditionnel, le typique et renvoyant principalement au cadre bâti, du type : « *les efforts faits pour garder un côté typique* » (G-E11), « *les habitations traditionnelles, les chalets en bois* » (G-E29), « *le coté typique ; les beaux bâtiments* » (G-E36), « *le plus traditionnel, ça fait authentique* » (G-E42), « *le rustique* » (G-E50), etc.

- La déambulation : commentaires qui renvoient aux espaces de déambulation piétonnière ou cycliste, du type : « *les activités et les lieux où on peut se promener* » (G-E8), « *les aménagements piétonniers* » (G-E29), « *les lieux de balades* » (G-E44), etc.

- Le "moderne" : commentaires assez neutres qui évoquent l'architecture moderne sans l'assortir de qualificatif (qu'il soit répulsif ou positif), du type, « *l'architecture moderne* » (G-E29), « *la modernité, la verticalité* » (G-E35), « *les trucs modernes* » (G-E36), « *le côté station moderne* » (G-E39), « *le moderne* » (G-E47), etc.

- La banlieue et/ou le H.L.M. : commentaires particulièrement négatifs sur le cadre bâti principalement, du type, « *je n'aime pas tous ces grands ensembles* » (G-E4), « *ces grandes tours et ces barres* » (G-E10), « *les grands ensembles, le plus moche* » (G-E13), « *les immeubles type Sarcelles, on se croirait en banlieue* » (G-E45), etc.

- Le béton et l'artificiel : commentaires négatifs du type, « *le côté béton* » (G-E11), « *je n'aime pas, le béton* » (G-E22), « *les moches ; l'habitat béton* » (G-E33)

- La densité : commentaires du type, « *il y a trop d'immeubles, trop de voitures* » (G-E5), « *c'est trop : trop de luxe, trop de grands immeubles* » (G-E9), « *ce que je n'aime pas : trop de monde et trop de choses* » (E16), « *c'est oppressant* » (G-E40), etc.

- Le hors-saison : commentaires du type, « *l'après foule ; la station en hors vacances* » (G-E2), etc.

- L'ambiance village : commentaires positifs empruntant au vocabulaire du village, du type, « *l'esprit du village de montagne* » (G-E15), « *le village traditionnel de montagne* » (G-E29), « *les villages enneigés* » (G-E47), « *ce qui fait petit village sympa* » (G-E48), etc.

- L'ambiance vacances : commentaires du type, « *la vie en station, ça représente les vacances* » (G-E2), « *les stations, c'est ce qu'on trouve en station* » (G-E30), « *ça fait vraiment station* » (G-E37), « *la station animée ; la station touristique* » (G-E49), etc.

- La banalité et le quotidien : commentaires du type, « *ce qu'on peut trouver n'importe où* » (G-E4), « *la vie courante malheureusement, ça ne dépayse pas* » (G-E11), « *ce qui n'a pas d'intérêt, qui est inutile* » (G-E12), etc.

- L'originalité : commentaires qui renvoient à l'idée de surprise, du type, « *les choses anodines* » (G-E1), « *les photos insolites* » (G-E2), « *les originalités* » (G-E38), « *les photos plus atypiques, plus originales* » (G-E44), « *les photos atypiques mais rigolotes* » (G-E49), etc.

- L'embellissement : commentaires du type, « *ils ont fait un effort esthétique avec le bois et la pierre* » (G-E21), « *le côté pratique avec un effort d'intégration* » (G-E23), « *tout ce qui est bien arrangé* » (G-E49), etc.

- Le côté paisible : commentaires positifs comme : « *les coins sympas* » (G-E14), « *on sent de l'air, c'est agréable* » (G-E16), « *le côté calme, la sérénité ; pas trop de foule, le côté paisible* » (G-E27), etc.

- Les activités et les loisirs : commentaires du type, « *les activités, l'après-ski* » (G-E17), « *les activités touristiques* » (G-E20), « *les activités en station de ski, les loisirs* » (G-E23), « *les activités à faire et les commerces* » (G-E29), etc.

- Les aménagements urbains : commentaires assez neutres du type, « *ce qui est pratique ; les aménagements utiles* » (G-E8), « *tout le mobilier urbain, les espaces publics (parkings, signalétique, etc.)* » (G-E28), « *les choses dont on a besoin* » (G-E36), « *les équipements classiques en station* » (G-E39), « *les infrastructures en station* » (G-E47), etc.

- Le groupe sans déterminants (S.D.) : d'une part quand le classement est strictement qualitatif, sans descriptif associé, comme, par exemple : « *pas super ; les avant-dernières dans mes préférences* » (G-E6), « *un peu moins bien, pas super* » (G-E30) et, d'autre part, lorsque le vocabulaire employé est propre à un seul enquêté et ne renvoie à aucun descriptif envisagé, comme « *les photos des Alpes* » (G-E32). On y incorpore également les

commentaires dont les descriptifs sont trop variés (possibilité de les positionner dans plus de trois descripteurs "représentatifs").

Ces vingt catégories se recoupant parfois fortement, dans un second temps, le choix a été de les agréger afin de permettre une analyse statistique plus lisible. Finalement, seuls six descripteurs "représentatifs" ont été retenus :

- "espaces publics agréables" : groupe qui comprend les descriptions renvoyant à la déambulation piétonne et cycliste, aux idées d'embellissement et d'originalité ;

- "paysages typiques" : catégorie qui renvoie au vocabulaire de l'ambiance village, des paysages typiques, de l'authenticité, de la nature et de l'environnement ;

- "ambiance station" : critère qui reprend les catégories ambiance vacances, activités et loisirs ;

- "béton et densité" : il s'agit des groupes banlieue et H.L.M., béton et artificiel ;

- "aménagements urbains" : ensemble qui renvoie à tous les éléments évoqués de façon plus neutre (le moderne, la banalité et le quotidien, le bâti, les aménagements urbains, l'accessibilité et la voirie) ;

- "sans déterminants" : équivalent au groupe « S.D. » précédent.

Comme cela était précisé dans la mise en garde préalable, il va s'en dire que ces catégories d'analyse ne peuvent retranscrire toute la richesse et les nuances des commentaires formulés par les enquêtés. G-E21 désigne par exemple l'un de ses groupes comme « *ce que je préfère ; les habitations qui ont l'air plus typiques (ce ne sont pas les grands ensembles en béton), il y a des aménagements pour les piétons (ça peut d'ailleurs aider les gens à laisser leur voiture chez eux si on leur propose des aménagements agréables pour se promener)* », ce que l'on peut coder comme « paysage typique », mais également comme « déambulation ». De même G-E35 évoque « *les visions d'ensemble des stations ; le côté carte postale de ce qu'on peut offrir en station au niveau de l'enneigement, des pistes, des parkings ; la mise en valeur de la neige et ce qui montre la capacité d'accueil* », commentaire qui englobe de façon indifférenciée les dimensions « paysage typique » (idée de « carte postale »), « activités et loisirs » ainsi que « bâti » (« capacité d'accueil »). Afin de limiter les biais engendrés par le recodage, on a tâché de l'opérer le plus rigoureusement possible en respectant la logique développée initialement tout au long du recodage (par exemple, si plus de trois catégories sont possibles le recodage retenu est S.D., sinon on choisit le premier intitulé formulé par l'enquêté).

Dans la suite des analyses statistiques, on a fait le choix de ne présenter que le travail effectué sur la mise en relation des photos et du descripteur qualitatif[392]. Les descripteurs qualitatifs sont apparus les plus pertinents au regard de l'objectif de cette recherche consistant

[392] On peut noter à ce sujet qu'une tentative de croisement des descripteurs qualitatifs et représentatifs a été réalisée mais n'a pas été fructueuse (les résultats obtenus suite au traitement statistique ne sont guères lisibles et difficilement interprétables).

à identifier les marqueurs microterritoriaux des stations. Il semblait néanmoins intéressant de montrer que différentes formes de recodage peuvent être mises en œuvre. Ce choix dépendant, évidemment, des questionnements et hypothèses que l'on souhaite tester, mais également, et surtout, de la nature des données que l'on récolte sur le terrain (le classement qualitatif est dans ce cas le plus fréquent). Dans la suite de ce travail, on s'intéresse exclusivement aux résultats obtenus à partir du recodage par "descripteur qualitatif", sur lesquels sont construits les résultats de cette recherche.

3.2. Traitement statistique des données : images représentatives et "nuages de représentations"

Dans cette partie, sont exposées de façon relativement technicienne les méthodes de traitement mises en œuvre pour analyser les résultats obtenus à partir des enquêtes photographiques. Le choix s'est porté sur une présentation relativement épurée : l'ensemble des résultats de ces traitements n'a pas été incorporé au corps du texte pour ne pas en alourdir la lecture. L'analyse approfondie, problématisée et transversale de ces résultats est proposée ultérieurement (dans les cinquième et sixième chapitres).

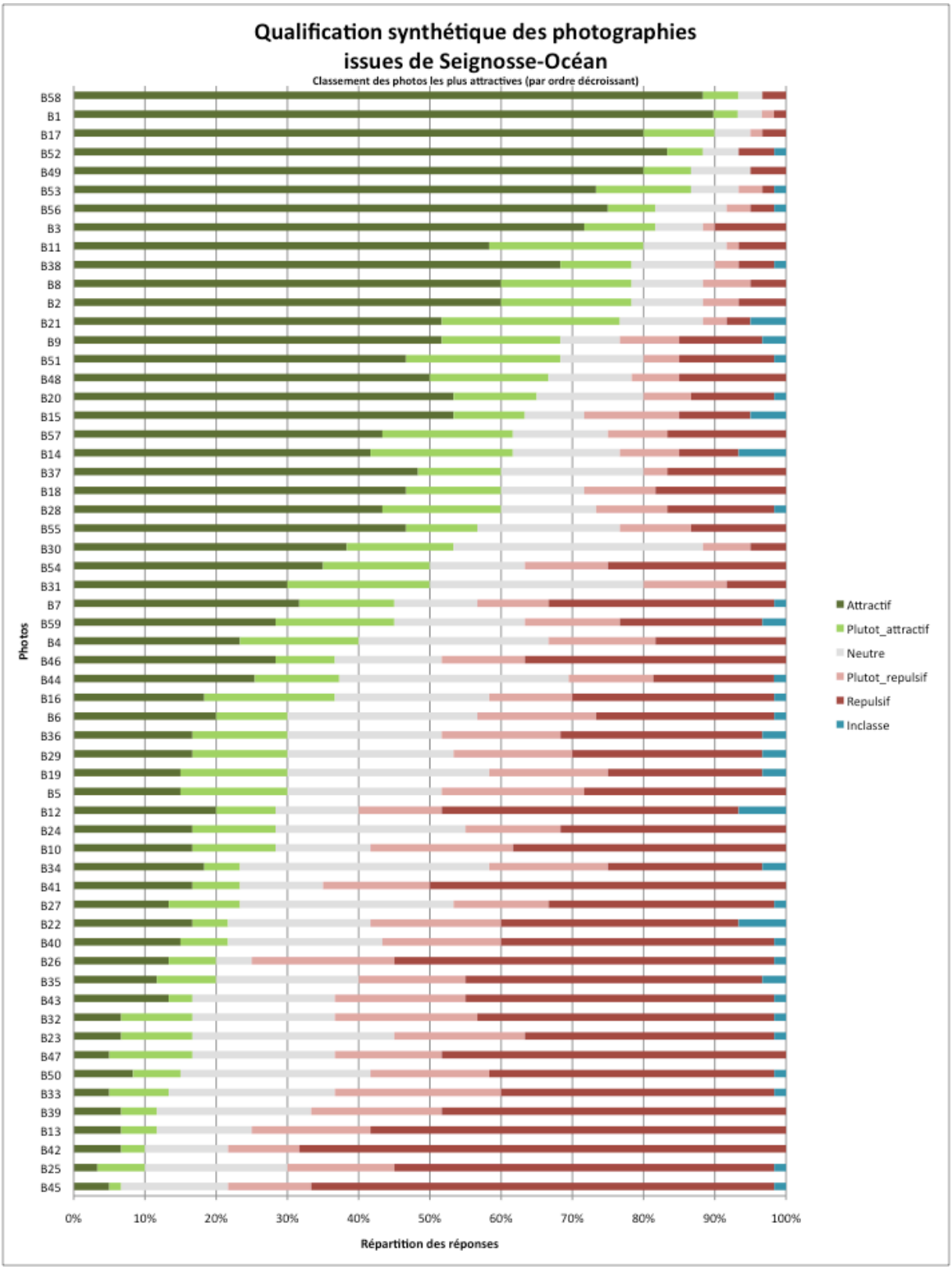
3.2.1. Analyses statistiques préalables

À partir des descripteurs synthétiques élaborés, il est déjà possible d'identifier l'image forte (la photo représentative selon les destinataires enquêtés) de chacune de ces tendances. Cette première série d'analyses permet de visualiser les photos représentatives les plus souvent sélectionnées par les enquêtés pour illustrer les images les plus attractives, les plus répulsives ou les plus neutres et mixtes (annexes 14 et 15).

Au-delà des seules images fortes, ce type d'analyse peut être opéré sur l'ensemble des photographies qui ont été classées par les enquêtés, afin d'observer le degré qualitatif de chacune d'entre elles. Chacune des photos présentées a été positionnée par chacun des enquêtés dans des groupes différents. Ces groupes ont été recodés au regard, d'une part, des descripteurs qualitatifs et, d'autre part, des descripteurs représentatifs, ce qui a permis d'identifier la tendance qualitative et représentative de chaque photo prise indépendamment. Afin de ne pas alourdir la lecture, l'ensemble des tableaux qui synthétisent ces informations en retranscrivant la répartition des photographies selon les descripteurs qualitatifs est présenté en annexe (annexes 16 à 23). Seul un seul tableau est exposé dans le corps du texte en guise d'exemple (fig.94)

Figure 94. Identification des photographies de Seignosse-Océan à tendance attractive

Enquêtes par échantillonnage sur site



Ces analyses statistiques préalables ont servi de base aux analyses bi-variées (test du Khi-deux) et mutivariées (analyse factorielle des correspondances) effectuées en suivant.

3.2.2. Un traitement synthétique : l'analyse factorielle des correspondances (A.F.C.)

Les analyses bi-variées (dans ce cas, un test du Khi-deux) permettent de vérifier s'il existe une relation entre deux variables (ici, une photo et un descripteur qualitatif ou représentatif). Le test du Khi-deux est basé sur la comparaison entre les effectifs réels de chaque modalité et un effectif tel qu'il y ait indépendance entre les deux variables étudiées. Les calculs doivent permettre d'observer le degré d'attractivité (a contrario de rejet) d'une part et le type de descripteur représentatif d'autre part de chaque photo pour un ensemble d'individus. Ce test permet d'établir l'existence d'une relation entre deux modalités. Il permet également, grâce à l'analyse des résultats modalité par modalité, de caractériser les relations qui lient les variables entre elles. Ce test a été effectué pour les corpus de photos T1 et T2 relatifs aux enquêtes menées en station balnéaire ainsi qu'en station de sports d'hiver (tab.12). Le traitement prend en compte d'une part les soixante entretiens effectués auprès des seuls usagers enquêtés sur les plages de Seignosse-Océan et, d'autre part les cinquante entretiens effectués à Gourette. Ce test du Khi-deux est établi en ignorant les modalités "Non réponse" et "Inclassé", dont les effectifs sont trop faibles pour utiliser ce test dans des conditions correctes. Concernant les analyses menées à partir des enquêtes en station balnéaire et en station de sports d'hiver, la dépendance est très significative, à la fois pour T1 et T2.

Tableau 12. Une dépendance significative pour l'ensemble des Khi-Deux réalisés

	Khi2 (valeur calculée)	*Degré de liberté (ddl)*	*Risque d'erreur*
T1 – littoral	1889.73	296	< 0,01%
T2 – Seignosse	1421.52	232	< 0,01%
T1 – montagne	1361.05	308	< 0,01%
T2 – Gourette	1140.61	224	< 0,01%

Cette analyse statistique, via un test du Khi Deux, permet d'observer le degré d'attractivité et le type de descriptif employé pour qualifier chacune des images présentée lors des enquêtes photographiques. Les recoupements opérés entre les images sont étudiés afin d'identifier les univers de référence dans lesquels elles se situent (les "nuages de représentations"), s'étalant schématiquement sur un continuum attractivité – rejet.

Sur la base des tests du Khi-deux établis précédemment, on s'appuie en suivant sur des analyses factorielles des correspondances (A.F.C.). L'analyse factorielle est une famille de techniques d'analyses multivariées dont le point commun est de dégager des co-variations entre les profils de réponses (MOLINER *et al.*, 2002, p.167). « *On appelle analyse multivariée une famille de traitements statistiques dont le but est de rendre intelligible un ensemble d'observations dont la structure n'est pas immédiatement décelable : elle condense cette collection d'observations pour en donner une représentation simplifiée et organisée* » (CHADULE, 1987, p.123). Il existe plusieurs types d'analyses mutivariées. Pour traiter nos données, qui sont de nature qualitative, l'analyse factorielle des correspondances (A.F.C.), développée par Jean-Paul BENZECRI (1980), s'impose. Le terme « correspondances » signifie que l'on étudie les liens entre deux variables qualitatives. L'A.F.C. décompose l'information initiale en facteurs hiérarchisés (ou axes factoriels). Le nombre d'axes factoriels est directement issu du nombre de modalités. On interprète les résultats en fonction de la

contribution de chaque variable à la formation de ces axes. Les photographies (leur numéro) et les descripteurs qualitatifs synthétiques sont projetés sur le même graphique, ce qui permet une représentation plus évocatrice. « *L'analyse factorielle reste une technique susceptible de mettre un peu d'ordre parmi les multiples éléments du milieu, de trouver les structures du monde perçu et de simplifier les données sans trop perdre de renseignements* » (BAILLY, 1977, p.185). À l'aide du graphique, on repère les groupes d'images homogènes qu'on peut ensuite caractériser. L'objectif, à travers ce traitement statistique, est de donner une représentation imagée des informations récoltées, de les synthétiser afin d'établir une typologie des photos selon leur degré d'attractivité et d'identifier des lieux d'intervention prioritaires de requalification urbaine et paysagère.

On observe en premier lieu que, dans les quatre cas (pour T1, montagne et littoral et T2, Gourette et Seignosse-Océan), traiter les axes factoriels f1 et f2 permet de prendre en considération plus de 90% de l'information totale contenue dans les tableaux de bases (tab.13 à 16). Il n'est donc pas indispensable de travailler sur f3 et f4.

Tableau 13. Variance expliquée par les facteurs (T1 – stations balnéaires)

	f1	f2	f3	f4
Valeur propre	0.358	0.040	0.015	0.012
% expliqué	84.1%	9.5%	3.59%	2.79%
% cumulé	84.1%	93.6%	97.2%	100%

Tableau 14. Variance expliquée par les facteurs (T2 – Seignosse-Océan)

	f1	f2	f3	f4
Valeur propre	0.326	0.055	0.018	0.008
% expliqué	79.9%	13.6%	4.5%	1.98%
% cumulé	79.9%	93.5%	98%	100%

Tableau 15. Variance expliquée par les facteurs (T1 – stations de sports d'hiver

	f1	f2	f3	f4
Valeur propre	0,245	0,072	0,020	0,013
Inertie (%)	69,9%	20,7%	5,6%	3,8%
% cumulé	69,9%	90,6%	96,2%	100%

Tableau 16. Variance expliquée par les facteurs (T2 – Gourette)

	f1	f2	f3	f4
Valeur propre	0,314	0,062	0,016	0,012
% expliqué	77,7%	15,4%	3,9%	3%
% cumulé	77,7%	93,1%	97%	100%

L'axe 1 (f1), aussi bien pour T1 que T2 (pour les enquêtes menées en montagne comme sur le littoral), est fortement structuré par les modalités "attractif" et "répulsif" (entre 44 et 46% dans les deux cas pour T1 montagne et littoral et respectivement 54% et 33% pour T2 – littoral, 63% et 23% pour T2 – montagne). C'est-à-dire que c'est en fonction du pourcentage de réponse dans ces deux modalités que les individus (dans ce cas, les photos) vont se placer le long de l'axe 1, l'axe des abscisses[393].

L'axe 2 (f2), dont la plus forte contribution est, dans le cas des enquêtes littorales, celle de la modalité "neutre" (67% pour T1 et 38% pour T2) et, dans le cas des enquêtes montagnes, celle de la modalité "plutôt attractif" (36% pour T1 et 40% pour T2), peut également s'interpréter comme l'axe opposant consensus et divergence. Autrement dit, les photos vont

[393] Il est à noter que, dans un cas, les photos attractives se situent à l'Ouest du graphique et les photos répulsives à l'Est (cas de T1 – fig.95) et que cette situation est inversée dans l'autre (cas de T2 – fig.96).

être placées sur l'axe selon qu'elles ont donné lieu à des commentaires plutôt consensuels (une modalité se distingue clairement) ou au contraire à des interprétations très divergentes (plusieurs modalités sont évoquées pour caractériser la même photo) – tab.17 à 20.

Tableau 17. Contribution des modalités en ligne (T1 – stations balnéaires)

	f1	f2	f3	f4
Attractif	45.89%	9.13%	5.27%	2.8%
Plutôt attractif	1.85%	2%	49.18%	34.98%
Neutre	0.73%	67.13%	17.29%	0.97%
Plutôt répulsif	5.76%	2.74%	23.87%	56.98%
Répulsif	45.78%	19.01%	4.4%	4.27%

Tableau 18. Contribution des modalités en ligne (T2 – Seignosse-Océan)

	f1	f2	f3	f4
Attractif	53.99%	7.83%	2.82%	0.29%
Plutôt attractif	0.8%	19.48%	66.5%	1.62%
Neutre	3.88%	37.49%	28.93%	12.63%
Plutôt répulsif	8.4%	2.19%	0.26%	77.87%
Répulsif	32.9%	33.01%	1.49%	7.6%

Tableau 19. Contributions des modalités en lignes (T1 – stations de sports d'hiver)

	f1	f2	f3	f4
Attractif	43,7%	32,5%	0,3%	0,8%
Plutôt attractif	4,6%	36,1%	3,2%	30,8%
Neutre	0,7%	15,8%	0,7%	61,7%
Plutôt répulsif	6,3%	1,9%	75,8%	5,7%
Répulsif	44,6%	13,7%	20%	1,1%

Tableau 20. Contribution des modalités en ligne (T2 - Gourette)

	f1	f2	f3	f4
Attractif	63,5%	18%	0,4%	1,2%
Plutôt attractif	3,3%	40,4%	2,5%	30,7%
Neutre	2,5%	11,6%	1,8%	61,7%
Plutôt répulsif	7,5%	0,3%	78,4%	0,9%
Répulsif	23,1%	29,7%	16,8%	5,4%

Les figures 95 et 96 schématisent la répartition des modalités de variables qui contribuent le plus à la direction des axes pour T1 et T2.

Figure 95. Schéma de la répartition des modalités de variables d'après l'A.F.C. appliquée aux corpus T1

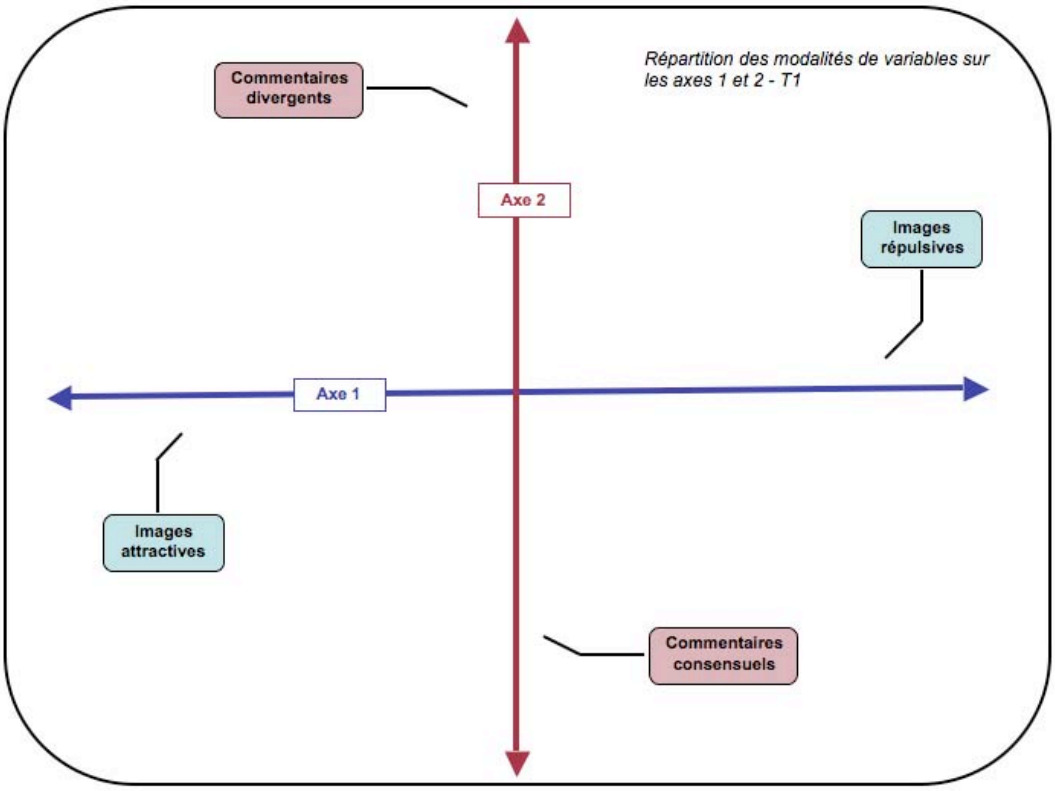
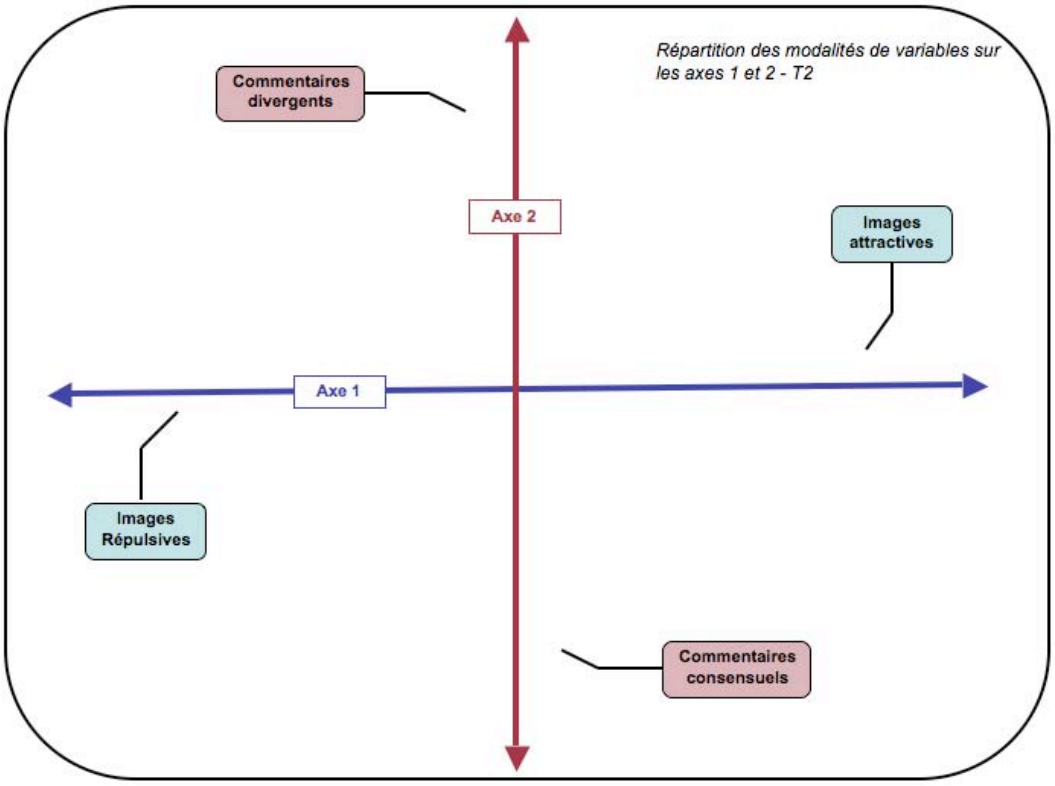


Figure 96. Schéma de la répartition des modalités de variables d'après l'A.F.C. appliquée aux corpus T2



Les images (ou plutôt leurs numéros) sont projetées sur le "graphique des représentations" au regard des axes 1 et 2, symbolisant respectivement le degré d'attractivité/rejet des photos ainsi que la plus ou moins grande divergence des commentaires effectués à leurs égards. L'A.F.C. a opéré des regroupements qui s'organisent principalement en deux grands

ensembles distribués sur l'axe des abscisses : images attractives/répulsives. Au sein de ces deux grands ensembles, des sous-groupes se distinguent au regard du degré d'attractivité/rejet et du degré de consensus/divergence des commentaires effectués :

- les images attractives : photos placées dans la "tendance attractive" par environ 60 à 100% des personnes enquêtées ;

- les images plutôt attractives : photos placées dans la "tendance attractive" par environ 50 à 60% des personnes enquêtées ;

- les images neutres : photos qui sont considérées comme neutres par environ 25 à 30% des personnes enquêtées et qui ne sont pas fortement marquées par une autre tendance (attractive ou répulsive) ;

- les images divergentes : photos étant identifiées de façon très différentes selon les personnes enquêtées (commentaires divergents), aucune tendance forte ne se dégage (qu'elle soit attractive, répulsive ou neutre) ;

- les images plutôt répulsives : photos placées dans la "tendance répulsive" par environ 50 à 60% des personnes enquêtés ;

- les images répulsives : photos placées dans la "tendance répulsive" par environ 60 à 100% des personnes enquêtées.

Ces six regroupements sont mis en évidence sur les A.F.C. par des "nuages colorés" symbolisant les divers univers de représentations (fig.97).

Figure 97. Les "nuages colorés" symbolisant les univers de représentations

L'A.F.C. appliquée aux corpus de photographies relatives aux stations balnéaires variées (T1) permet d'obtenir le graphique ci-dessous (fig.98) sur lequel les numéros des images sont distribués et ont été regroupés dans des "nuages de représentations" colorés.

Figure 98. "Nuages des représentations" pour T1 – stations balnéaires

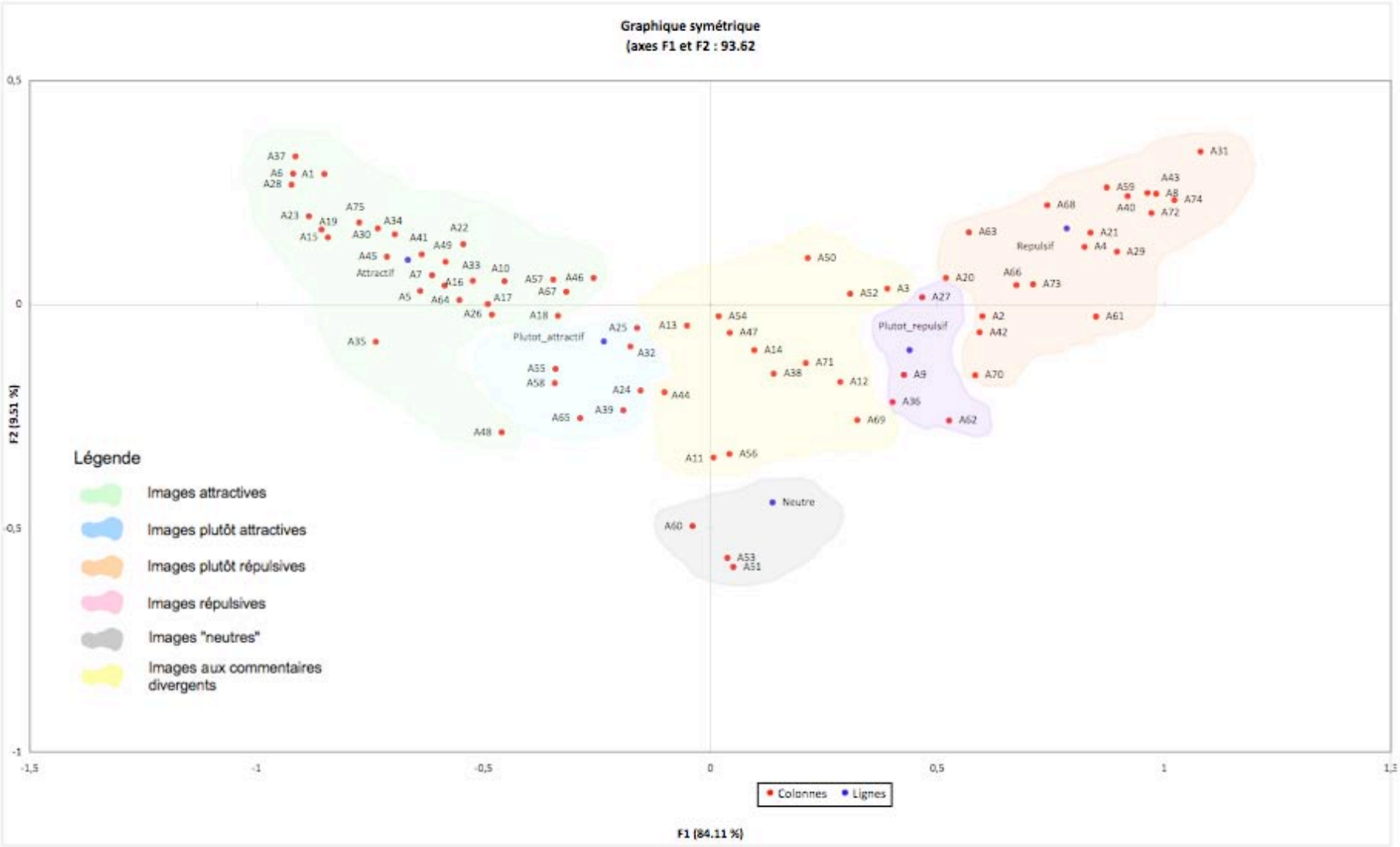
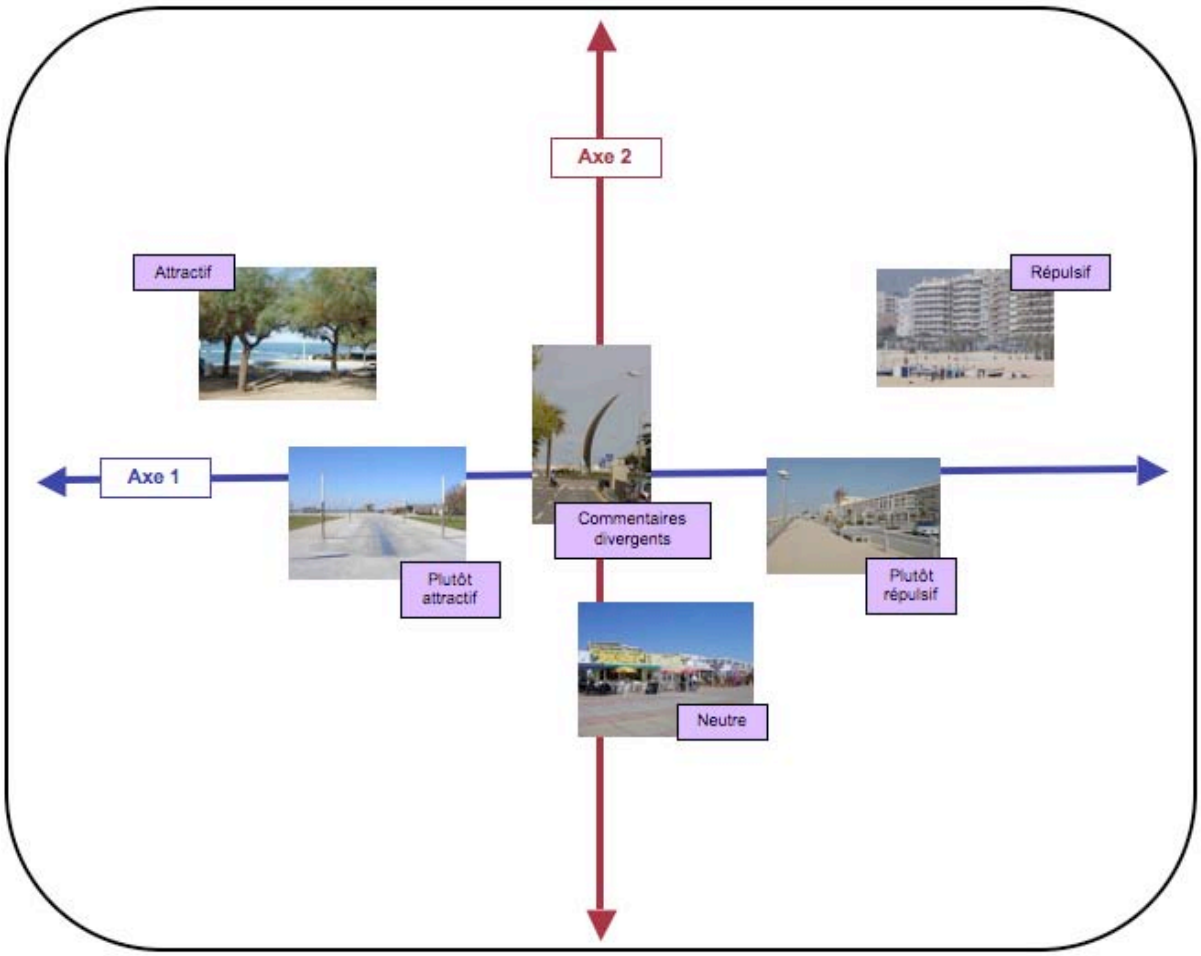


Figure 99. Exemple de répartition des images de T1 (corpus des stations balnéaires)



Il convient de donner quelques précisions relatives aux images ayant fait l'objet de commentaires divergents. Par définition, dans une A.F.C. tous les individus (ici, les photos) placés au centre du graphique ont un profil assez indéterminé. Dans ce cas, par défaut, les individus placés à cet endroit correspondent justement à un groupe pertinent que l'on peut qualifier et analyser comme entité propre. Il s'agit de photos qui ont fait l'objet de commentaires très divergents selon les différents enquêtés (et qui ont donc un profil assez indéterminé). Ces images représentent de fait, d'un point de vue pratique et opérationnel, des espaces à forts enjeux pour les stations ; ce sont des images susceptibles de basculer du côté attractif (par des interventions qualitatives) comme du côté répulsif (dégradations et usure, naturelles ou volontaires).

La même analyse a été effectuée à partir du corpus de photographies relatives aux stations de sports d'hiver variées (fig.100 et 101).

Figure 100. "Nuages des représentations" pour T1 – stations de sports d'hiver

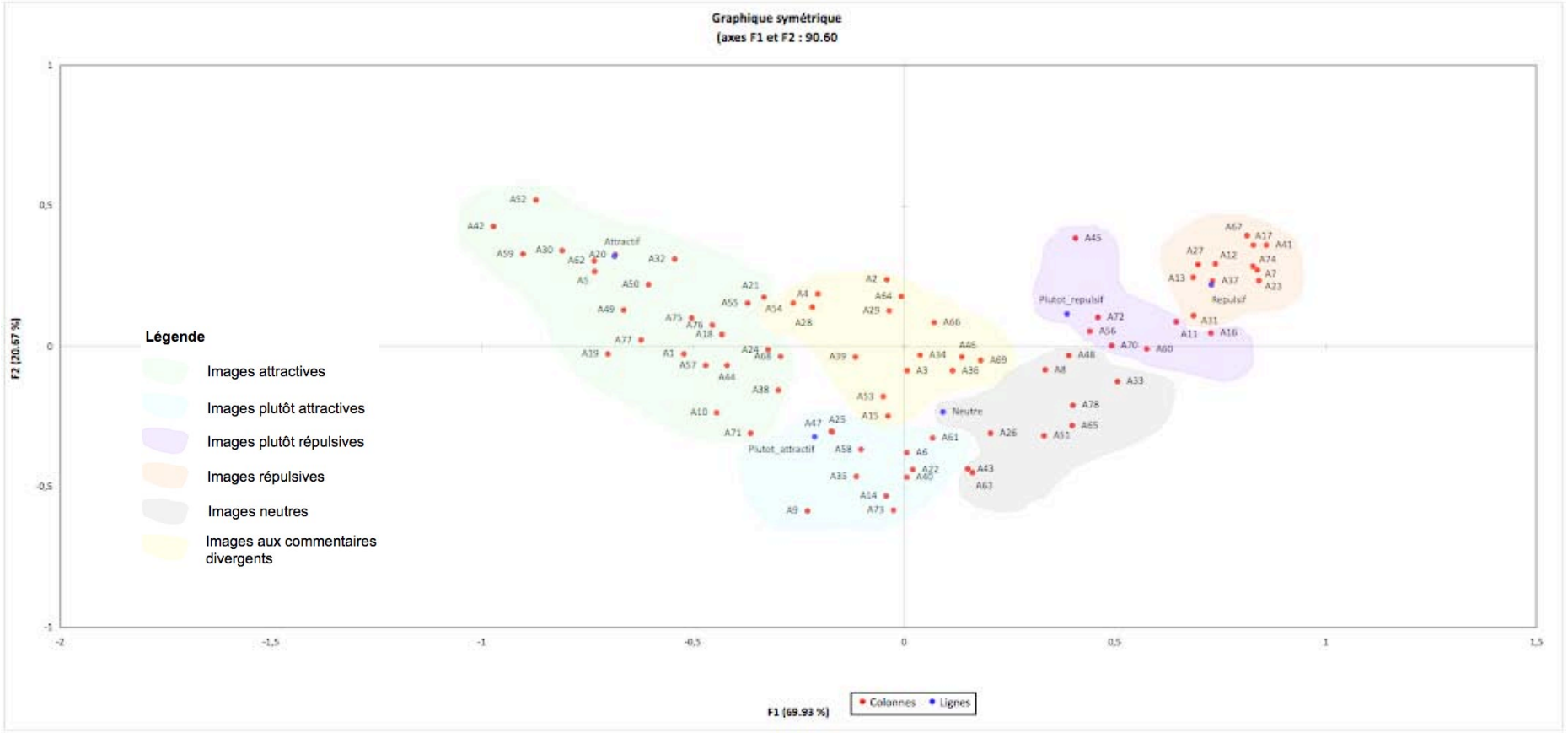
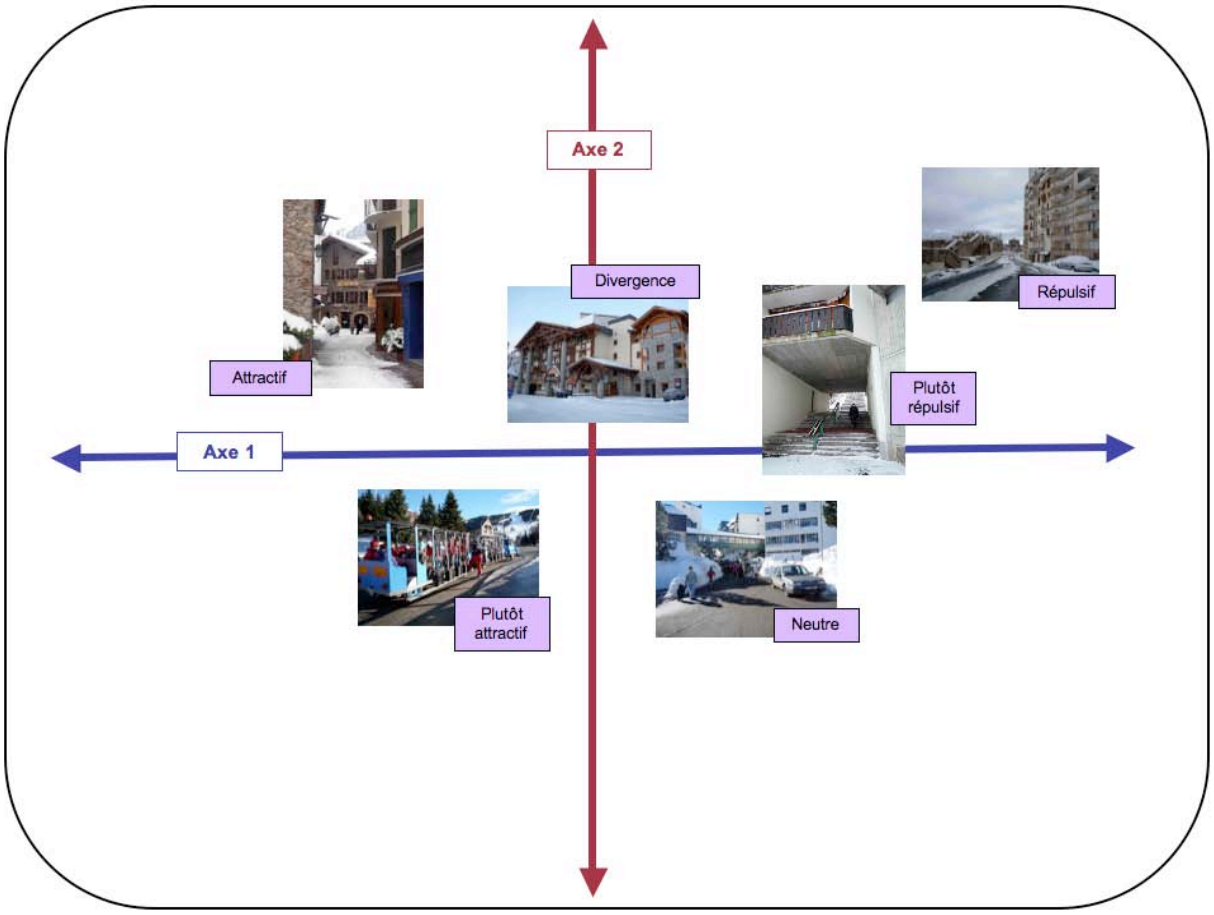


Figure 101. Exemple de répartition des images de T1 (corpus des stations de sports d'hiver)



Dans un second temps, les images de Seignosse-Océan et de Gourette (leurs numéros) sont à leur tour projetées sur le "graphique des représentations" au regard des axes 1 et 2, symbolisant là encore le degré d'attractivité/rejet des photos ainsi que la plus ou moins grande divergence des commentaires effectués à leurs égards. Comme précédemment, l'A.F.C. appliquée au corpus de photographies relatif à Seignosse-Océan (T2) permet d'obtenir le graphique ci-dessous (102 et 103).

Figure 102. "Nuages des représentations" pour T2 – Seignosse-Océan

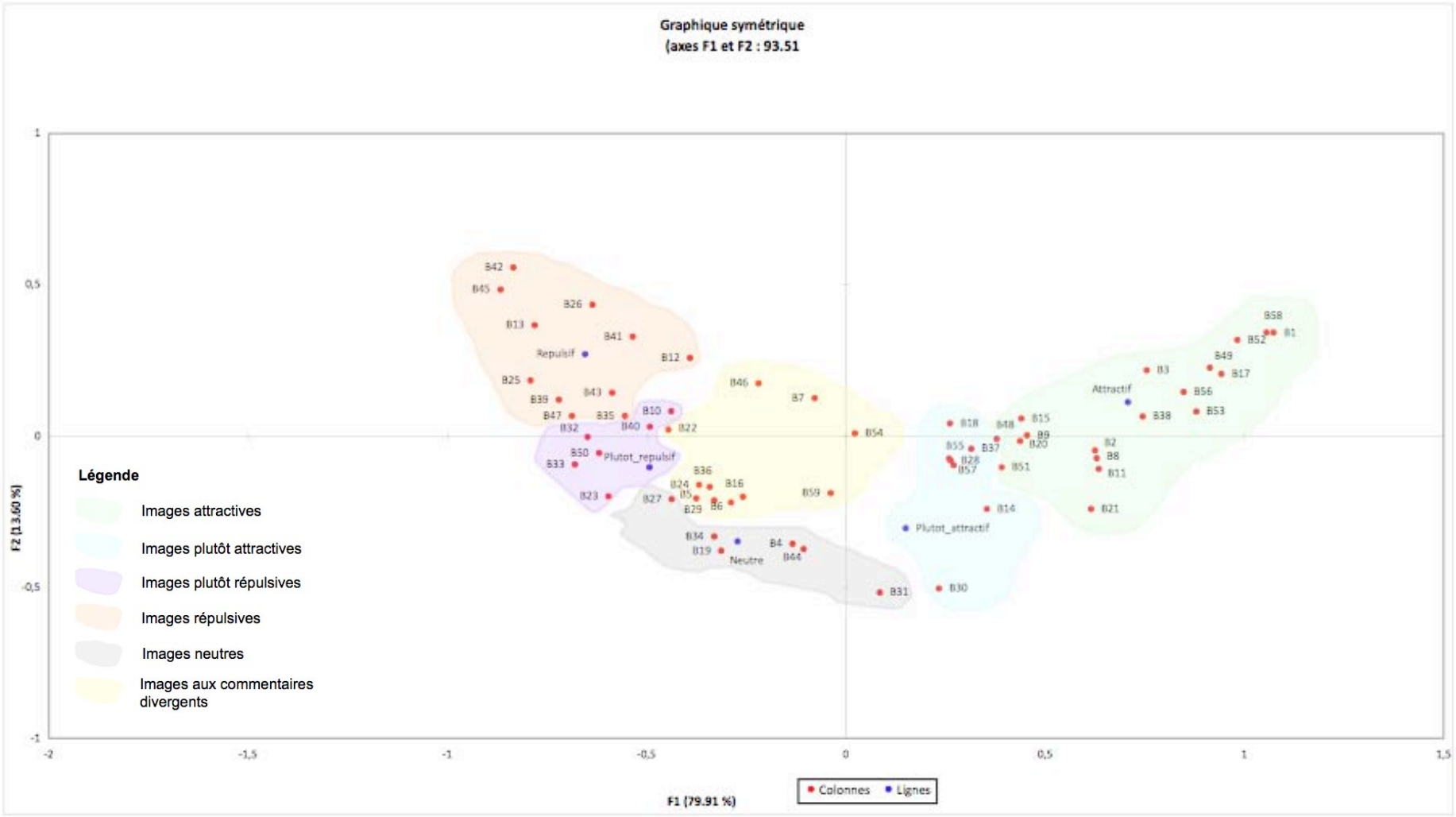
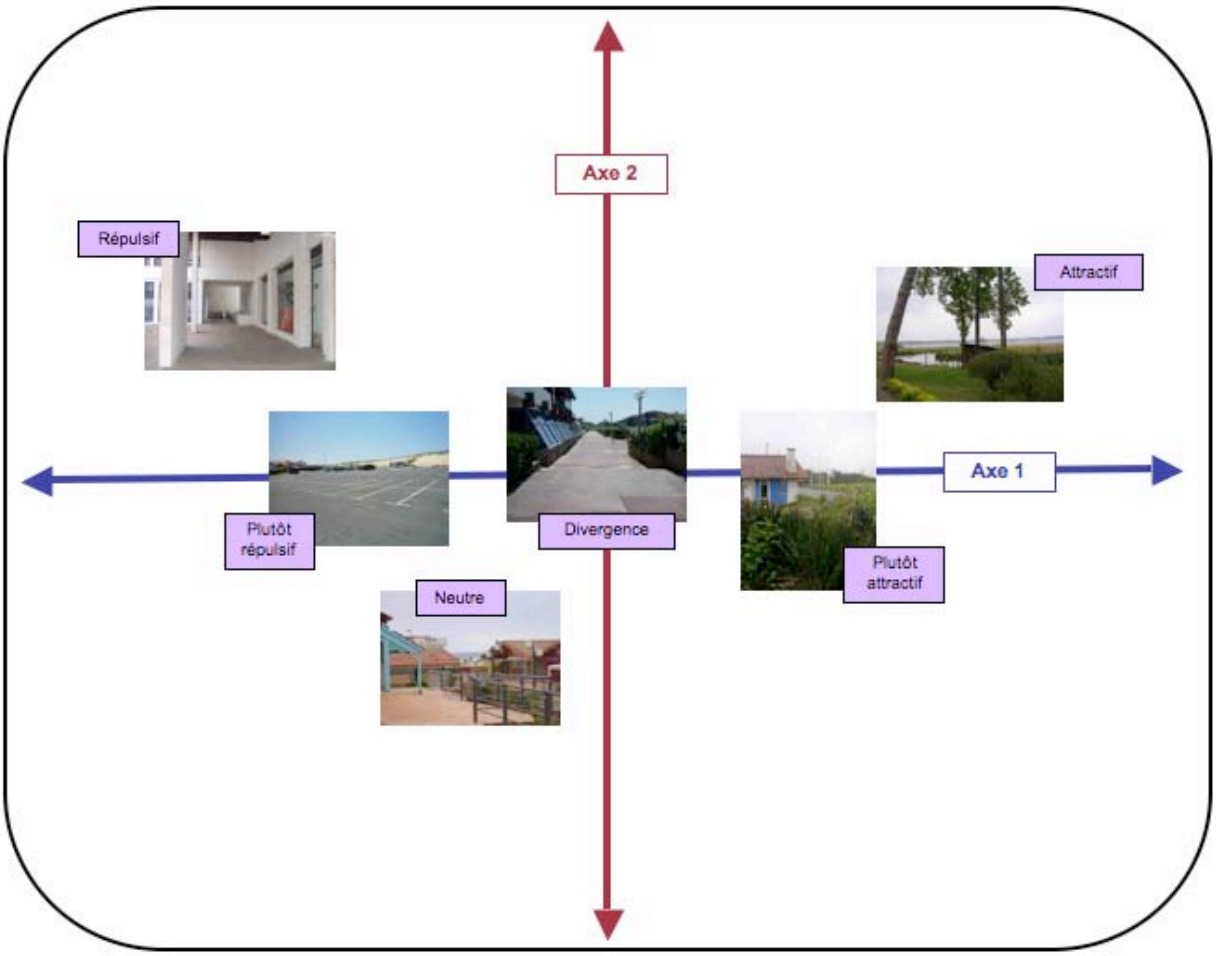


Figure 103. Exemple de répartition des images de T2 (corpus Seignosse-Océan)



De même, l'A.F.C. appliquée au corpus de photographies relatif à Gourette (T2) permet d'obtenir les graphiques suivants (fig.104 et 105).

Figure 104. "Nuages des représentations" pour T2 – Gourette

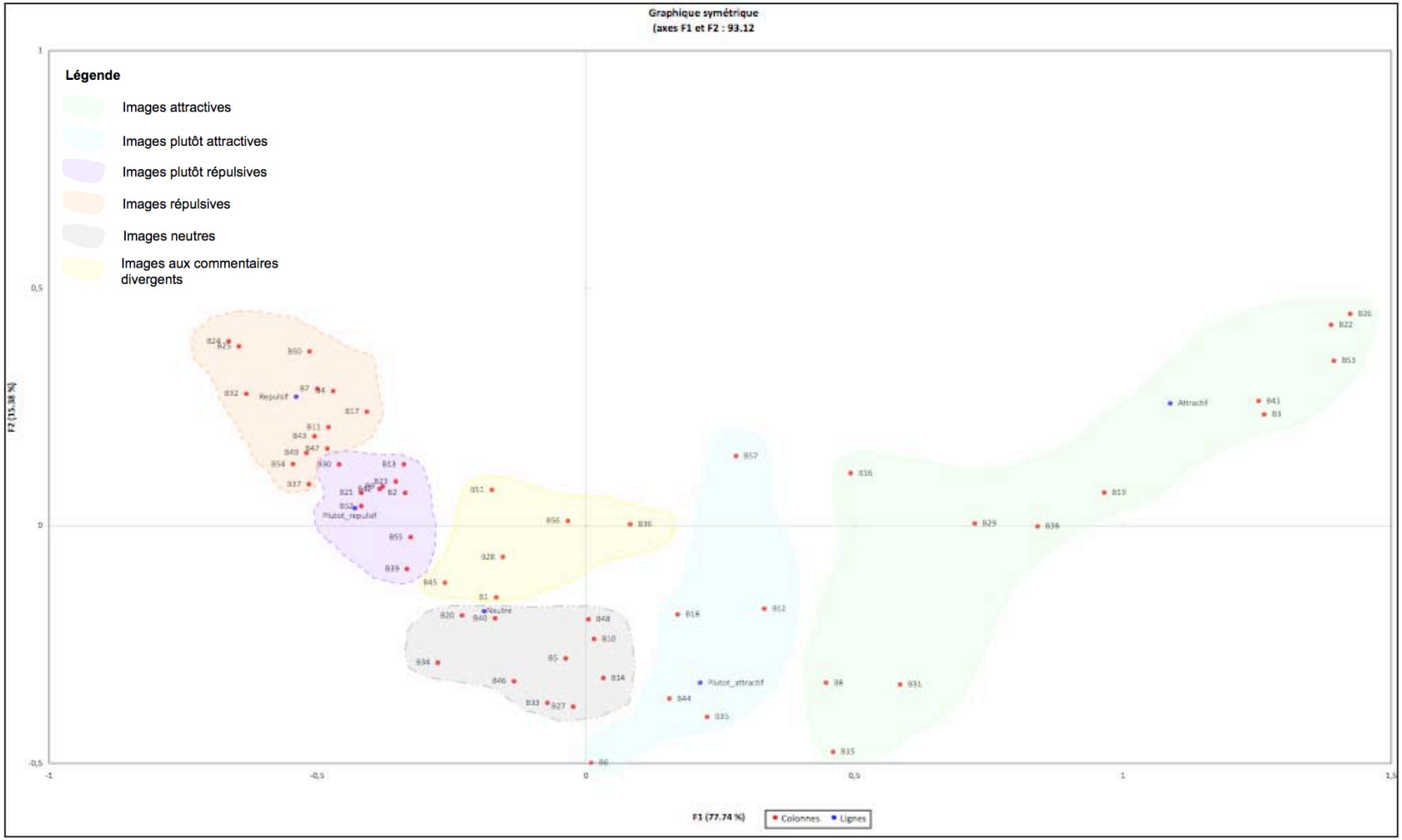
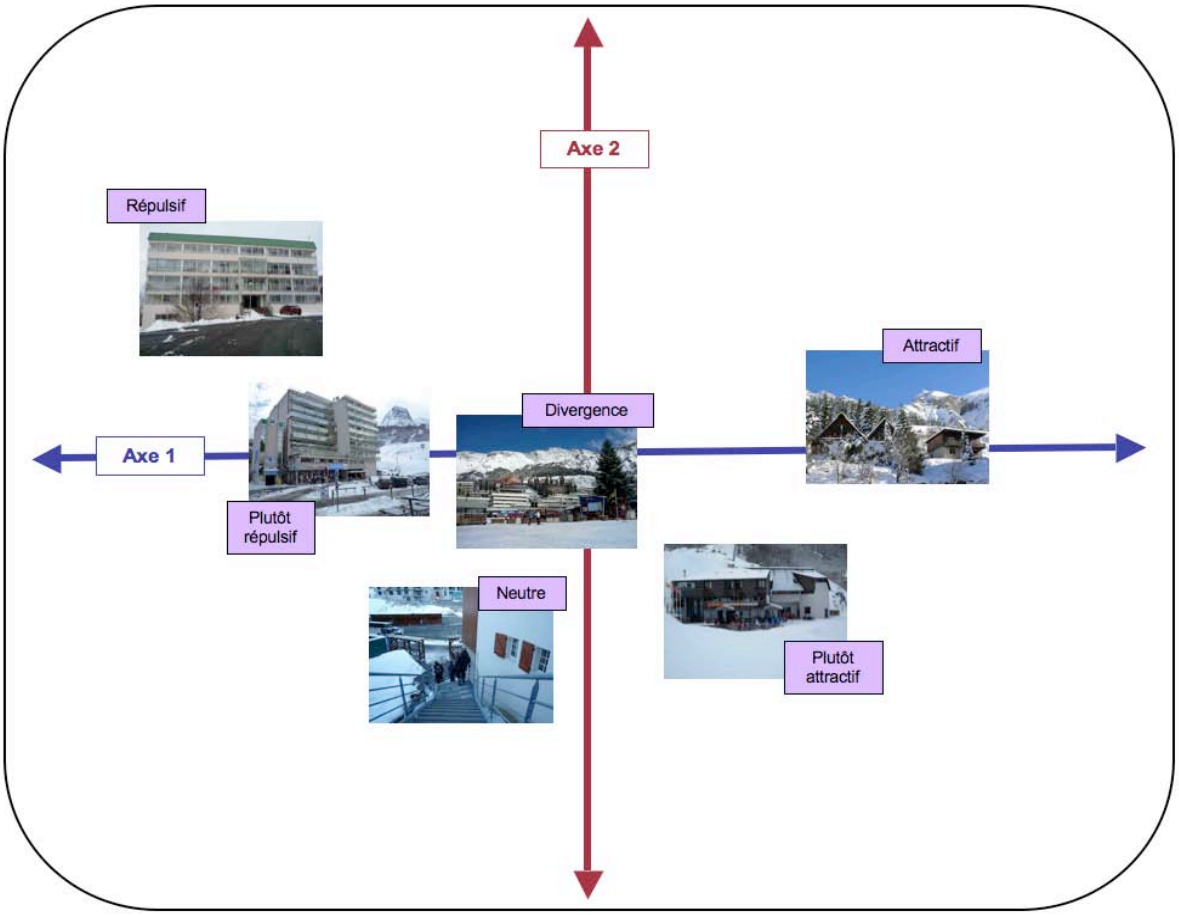


Figure 105. Exemple de répartition des images de T2 (corpus Gourette)



Les données produites sont riches d'informations concernant l'image "collective" des stations étudiées. Ces analyses factorielles des correspondances ont permis de mettre en évidence des marqueurs microterritoriaux allant schématiquement de l'attractivité au rejet. Afin de ne pas alourdir la lecture, on a choisi de ne pas présenter dans le corps de texte les planches photographiques correspondantes à chacun des "nuages de représentations" identifié grâce aux A.F.C.[394]. Les photos sont par contre convoquées dans les chapitres suivants consacrés à l'interprétation et à l'analyse transversale et problématisée des résultats dont les modalités de traitement ont été présentées ici succinctement.

Avant d'aborder cette analyse transversale des résultats obtenus (chapitres 5 et 6), on revient en dernier lieu sur des pistes de prolongement méthodologique. À titre d'exemple, les modalités de classement sont mises en perspective avec le profil des enquêtés.

[394] Il est toutefois possible de se reporter aux planches photographiques présentées en annexe (annexes 24 à 35).

3.3. Affiner l'analyse des images collectives : pistes d'approfondissement

On a pris le parti d'aborder également la dimension plus "individuelle" des représentations en analysant les variations possibles des modalités de classement selon le profil des enquêtés. Cette analyse est présentée de façon relativement succincte puisqu'elle n'est pas au cœur de la problématique de recherche, centrée sur la constitution d'un dispositif expérimental permettant d'identifier des points d'ancrage aux projets de requalification. On souhaitait surtout mettre en avant la possibilité et l'intérêt de mener des analyses complémentaires dans ce domaine qui constitue un vaste champ d'investigation tout juste effleuré dans ce travail.

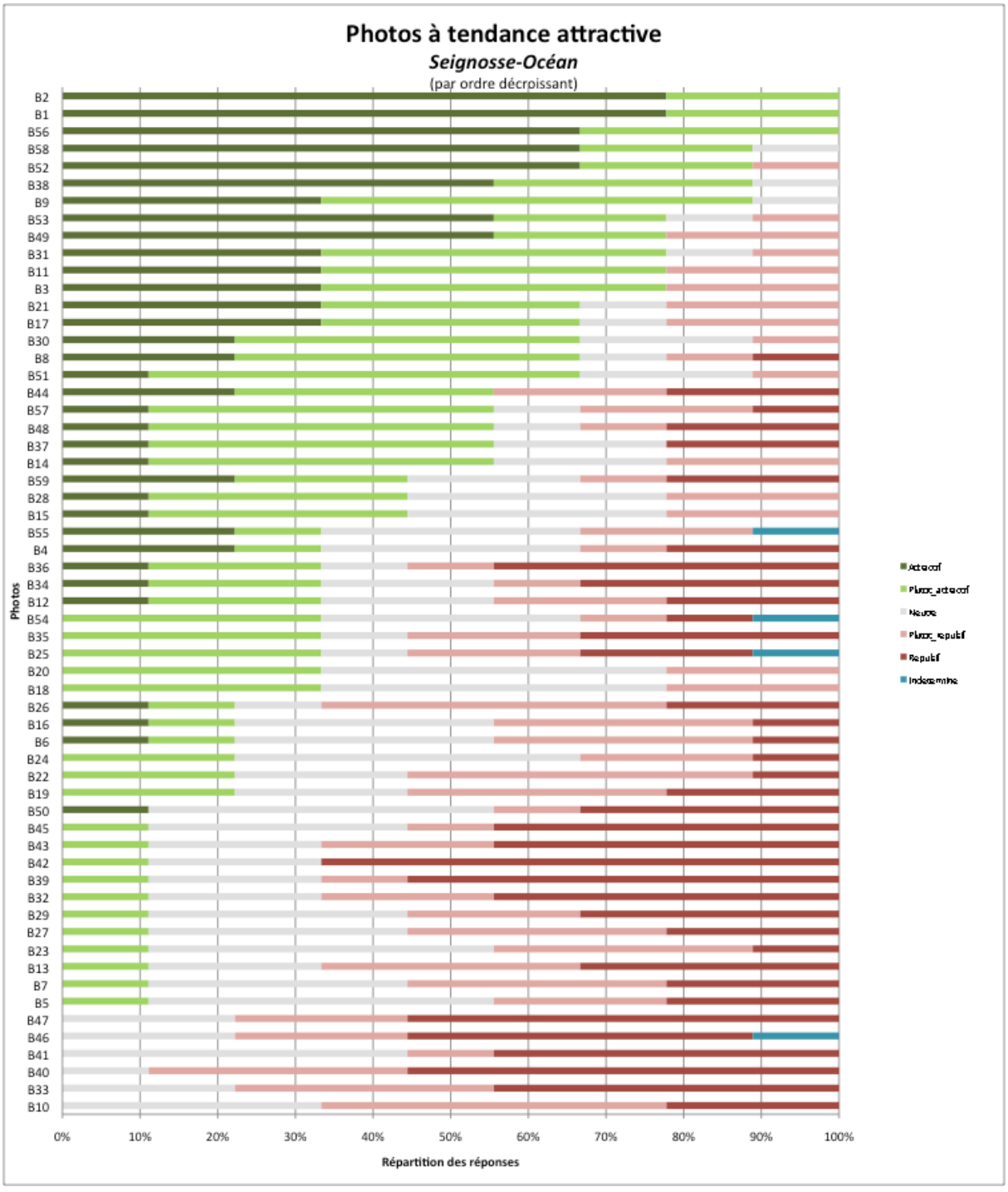
3.3.1. De l'échantillonnage sur site à l'échantillonnage ciblé : le regard des habitants

Le choix de réaliser des enquêtes à partir d'un échantillonnage sur site a permis d'appréhender les représentations des destinataires de l'espace urbain des stations *archipels* sur le lieu de leur pratique (la plage ou le front de neige). Dans ce cadre, rares ont été les résidents permanents rencontrés, ce qui peut sembler paradoxal à Seignosse-Océan où l'on compte tout de même près de 800 habitants permanents. Ce point révèle une réalité inhérente au fonctionnement de la station qui mériterait d'être approfondi. En haute saison, les habitants ne travaillant pas dans la station, s'ils ne sont pas partis eux-mêmes dans un "ailleurs", semblent adopter des stratégies d'évitement, en ne fréquentant pas la plage particulièrement touristique du Penon. On se demandait pourtant quels pouvaient être les points de convergence et de divergence entre les représentations de ces deux catégories d'acteurs : habitants permanents et temporaires[395]. Une seconde phase d'enquête a de fait eu lieu pour rencontrer les habitants permanents. Par manque de temps, cette phase d'enquête complémentaire n'a été réalisée qu'à Seignosse-Océan, station de notre panel qui compte le plus grand nombre d'habitants permanents (ils sont près de 800 à Seignosse-Océan, alors qu'on compte à peine une centaine de résidents permanents à Gourette). Neuf enquêtes photographiques complémentaires ont été exclusivement réalisées auprès de cette catégorie d'acteurs (après prise de rendez-vous téléphonique), aux mois de mai et juin 2010.

On s'est demandé si les A.F.C. réalisées dans le cadre de l'enquête "littoral" à partir du panel des habitants (neuf individus) donneraient ou non des résultats similaires à l'A.F.C. réalisée initialement à partir du panel des soixante enquêtés par échantillonnage sur site. Des analyses similaires à celles présentées précédemment ont été effectuées à partir de cet échantillon de neuf enquêtés. Chaque groupe de photographies (puis chaque cliché pris indépendamment) a été recodé selon les descripteurs qualitatifs préétablis (tab.21).

[395] On reste toutefois conscient que ces deux catégories ainsi prédéfinie pour les besoins de l'analyse ne doivent pas être considérées de façon unifiante, comme cela a par ailleurs été souligné.

Tableau 21. Les images de Seignosse-Océan identifiées comme attractives (enquêtes "habitant")



Des tests du Khi-Deux et des A.F.C. ont été effectués sur cette base. À partir de ces analyses ont obtient les graphiques suivants (fig.106 et 107).

Figure 106. A.F.C. enquêtes littoral (T1), panel des habitants

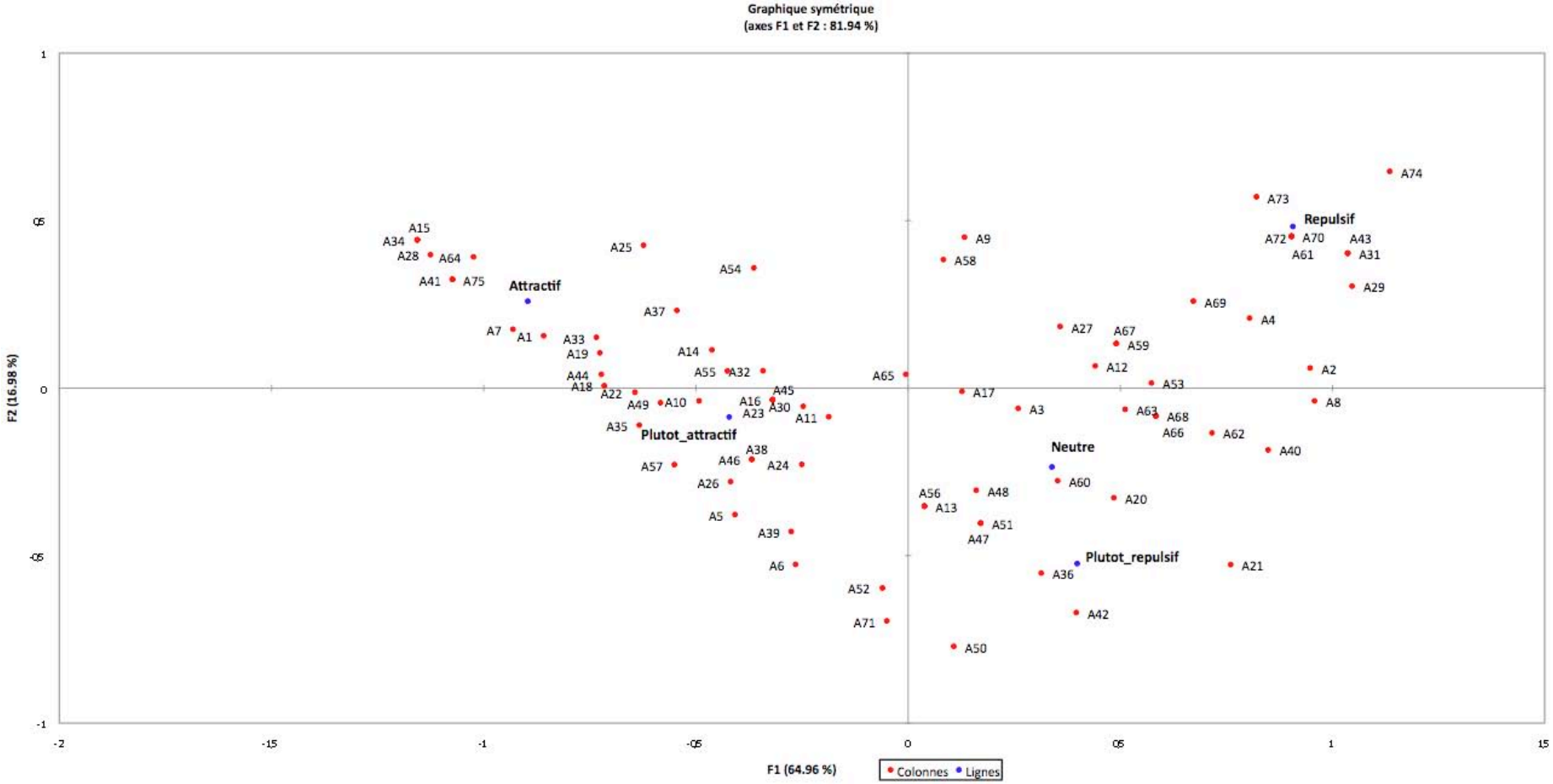
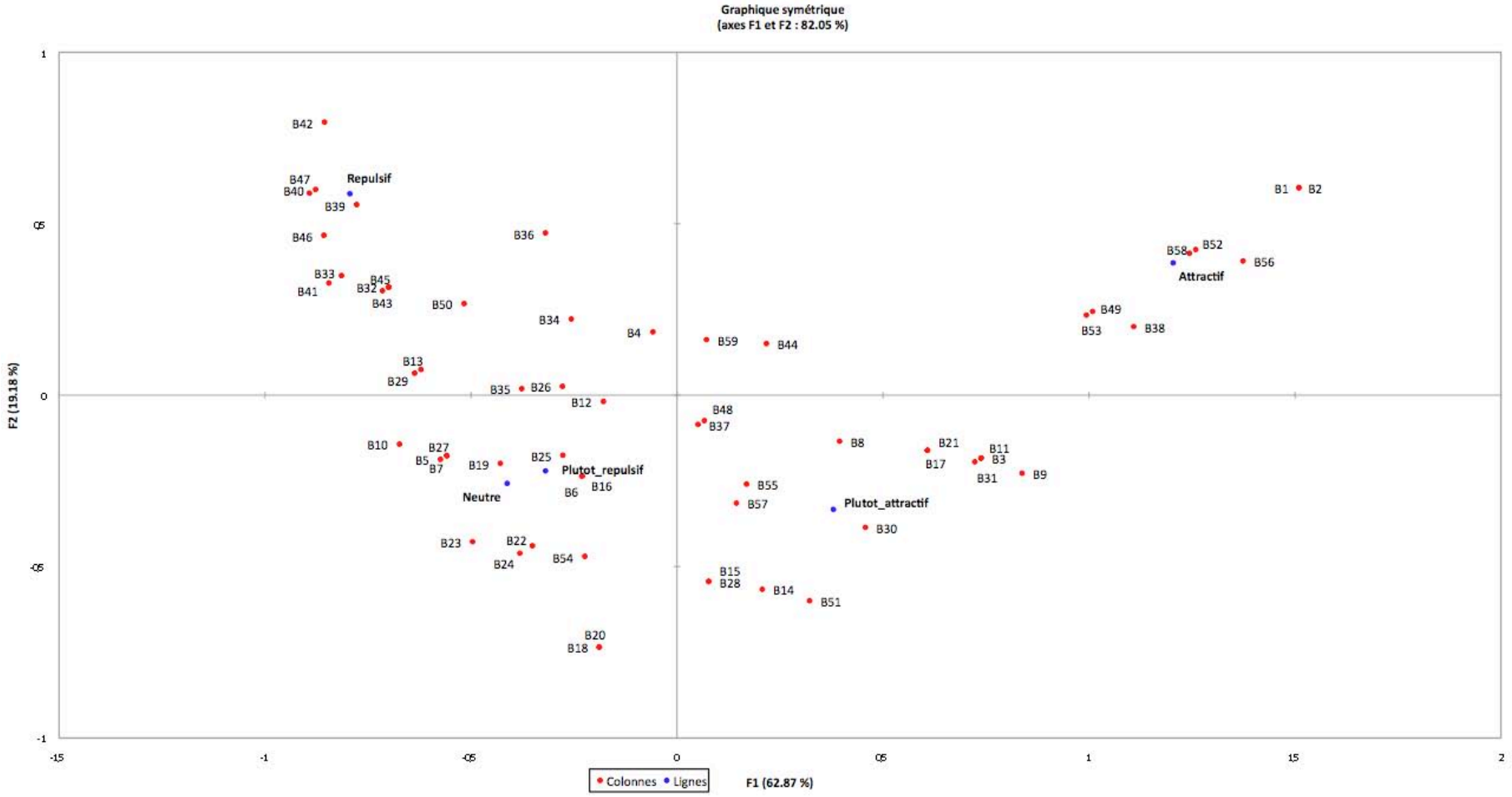


Figure 107. A.F.C. enquêtes littoral (T2), panel des habitants



Le choix s'est porté sur une présentation séparée des résultats obtenus auprès de ces deux catégories d'acteurs : les destinataires de l'espace public rencontrés au hasard sur le site et les habitants permanents. On peut observer qu'il existe des différences, plus ou moins marginales, entre les façons de classer les photographies lors des enquêtes par échantillonnage sur site et des enquêtes "habitants". Ces résultats ne sont pas explicités plus avant ; ils sont par contre convoqués dans le sixième chapitre, dédié à l'identification des marqueurs microterritoriaux en station. On met en perspective les points de convergence et de divergence entre les représentations de ces deux catégories d'acteurs.

3.3.2. Variabilité des modalités de classement selon le profil des enquêtés

Il semblait important de rappeler dans le cadre de ce travail sur les images collectives que les représentations restent éminemment variables d'un individus à un autre, d'un groupe à un autre. On a opté plus largement pour la mise en place d'analyses complémentaires visant à observer l'existence, ou non, de modalités différentielles de classement selon différentes variables. Une analyse statistique centrée sur des tests du Khi-deux a de nouveau été mise en œuvre. Elle croise les appréciations (descriptifs qualitatifs mobilisés) avec les différentes variables explicatives (profil de l'enquêté[396]).

Un autre temps de l'analyse a également consisté à croiser les descripteurs qualitatifs avec les corpus de photos pris indépendamment (stations générales – T1 – et terrain d'étude – T2). En d'autres termes, il s'agissait d'étudier l'existence ou non de différences significatives au niveau des modalités de classement entre les deux corpus. Le traitement prend en compte les soixante-neuf entretiens effectués à Seignosse-Océan (les soixante enquêtes par échantillonnage sur site et les neuf enquêtes réalisées auprès des seuls habitants permanents) et les cinquante entretiens effectués à Gourette. Les modalités "non réponse" et "inclassé" (dont les effectifs sont trop faibles pour utiliser ce test dans des conditions correctes) ont été intégrées à la catégorie "neutre".

Classements de l'ensemble des photographies selon les différents profils des enquêtés

Comme cela a été précisé précédemment, le test du Khi-deux est basé sur la comparaison entre les effectifs réels de chaque modalité et un effectif théorique tel qu'il y ait indépendance entre les deux variables étudiées. On s'intéresse aux écarts qui peuvent exister entre l'effectif réel et l'effectif théorique. Les premières analyses ci-dessous sont tirées des tests du Khi-deux réalisés à partir du croisement entre les appréciations (descriptifs qualitatifs mobilisés) et les différentes variables explicatives (profil de l'enquêté). Seuls les exemples les plus significatifs sont présentés.

[396] On s'intéresse ici aux modalités de classement variables selon le genre, l'âge, l'origine géographique, le statut (excursionniste, touriste en séjour, résident secondaire), la durée du séjour et le fait que l'enquêté vienne ou non pour la première fois dans la station.

Dans le cas des deux enquêtes ("littoral" et "montagne"), il existe une différence significative de classement des photographies selon le genre (tab.22 et 23). Le classement effectué par les femmes apparaît comparativement plus tranché que celui des hommes (elles donnent plus de réponses du type "répulsif" ou "attractif", tandis que les hommes utilisent plus les modalités "neutre" et "plutôt attractif"). On peut supposer que le classement réalisé par les femmes est sans doute plus affectif (approche sensible de cet exercice de catégorisation), tandis que celui des hommes serait plus fonctionnel (réalisé en fonction du type d'espace considéré – ce qui a été recodé sous la modalité neutre).

Tableaux 22. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon le genre

effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	Total	%
Femmes	1478	630	635	786	1965	5494	59,42
Hommes	795	425	954	454	1124	3752	40,58
total	2273	1055	1589	1240	3089	9246	100,00
%	24,58	11,41	17,19	13,41	33,41	100,00	

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Femmes	127,38	3,12	-309,19	49,19	129,51
Hommes	-127,38	-3,12	309,19	-49,19	-129,51

ddl = 4	khi2 à 99%	
	305,76	**significatif**

Tableaux 23. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon le genre

Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**Total**	%
Femmes	1058	500	880	790	957	**4185**	62,00
Hommes	446	263	615	838	403	**2565**	38,00
Total	**1504**	**763**	**1495**	**1628**	**1360**	**6750**	100,00
%	22,28	11,30	22,15	24,12	20,15	100,00	

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Femmes	125,52	26,94	-46,90	-219,36	113,80
Hommes	-125,52	-26,94	46,90	219,36	-113,80

ddl = 4	khi2 à 99%	
	220,62	**significatif**

Lors des enquêtes "littoral", les nouveaux arrivants (qui viennent pour la première fois à Seignosse-Océan) ont eu un avis plus tranché – ou sensible – sur l'ensemble des photos (modalités "répulsif" et "attractif") – tab.24.

On ne retrouve pas cette distinction dans le cas de l'enquête "montagne". Les enquêtés qui viennent pour la première fois à Gourette sont au contraire comparativement plus nuancés (modalités "plutôt répulsif" et "neutre" principalement) – tab.25.

Tableaux 24. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon la connaissance de la station

Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**Total**	%
Jamais venu auparavant	624	259	183	225	719	**2010**	21,74
Déjà venu auparavant	1649	796	1406	1015	2370	**7236**	78,26
total	**2273**	**1055**	**1589**	**1240**	**3089**	**9246**	100,00

ddl = 4	khi2 à 99%	
	159,82	**significatif**

Écarts	RR	PR	NN	PA	AA
Jamais venu auparavant	129,87	29,65	-162,43	-44,57	47,48
Déjà venu auparavant	-129,87	-29,65	162,43	44,57	-47,48

Tableau 25. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon la connaissance de la station

Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**Total**	%
Jamais venu auparavant	399	258	468	359	406	**1890**	28,00
Déjà venu auparavant	1105	505	1027	1269	954	**4860**	72,00
Total	**1504**	**763**	**1495**	**1628**	**1360**	**6750**	100,00
%	22,28	11,30	22,15	24,12	20,15	100,00	

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Jamais venu auparavant	-22,12	44,36	49,40	-96,84	25,20
Déjà venu auparavant	22,12	-44,36	-49,40	96,84	-25,20

ddl = 4	khi2 à 99%	
	53,39	**significatif**

Cette différence de classement se retrouve également lorsqu'on compare l'origine géographique des enquêtés et leur façon de classer les photographies (tab.26 et 27). Lors des enquêtes "littoral", les "locaux", originaires des Landes ou des Pyrénées-Atlantiques, sont relativement plus nuancés dans leur classement (modalité "neutre" et "plutôt attractif"). Les "extérieurs" apparaissent en comparaison plus tranchés (modalités "répulsif", "plutôt répulsif" et "attractif").

À l'inverse, dans le cadre des enquêtes "montagne" ce sont les locaux, originaires des Pyrénées-Atlantiques, qui proposent un classement plus tranché (modalités "répulsif", "plutôt répulsif" et "attractif") en comparaison avec les autres enquêtés non originaires du département.

Tableaux 26. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon l'origine géographique

Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**Total**	%
Landes et Pyrénées-Atlantiques	1014	438	741	610	1351	**4154**	44,93
Autres	1259	617	848	630	1738	**5092**	55,07
Total	**2273**	**1055**	**1589**	**1240**	**3089**	**9246**	100,00
%	24,58	11,41	17,19	13,41	33,41	100,00	

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Landes et Pyrénées-Atlantiques	-7,20	-35,99	27,10	52,90	-36,81
Autres	7,20	35,99	-27,10	-52,90	36,81

ddl = 4	khi2 à 99%
17,81	**significatif**

Tableaux 27. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon l'origine géographique

Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**Total**	%
Pyrénées-Atlantiques	436	241	151	326	331	**1485**	22,00
Autres	1068	522	1344	1302	1029	**5265**	78,00
Total	**1504**	**763**	**1495**	**1628**	**1360**	**6750**	100,00
%	22,28	11,30	22,15	24,12	20,15	100,00	

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Pyrénées-Atlantiques	105,12	73,14	-177,90	-32,16	31,80
Autres	-105,12	-73,14	177,90	32,16	-31,80

ddl = 4	khi2 à 99%
215,07	**significatif**

Qu'il s'agisse des enquêtes "littoral" ou des enquêtes "montagne", l'âge ne semble par contre pas constituer une variable discriminante dans la façon de classer l'ensemble des photographies, bien que le test soit significatif (tab.28 et 29). On soulignera simplement à la marge que les 25-34 ans proposent un classement relativement plus tranché (donc sans doute plus "affectif" et sensible).

Tableaux 28. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon l'âge des enquêtés

Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**Total**	%
Moins de 25 ans	201	95	451	257	336	**1340**	14,49
25-34 ans	649	253	320	226	964	**2412**	26,09
35-49 ans	1131	530	439	495	1291	**3886**	42,03
50-64 ans	197	92	238	142	269	**938**	10,14
Plus de 64 ans	95	85	141	120	229	**670**	7,25
Total	**2273**	**1055**	**1589**	**1240**	**3089**	**9246**	100,00
%	24,58	11,41	17,19	13,41	33,41	100,00	

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Moins de 25 ans	-128,42	-57,90	220,71	77,29	-111,68
25-34 ans	56,04	-22,22	-94,52	-97,48	158,17
35-49 ans	175,68	86,59	-228,84	-26,16	-7,28
50-64 ans	-33,59	-15,03	76,80	16,20	-44,38
Plus de 64 ans	-69,71	8,55	25,86	30,14	5,16

ddl = 16	khi2 à 99%	
	661,13	**significatif**

Tableaux 29. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon l'âge

Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**Total**	%
Moins de 25 ans	61	168	215	125	241	**810**	12,00
25-34 ans	258	89	136	334	128	**945**	14,00
35-49 ans	488	285	461	599	462	**2295**	34,00
50-64 ans	585	188	518	394	475	**2160**	32,00
Plus de 64 ans	112	33	165	176	54	**540**	8,00
Total	**1504**	**763**	**1495**	**1628**	**1360**	**6750**	100,00
%	22,28	11,30	22,15	24,12	20,15	100,00	

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Moins de 25 ans	-119,48	76,44	35,6	-70,36	77,8
25-34 ans	47,44	-17,82	-73,3	106,08	-62,4
35-49 ans	-23,36	25,58	-47,3	45,48	-0,4
50-64 ans	103,72	-56,16	39,6	-126,96	39,8
Plus de 64 ans	-8,32	-28,04	45,4	45,76	-54,8

ddl = 16	khi2 à 99%	
	480,79	**significatif**

Le statut de l'enquêté (excursionniste, touriste en séjour, résident secondaire ou permanent) est un facteur relativement discriminant dans la façon dont les enquêtés classent l'ensemble des photographies (tab.30 et 31).

Les tests du Khi-deux réalisés à partir des enquêtes "littoral" révèlent que les excursionnistes sont, comparativement aux autres enquêtés, plus critiques dans leur façon de classer les photos (la modalité "répulsif" est surreprésentée). Les touristes en séjour apparaissent au contraire plus positifs (modalité "attractif" principalement). Les résidents secondaires sont quant à eux plus tranchés dans leur classement (modalités "répulsif" et "attractif"). Les résidents permanents sont enfin plus nuancés (classement plus fonctionnel à partir des modalités "plutôt répulsif", "neutre" et "plutôt attractif").

Dans le cadre des enquêtes "montagne", cette distinction est moins lisible. Les excursionnistes, relativement plus négatifs, proposent surtout un classement plus tranché (modalités "répulsif", "plutôt répulsif" et "attractif") que les touristes en séjour et les résidents, permanents comme secondaires (plus nuancés, voire critiques – modalités "répulsif" et "plutôt attractif").

Tableaux 30. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon le statut de l'enquêté

Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**Total**	%
Excursionnistes	552	164	251	214	561	**1742**	18,84
Touristes en séjour	1117	554	808	553	1658	**4690**	50,72
Résidents secondaires	337	112	183	139	569	**1340**	14,49
Résidents permanents	267	225	347	334	301	**1474**	15,94
Total	**2273**	**1055**	**1589**	**1240**	**3089**	**9246**	100,00

ddl =12	khi2 à 99%	
	378,62	**significatif**

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Excursionnistes	123,75	-34,77	-48,38	-19,62	-20,99
Touristes en séjour	-35,97	18,86	1,99	-75,99	91,12
Résidents secondaires	7,58	-40,90	-47,29	-40,71	121,32
Résidents permanents	-95,36	56,81	93,68	136,32	-191,45

Tableaux 31. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon le statut de l'enquêté

Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**Total**	%
Excursionnistes	400	290	169	309	317	**1485**	22,00
Touristes en séjour	814	347	1073	1011	805	**4050**	60,00
Résidents (permanents et secondaires)	290	126	253	308	238	**1215**	18,00
Total	**1504**	**763**	**1495**	**1628**	**1360**	**6750**	100,00
%	22,28	11,30	22,15	24,12	20,15	100,00	

ddl = 8	khi2 à 99%	
	264,44	**significatif**

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Excursionnistes	69,12	122,14	-159,90	-49,16	17,80
Touristes en séjour	-88,40	-110,80	176,00	34,20	-11,00
Résidents (permanents et secondaires)	19,28	-11,34	-16,10	14,96	-6,80

Les tests du Khi-deux réalisés en croisant les descripteurs qualitatifs avec les différentes variables explicatives (profil de l'enquêté) sont dans l'ensemble significatifs. Le classement de l'ensemble des photographies est plus ou moins nuancé selon les individus interrogés (classement affectif/fonctionnel). Reste maintenant à voir s'il existe des différences de classement entre les deux corpus. Comment les enquêtés classent-ils les photographies du corpus T1 (stations générales) et T2 (Gourette ou Seignosse-Océan) ? Sont-ils plus critiques ou plus indulgents lorsqu'ils observent les photos de la station dans laquelle ils se trouvent ? Ces constats varient-il selon la catégorie d'acteurs enquêtés (genre, âge, statut, etc.) ? On propose en suivant une analyse sommaire visant à éclairer ces interrogations, ici subsidiaires.

Classement différentiel entre les deux corpus photographiques

Lors des enquêtes "littoral", l'appréciation des enquêtés est plus tranchée sur le premier corpus (modalités "répulsif" et "attractif") que sur celui relatif à Seignosse-Océan. Dans ce second cas, les commentaires et le classement des photos se révèlent plus modérés (modalités "neutre" et "plutôt répulsif") – tab.32.

En montagne, par contre, le corpus des images de Gourette est plus largement critiqué que le premier corpus, quel que soit le critère considéré (genre, mais aussi âge, statut, durée du séjour, etc.) – tab.33.

Tableaux 32. Classement différentiel des corpus photographiques de l'enquête "littoral"

Total – enquête « littoral »							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus littoral	1304	561	823	712	1775	**5175**	55,97
Corpus Seignosse	969	494	766	528	1314	**4071**	44,03
Total	**2273**	**1055**	**1589**	**1240**	**3089**	**9246**	100,00
%	24,58	11,41	17,19	13,41	33,41	100,00	

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus littoral	31,80	-29,49	-66,37	17,97	46,08
Corpus Seignosse	-31,80	29,49	66,37	-17,97	-46,08

ddl = 4	khi2 à 99%	
	20,14	**significatif**

Tableaux 33. Classement différentiel des deux corpus photographiques de l'enquête "montagne"

Total – enquête « montagne »							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus montagne	799	401	836	979	885	**3900**	57,78
Corpus Gourette	705	362	659	649	475	**2850**	42,22
Total	**1504**	**763**	**1495**	**1628**	**1360**	**6750**	100,00
%	22,28	11,30	22,15	24,12	20,15	100,00	

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
corpus montagne	-69,98	-39,84	-27,78	38,38	99,22
corpus Gourette	69,98	39,84	27,78	-38,38	-99,22

ddl = 4	khi2 à 99%	
	57,37	**significatif**

Affinons à présent cette analyse du classement différentiel des deux corpus photographiques, selon le profil de l'enquêté. On observe tour à tour les modalités de classement selon le genre, l'origine géographique, l'âge, la fréquentation de la station et le statut de l'enquêté.

Dans les enquêtes littorales, il existe une relation significative dans l'appréciation des deux corpus chez les femmes, mais pas chez les hommes (le test du Khi-deux n'est pas significatif) – tab.34. Par contre, dans l'enquête menée à Gourette, le test du Khi-deux est significatif à la fois pour les femmes et pour les hommes. Il n'existe toutefois pas de différence notoire dans la façon dont les hommes et les femmes ont qualifié un corpus par rapport à l'autre. Ils ont, dans les deux cas, eu plus fortement recours à la modalité répulsive pour qualifier le corpus de Gourette par rapport au corpus général des stations de sports d'hiver (tab.35).

Tableau 34. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "littoral" selon le genre

Femmes							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus littoral	849	318	316	451	1141	**3075**	55,97
Corpus Seignosse	629	312	319	335	824	**2419**	44,03
Total	**1478**	**630**	**635**	**786**	**1965**	**5494**	100,00

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus littoral	21,76	-34,61	-39,41	11,07	41,19
Corpus Seignosse	-21,76	34,61	39,41	-11,07	-41,19

ddl = 4	khi2 à 99%
	23,08 **significatif**

Hommes							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus littoral	455	243	507	261	634	**2100**	55,97
Corpus Seignosse	340	182	447	193	490	**1652**	44,03
Total	**795**	**425**	**954**	**454**	**1124**	**3752**	100,00

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus littoral	10,04	5,13	-26,96	6,90	4,90
Corpus Seignosse	-10,04	-5,13	26,96	-6,90	-4,90

ddl = 4	khi2 à 95%
	4,37 **pas significatif**

Tableaux 35. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "montagne" selon le genre

Femmes							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus montagne	551	260	504	476	627	**2418**	57,78
Corpus Gourette	507	240	376	314	330	**1767**	42,22
Total	**1058**	**500**	**880**	**790**	**957**	**4185**	100,00

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus montagne	-60,29	-28,89	-4,44	19,56	74,07
Corpus Gourette	60,29	28,89	4,44	-19,56	-74,07

ddl = 4	khi2 à 99%
	46,50 **significatif**

Hommes							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus montagne	248	141	332	503	258	**1482**	57,78
Corpus Gourette	198	122	283	335	145	**1083**	42,22
Total	**446**	**263**	**615**	**838**	**403**	**2565**	100,00

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus montagne	-9,69	-10,96	-23,33	18,82	25,16
Corpus Gourette	9,69	10,96	23,33	-18,82	-25,16

ddl = 4	khi2 à 99%
	14,53 **significatif**

Dans l'enquête "littoral", les extérieurs sont plus critiques concernant le corpus de Seignosse-Océan (modalités "répulsif", "plutôt répulsif" et "neutre"). Les "locaux" (originaires des Landes ou des Pyrénées-Atlantiques) sont, quant à eux, un peu plus modérés dans leur classement des photos de cette station (modalités "plutôt répulsif" et "neutre") – tab.36.

Cette observation n'a pas pu être confirmée dans le cas des enquêtes "montagne". Les "locaux" (enquêtés originaires des Pyrénées-Atlantiques) ne proposent pas une façon significativement différente de classer le corpus général (T1) et le corpus particulier (T2 – Gourette). On peut émettre l'hypothèse qu'ils classent paradoxalement les photos de Gourette comme celles de n'importe quelle autre station – tab.37.

Tableaux 36. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "littoral" selon l'origine géographique des enquêtés

Landes et Pyrénées-Atlantiques							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus littoral	627	217	381	342	758	**2325**	55,97
Corpus Seignosse	387	221	360	268	593	**1829**	44,03
Total	**1014**	**438**	**741**	**610**	**1351**	**4154**	100,00

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus littoral	59,46	-28,15	-33,74	0,58	1,84
Corpus Seignosse	-59,46	28,15	33,74	-0,58	-1,84

ddl = 4	khi2 à 99%	
	27,74	**significatif**

Autres							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus littoral	677	344	442	370	1017	**2850**	55,97
Corpus Seignosse	582	273	406	260	721	**2242**	44,03
Total	**1259**	**617**	**848**	**630**	**1738**	**5092**	100,00

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus littoral	-27,66	-1,34	-32,63	17,39	44,24
Corpus Seignosse	27,66	1,34	32,63	-17,39	-44,24

ddl = 4	khi2 à 99%	
	14,09	**significatif**

Tableaux 37. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "montagne" selon l'origine géographique

Pyrénées-Atlantiques							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus montagne	237	133	96	194	198	**858**	57,78
Corpus Gourette	199	108	55	132	133	**627**	42,22
Total	**436**	**241**	**151**	**326**	**331**	**1485**	100,00

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus montagne	-14,91	-6,24	8,76	5,64	6,76
Corpus Gourette	14,91	6,24	-8,76	-5,64	-6,76

ddl = 4	khi2 à 95%	
	5,80	**pas significatif**

Autres							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus montagne	562	268	740	785	687	**3042**	57,78
Corpus Gourette	506	254	604	517	342	**2223**	42,22
Total	**1068**	**522**	**1344**	**1302**	**1029**	**5265**	100,00

Écarts entre les effectifs réels et théoriques	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus montagne	-55,07	-33,60	-36,53	32,73	92,47
Corpus Gourette	55,07	33,60	36,53	-32,73	-92,47

ddl = 4	khi2 à 99%	
	62,01	**significatif**

Concernant à présent le classement différentiel selon le statut de l'enquêté, plusieurs constatations émergent (tab.38 et 39).

Déjà, le classement des excursionnistes varie peu entre le premier et le second corpus. Dans les enquêtes "littoral", on peut seulement observer que la modalité "attractive" est comparativement moins mobilisée pour qualifier les photos du second corpus. Lors des enquêtes "montagne", les excursionnistes ne proposent même pas une façon significativement différente de classer l'ensemble des photos. On peut émettre l'hypothèse qu'ils classent les photos de Gourette (qu'ils connaissent sans doute peu) comme toutes les autres stations qu'ils ont eu à observer.

Si les différences sont peu marquées concernant les modalités de classement des excursionnistes, elles le sont par contre plus pour les touristes en séjour. Ces derniers sont relativement plus négatifs lorsqu'ils classent les photos de Seignosse-Océan ou de Gourette. À Gourette, cette modalité est d'ailleurs particulièrement marquée et contribue fortement aux résultats d'ensemble des tests du Khi-Deux (comme d'ailleurs la modalité attractive concernant le corpus littoral).

En comparaison, les propriétaires de résidence secondaire proposent au contraire un classement relativement plus modéré concernant les photos de Gourette (modalités "plutôt répulsif" et "neutre") et même plus positif concernant les photos de Seignosse-Océan (la modalité "attractif" est plus fréquemment présente, comparativement au corpus littoral).

Tableaux 38. Classement différentiel des corpus de l'enquête "littoral" selon le statut de l'enquêté

Excursionnistes							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus littoral	304	85	132	102	352	**975**	55,97
Corpus Seignosse	248	79	119	112	209	**767**	44,03
Total	**552**	**164**	**251**	**214**	**561**	**1742**	100,00
%	31,69	9,41	14,41	12,28	32,20	100,00	

ddl = 4	khi2 à 99%	
	18,93	**significatif**

Écarts	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus littoral	-4,96	-6,79	-8,49	-17,78	38,01
Corpus Seignosse	4,96	6,79	8,49	17,78	-38,01

Touristes en séjour							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus littoral	615	305	408	344	953	**2625**	55,97
Corpus Seignosse	502	249	400	209	705	**2065**	44,03
Total	**1117**	**554**	**808**	**553**	**1658**	**4690**	100,00

ddl = 4	khi2 à 99%	
	20,65	**significatif**

Écarts	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus littoral	-10,19	-5,07	-44,24	34,49	25,01
Corpus Seignosse	10,19	5,07	44,24	-34,49	-25,01

Résidents secondaires							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus littoral	231	66	90	71	292	**750**	55,97
Corpus Seignosse	106	46	93	68	277	**590**	44,03
Total	**337**	**112**	**183**	**139**	**569**	**1340**	100,00

ddl = 4	khi2 à 99%
31,79	**significatif**

Écarts	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus littoral	42,38	3,31	-12,43	-6,80	-26,47
Corpus Seignosse	-42,38	-3,31	12,43	6,80	26,47

Résidents permanents							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus littoral	154	105	193	195	178	**825**	55,97
Corpus Seignosse	113	120	154	139	123	**649**	44,03
Total	**267**	**225**	**347**	**334**	**301**	**1474**	100,00

ddl = 4	khi2 à 99%
10,25	**pas significatif**

ddl = 4	khi2 à 95%
10,25	**significatif**

Écarts	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus littoral	4,56	-20,93	-1,22	8,06	9,53
Corpus Seignosse	-4,56	20,93	1,22	-8,06	-9,53

Tableaux 39. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "montagne" selon le statut de l'enquêté

Excursionnistes							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus montagne	223	159	90	184	202	**858**	57,78
Corpus Gourette	177	131	79	125	115	**627**	42,22
Total	**400**	**290**	**169**	**309**	**317**	**1485**	100,00

ddl = 4	khi2 à 99%
8,11	**pas significatif**

ddl = 4	khi2 à 95%
8,11	**pas significatif**

Écarts	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus montagne	-8,11	-8,56	-7,64	5,47	18,84
Corpus Gourette	8,11	8,56	7,64	-5,47	-18,84

Touristes en séjour							
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**	%
Corpus montagne	406	186	613	607	528	**2340**	57,78
Corpus Gourette	408	161	460	404	277	**1710**	42,22
Total	**814**	**347**	**1073**	**1011**	**805**	**4050**	100,00

ddl = 4	khi2 à 99%
45,75	**significatif**

Écarts	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus montagne	-64,31	-14,49	-6,96	22,87	62,89
Corpus Gourette	64,31	14,49	6,96	-22,87	-62,89

Résidents (permanents et secondaires)						
Effectifs réels	RR	PR	NN	PA	AA	**total**
Corpus montagne	170	56	133	188	155	**702**
Corpus Gourette	120	70	120	120	83	**513**
Total	**290**	**126**	**253**	**308**	**238**	**1215**

ddl = 4	khi2 à 99%
18,69	**significatif**

Écarts	RR	PR	NN	PA	AA
Corpus montagne	2,44	-16,80	-13,18	10,04	17,49
Corpus Gourette	-2,44	16,80	13,18	-10,04	-17,49

3.3.3. Mise en garde et perspectives méthodologiques

Les résultats de cette phase d'observation complémentaire doivent être pris avec précaution. L'une des principales limites tient à la taille des échantillons qui reste relativement restreinte pour de telles analyses (cinquante enquêtés à Gourette, soixante à Seignosse-Océan)[397]. Il s'agissait surtout de montrer que la variabilité des représentations propres à chaque individu ne doit pas être négligée, même si elle n'est pas au cœur de cette recherche, centrée sur leur dimension collective. Une perspective de recherche consisterait à approfondir cette analyse différentielle des représentations.

À titre d'exemple, elle pourrait être enrichie à partir d'une construction plus complexe, si ce n'est plus complète du profil des enquêtés. Si l'on souhaite explorer plus finement les points de convergence et/ou de divergence entre les représentations des différents groupes et individus interrogés, il conviendrait d'enrichir le questionnaire de clôture portant sur le profil des enquêtés, en s'attachant à la complexité de l'acteur "touriste" des sociétés hypermodernes. Comme le rappelle François ASCHER (2000, p.56), « *l'analyse des différenciations en termes de modes de vie met aussi en cause la pertinence des catégorisations en termes de groupes socioprofessionnels, de classes sociales, de modèles culturels. Les individus apparaissent comme multiappartenants socialement, comme « pluriels »* ». À la suite des travaux de Georges CAZES (1992), on pourrait évaluer le profil des touristes selon une échelle binaire : sédentaires ou itinérants, touristes-loisirs "passifs" ou au contraire "actifs", écotouristes ou technotouristes, etc. Dans le même ordre d'idées, Robert LANQUAR (1990, p.71) distingue les touristes sédentaires, des sédentaires mobiles, des itinérants et des nomades[398]. On passerait d'une analyse en termes de catégories socioprofessionnelles à une analyse en termes de « styles de vie »[399]. Cette approche est encore trop peu développée dans le champ du tourisme qui continue à travailler à partir des catégories traditionnelles, sans doute dépassées (PELE-BONNARD, 2002). Il conviendrait d'élaborer des profils plus complexes, inspirés des « styles

[397] Ayant fait le choix de travailler à partir d'enquêtes qualitatives, cet échantillonnage paraît raisonnable pour approcher les représentations collectives. Toutefois, l'analyse statistique des données obtenues est plus difficile lorsqu'on souhaite rentrer dans le détail et observer les différences significatives de classement selon certaines modalités propres aux enquêtés (âge, genre, origine géographique, etc.). L'analyse relative aux C.S.P. n'a pas été conduite dans le cadre de cette recherche. La trop grande diversité des profils la rendait peu pertinente.

[398] Les sédentaires sont identifiés comme recherchant surtout la mer, le soleil et la plage. Leur principal dépaysement est familial. Les sédentaires mobiles mêlent repos et découverte. Ils attachent de l'importance à la rencontre et à la culture historique lorsqu'ils circulent. Les itinérants, enfin, correspondent à une élite aux revenus élevés ou économisant pour son voyage. Ils s'attachent au dépaysement socioculturel. Les nomades enfin recherchent le contact "vrai" avec les populations et la nature. Ils sont souvent très cultivés, ouverts aux expériences culinaires et apprécient le folklore authentique (LANQUAR, 1990, p.71).

[399] L'analyse en termes de styles de vie a été mise en évidence à l'origine par le Centre de communication avancée (PELE-BONNARD, 2002). Dans cette lignée, Bernard CATHELET a par exemple proposé une analyse en termes de « styles de vie » afin de dépasser les stéréotypes sociaux via une vision multidimensionnelle : conditions de vie, opinions, sensibilités, motivations et désirs inconscients, rêves et peurs d'avenir, etc. De même, Erik COHEN (d'après LANQUAR, 1990, p.72) va par exemple distinguer cinq grandes classes d'expériences touristiques : le mode récréationnel (le divertissement est la principale expérience touristique), le mode dérivatif (le tourisme est considéré comme une diversion et une échappatoire aux routines), le mode expérimental (qui se traduit par la recherche de nouvelles formes de vécu) et le mode existentiel (c'est-à-dire la recherche d'un recentrage spirituel).

de vie » en précisant les critères (les questions précises à poser) permettant de mettre en avant ces typologies.

Ces remarques ayant été faites et ces pistes de prolongement dessinées, il est temps de retranscrire de façon transversale et problématisée les résultats obtenus à partir des enquêtes photographiques. L'approche méthodologique mise en œuvre a permis de révéler ce qui fonde l'adhésion ou le rejet des espaces publics en station. Dans un premier temps (chapitre 5), on revient sur les représentations des stations contemporaines *fordo-keynésiennes* confrontées à l'hypermodernité touristique. Cette analyse permet de répondre aux premières hypothèses posées, à propos de l'adéquation (ou plutôt la non-adéquation) entre l'offre et la demande urbaine, d'une part et, d'autre part, des enjeux d'attractivité des espaces publics en station touristique. Dans un second temps (chapitre 6), les enjeux d'aménagement propres à Gourette et à Seignosse-Océan sont abordés. On s'intéresse plus particulièrement aux "nuages de représentations" de ces stations, en répondant à notre troisième hypothèse par l'identification de marqueurs microterritoriaux supports aux projets de requalification de ces destinations.

Chapitre 5.

Espaces publics et stations touristiques dans l'hypermodernité

L'approche méthodologique mise en œuvre a permis d'appréhender les représentations microterritoriales des stations touristiques. Les résultats de cette analyse sont à présent abordés de façon transversale afin de répondre de répondre aux hypothèses formulées en introduction. Si les enquêtes photographiques et l'identification des "nuages de représentations" sont les outils centraux sur lesquels reposent ces observations, elles sont également alimentées par les enquêtes menées dans le cadre des entretiens libres et semi-directifs. Un premier temps est consacré à la question de l'adéquation entre l'offre urbaine des stations contemporaines et la demande hypermoderne des destinataires qui les fréquentent. Les enquêtes révèlent que ces conceptions *fordo-productivistes* apparaissent aujourd'hui en grande partie dépassées, alors que les touristes hypermodernes sont en attentes de lieux urbains diversifiés, susceptibles d'accueillir leurs pratiques plurielles qui ne se réduisent pas à la seule fréquentation de la plage ou du domaine skiable. Cette recherche met également en évidence les principes qui structurent les représentations des espaces publics en station et qui traduisent la vision hypermoderne que les touristes portent sur eux. C'est enfin la problématique de leur attractivité et de leur accessibilité plurielle qui est abordée comme un enjeu de l'expérience touristique. Au-delà de l'accessibilité physique et sociale des espaces publics touristiques, il s'agit également de ne pas négliger leur dimension symbolique et leur lisibilité. La mise en scène des espaces publics peut alors constituer un levier des politiques d'aménagement en contribuant à la lisibilité urbaine de la destination en toute saison.

1. L'empreinte de l'hypermodernité sur les représentations "microterritoriales"

Les enquêtes menées à Gourette et Seignosse-Océan ont révélé combien l'empreinte de l'hypermodernité a un impact sur les représentations microterritoriales des stations de montagne et du littoral. Cette "empreinte" est déclinée à partir de trois dimensions clés : la dimension urbanistique de la « question naturelle », la dimension territoriale du mythe de l'"authenticité" du cadre bâti et la dimension critique des conceptions *fordiennes* (autour du triptyque immeuble collectif, prépondérance accordée à l'automobile et saisonnalité touristique).

1.1. Déclinaison urbanistique de la « question naturelle »

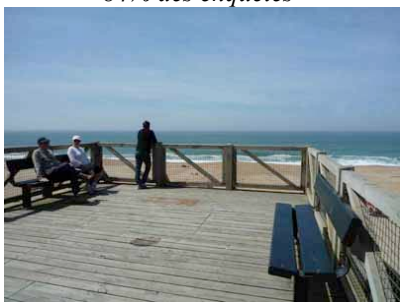
La « question naturelle » au cœur de l'hypermodernité (chapitre 1) se traduit de façons diverses dans les représentations des touristes enquêtés en station. Si les paysages naturels sont évidemment des facteurs d'attractivité des destinations, l'intégration de la nature aux espaces publics participe également à l'institution des lieux urbains comme paysages. Par ailleurs, cette question naturelle tend plus globalement à muer en question environnementale.

1.1.1. Nature mythifiée et paysages naturels au cœur de l'attractivité

Les analyses effectuées révèlent que la nature, symbolisée principalement par le rapport à la mer, à l'océan ou à la montagne, reste un élément fort, voire central, de l'attractivité des touristes qui viennent en station pour se ressourcer, se dépayser et profiter du bon air de l'océan ou de la montagne – cliché 60.

Cliché 60. La nature, un vecteur fort d'attractivité touristique

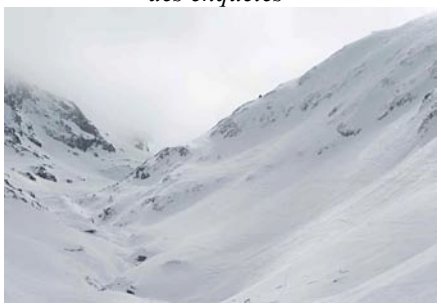
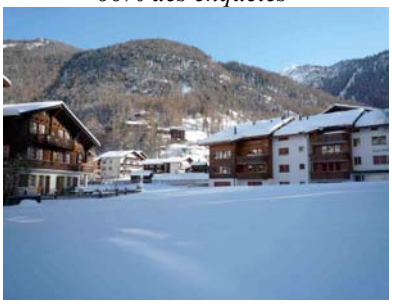
<table>
<tr>
<td>A37 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 92% des enquêtés
 </td>
<td>A28 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 86% des enquêtés

« elle me plaît cette photo avec le surfeur et les sports extrêmes, il y a une idée d'espace et de liberté »</td>
<td>A75 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 84% des enquêtés
 
« là c'est quelqu'un qui contemple l'océan et qui a une vue agréable »</td>
</tr>
<tr>
<td>A1 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 88% des enquêtés

« c'est joli ça »
« il y a un accès facile à la plage »</td>
<td>A7 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 75% des enquêtés

« un paysage de sable et de dune »</td>
<td>A57 – montagne
Identifiée comme « attractive » par 68% des enquêtés

« c'est à l'état sauvage »
« ce sont les balades en montagne »</td>
</tr>
</table>

B26 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 90% des enquêtés*	B41 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 83% des enquêtés*	A32 – montagne *Identifiée comme « attractive » par 66% des enquêtés*
 « le paysage est beau » *« c'est ce qu'il faut garder »*	 *« c'est une photo très nature, c'est ce qu'on veut garder en montagne »* *« ça c'est magnifique »* *« c'est un joli paysage »*	 *« on voit qu'il n'y a pas de pollution de voitures, il faut se diriger vers ça maintenant »*

La « question naturelle » est essentielle pour les touristes hypermodernes. Concernant les enquêtes "littoral", les enquêtés, rencontrés sur la plage, réalisent presque systématiquement une catégorie relative à ce paysage naturel, connoté très positivement et intitulé de façons diverses (tab.40).

Tableau 40. Les espaces naturels au centre de la classification

Exemples de classification des photographies : titres des intitulés proposés par les destinataires enquêtés	**Code - profil de l'enquêté**
« *la plage, tout ce qui est plage* »	S-E4[400]
« *l'eau, l'océan* »	S-E49
« *bord de plage, moment de farniente* »	S-E27
« *ce qui représente la plage, agréable à l'œil ; peut attirer le touriste ; ne rien changer* »	S-E10
« *l'aspect nature* »	S-E36
« *la nature, le calme, le pas trop habité* »	S-E13
« *les plus natures, les choses simples et intégrées* »	S-E58

Lors des enquêtes "montagne", pour qualifier les photos où la présence de la "nature" est marquée, les destinataires enquêtés ont plutôt recours au vocable de « paysage » (comparativement moins employé dans les enquêtes "littoral"). Près de 70% des enquêtés évoquent cette notion de paysage, connotée de façon positive. Ce concept, par ailleurs largement développé par les géographes français[401], recouvre des réalités diverses, allant du paysage naturel vierge au paysage largement anthropisé du domaine skiable (tab.41). À ce

[400] Les références aux discours des personnes rencontrées lors des enquêtes photographiques sont présentées ainsi : une lettre pour distinguer le lieu de l'enquête (« G » pour les enquêtes "montagne" réalisées à Gourette et « S » pour les enquêtes littoral réalisées à Seignosse-Océan) et, en suivant, le numéro de l'enquête par ordre chronologique de déroulement (E4 est alors le quatrième enquêté sur le terrain concerné).

[401] On pense notamment aux travaux doctoraux relativement récents d'Éva BIGANDO (2006) et de Magali BERTRAND (2009). Pour reprendre les termes d'Alain CORBIN, on soulignera seulement ici que le paysage est en premier lieu une lecture, que la société fabrique continuellement des représentations du milieu qui l'entoure afin de s'y adapter et que, finalement, « *le paysage est dans le miroir de la société* » (BRIFFAUD, 1994, p.15).

sujet, si la majorité des enquêtés souligne le rôle et l'attrait de la "nature" ou, plus largement du "paysage", tous ne donnent pas la même signification à ces notions qui restent parfois associées à des éléments contradictoires (entre nature relativement vierge et nature largement artificielle et socialisée ; entre paysage naturel et paysage du domaine skiable, etc.)[402].

Tableau 41. Le paysage, notion clef des touristes en montagne

Exemples de classification des photographies : titres des intitulés proposés par les destinataires enquêtés	**Code - profil de l'enquêté**
« *les grands espaces, la liberté, la beauté des paysages* »	G-E4
« *les paysages agréables ; le plaisir des yeux* »	G-E12
« *les paysages de montagne, l'espace* »	G-E29
« *les paysages que j'aime bien ; ça a l'air convivial, animé ; ça fait vraiment station* »	G-E37
« *le rapport à la montagne, les paysages, les pistes* »	G-E48
« la beauté des paysages. Ce qui montre le cadre. C'est plaisant »	G-E1
« les photos que je trouve les plus jolies ; les jolis paysages »	G-E8
« les belles vues, les paysages de montagne »	G-E13
« les vues d'ensemble plutôt sympas, les paysages »	G-E20
« les paysages ; ce qui est joli en station »	G-E23
« le côté paysage de montagne »	G-E39
« la partie plus montagne ; les vues générales ; les paysages de montagne »	G-E44
« le rapport à la montagne ; les paysages ; les pistes »	G-E48

On peut s'interroger sur la variabilité du vocabulaire employé entre les images du littoral et de la montagne. Pourquoi le concept de paysage est-il plus régulièrement mobilisé au sujet des clichés de station de montagne ? Sans prétendre apporter une réponse définitive et catégorique, on tenait à souligner que cette réalité pourrait en partie s'expliquer par l'idée de panorama, consubstantielle à celle de paysage (à l'heure de l'appareil photo numérique on parle d'ailleurs de "paysages panoramiques"). Le dénivelé offert par l'espace montagnard permet de parcourir du regard de vastes espaces, ouvrant ainsi un large panorama sur les paysages alentours. Fermons cette parenthèse. Si les définitions de ces concepts (nature et paysage) sont éminemment variables, il n'en reste pas moins que la « question naturelle » (au sens d'Alain TOURAINE – chapitre 1) s'impose dans les stations des sociétés hypermodernes.

1.1.2. Déclinaisons de la nature en station : les lieux urbains comme paysage

Au-delà de l'océan et de la montagne, c'est bien la "nature" au sens le plus large du terme qui concourt à l'attractivité des lieux (cliché 61). La nature intervient comme un élément indispensable dans le cadre urbain de la station même. La présence du végétal est reconnue comme un élément attractif qui permet d'adoucir le cadre urbain froid et impersonnel et contribue au dépaysement recherché. Les aménagements végétalisés sont particulièrement appréciés. Ce constat est prégnant dans le cadre des enquêtes "littoral". Cela pourrait s'expliquer par la plus grande profusion de végétation sur ces territoires touristiques estivaux,

[402] On rejoint ici le constat formulé par Antoine BAILLY (1977, p.184).

ainsi que par leur plus grande représentation dans les corpus photographiques de l'enquête "littoral". On retrouve toutefois également cette question au niveau des enquêtes "montagne". Dans ce cas, au-delà du végétal, c'est l'élément naturel au sens large qui est plébiscité et en particulier le recours au bois et à la pierre – on y reviendra.

Cliché 61. La nature dans la station : l'espace public comme paysage

<table>
<tr>
<td>A6 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 97% des enquêtés

« c'est une belle photo avec une belle vue »</td>
<td>A5 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 84% des enquêtés

« c'est bien la verdure »</td>
</tr>
<tr>
<td>A64 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 86% des enquêtés

« il y a du sable mais aussi de l'herbe c'est bien »
« ce grand espace c'est sympa »
« on ne voit pas le rapport à la mer, à côté de chez moi il y a le même parc »</td>
<td>A67 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 65% des enquêtés

« c'est intéressant ce petit bout de paradis sauvé, mais derrière on voit la grosse architecture touristique »
« ça contraste : on a les grandes barres en fond mais ils ont quand même essayé de faire un petit espace vert à côté, comme pour faire oublier le décor urbain »</td>
</tr>
<tr>
<td>A19 – montagne
Identifiée comme « attractive » par 80% des enquêtés

« c'est bien, je préfère quand il y a des arbres »
« c'est Baqueira, je me souviens de ces arbres »
« c'est joli cette promenade »
« dès qu'il y a des sapins, c'est sympa, avec les gens qui se promènent »</td>
<td>B19 – Gourette
Identifiée comme « attractive » par 80% des enquêtés

« elle est jolie cette promenade »
« c'est super joli avec les arbres »
« c'est bien ça, c'est mignon, je passe quasiment toujours par là maintenant quand je monte »</td>
</tr>
</table>

La relation ville-nature est fondamentale en station touristique. Comme l'a souligné Michel CHADEFEAUD (1988, p.28) : « *la question des rapports entre l'Homme et la Nature constitue une des clefs de toute analyse du binôme "offre-demande" touristique, de toute anthropologie du tourisme* ». Deux éléments ressortent de façon marquée dans cette demande touristique de nature portée par les destinataires des stations contemporaines : la question de la défense des espaces libres et non bâtis ainsi que celle, plus largement, de l'interpénétration de la station et de la nature[403]. D'une part, les touristes évoquent la nécessité de protéger les espaces encore non bâtis. De nombreux commentaires renvoient à cette idée que la « *nature, c'est ce qu'on veut garder* »(G-E2). Pour parler de ces espaces libres, certains (S-E35) évoquent ces « *petits bouts de paradis sauvés* » qu'ils opposent à « *la grosse architecture touristique* ». D'autre part, la végétation apparaît comme un élément central de ce rapport station-nature. Du fait de son potentiel d'évolution : « *elle est un facteur d'inscription de la ville dans le temps, par le cycle des saisons et la croissance, l'épaississement naturel. […] Le végétal initie une vision paysagère* » (HATZFELD et MOUTTON 2006, p.116). Selon les touristes, la nature intervient comme un élément indispensable dans l'espace public de la station.

La présence du végétal permet d'adoucir le cadre urbain froid et impersonnel qu'elle institue comme paysage urbain en participant au dépaysement recherché. La présence du végétal contribue à ordonner et structurer l'espace, à dessiner et « architecturer » la station en segmentant les rôles. Il crée des respirations et confère une échelle humaine au lieu. Plus largement, « *le végétal contribue à rééquilibrer les excès du monde urbain et artificiel, car il symbolise pour l'homme la nature et la vie. Matière vivante, il s'oppose à la matière inerte que sont le béton et le bitume* » (FAURE 1996, p. 168). La végétalisation des stations est un enjeu à la fois climatique et urbain. Comme le rappelle l'architecte Jean BALLADUR, concepteur de La Grande Motte (PRELORENZO et PICON, 1999), associer le végétal à l'architecture est un acte essentiel qui engage le rapport de l'homme à la nature. La Grande Motte a ainsi été conçue en référence à cette culture urbaine de toutes les civilisations ayant rêvé de marier le végétal et le minéral, dimensions que l'on retrouve notamment dans la tradition française de la ville plantée, dans celle des cours et des jardins de l'âge classique, dans celle des avenues et des parcs de la ville haussmannienne ou encore dans celle de la ville verte préconisée par les C.I.A.M. Finalement, selon le mot de l'architecte : « *les plantations ont pour fonction, au-delà de leur rôle climatique qui est de produire l'ombrage nécessaire à une ville du Sud vivant à son maximum l'été, de « donner aux espaces publics et privés l'ordre et l'unité d'espèces végétales fermes dans leur port et dans leur maintien* » (*Ibid.*, p.78).

Les aménagements végétalisés sont particulièrement appréciés. Les photos d'immeubles relativement bien intégrés à leur environnement, grâce à leur forme architecturale, mais également, et peut-être surtout, grâce au recours au végétal, font l'objet de commentaires

[403] On rejoint en partie les travaux d'Yves CHALAS (1998, p.49) sur la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. Il met en évidence trois traits caractéristiques de la demande urbaine de nature : « *la défense de vides ou espaces non bâtis* » (élément compensatoire qui permet de mieux accepter la densité des pleins bâtis), « *la relation sensible à la nature* » (relation directe, quotidienne et multi-sensorielle) et « *l'interpénétration de la ville et de la nature* ».

relativement divergents. Cette divergence pourrait en partie s'expliquer par cette dualité des images, certains s'arrêtant à l'envergure des immeubles qu'ils jugent de façon négative (l'image est considérée comme répulsive ou "fonctionnelle" – classée ce faisant dans la tendance neutre), alors que d'autres se révèlent sensibles à la présence du végétal qui atténue la dureté des constructions, comme en témoignent les rares commentaires émis au sujet de ces clichés (cliché 62).

Cliché 62. Quand la nature adoucit le cadre bâti

A13 – littoral	A47 – littoral	A66 – montagne
Identifiée comme « répulsive » par 34% des enquêtés, « neutre » par 12% et « attractive » par 44%	*Identifiée comme « répulsive » par 40% des enquêtés, « neutre » par 14% et « attractive » par 46%*	*Identifiée comme « répulsive » par 38% des enquêtés, « neutre » par 16% et « attractive » par 46%*
« ça fait ville moderne, mais c'est sympa »	*« c'est bien de cacher le bas des immeubles avec de la végétation »* *« ça fait carte postale avec la végétation »*	*« c'est vraiment bien quand il y a de la végétation en station »* *« le gros sapin, c'est sympa »*

1.1.3. De la nature à l'environnement

À ces deux dimensions relatives à la demande touristique de nature, une nouvelle semble immanquablement devoir être ajoutée, dans la société hypermoderne marquée par l'injonction du développement durable : la demande de protection environnementale. Au-delà de la nature et des paysages naturels, la thématique de l'environnement au sens large transparaît effectivement dans ces enquêtes (cliché 63). Une touriste évoque par exemple « *le côté écolo, bio, propre (les poubelles et tout)* », rappelant que « *la protection de l'environnement, c'est très tendance* » (G-E33). Si les photos de conteneurs à ordures ou de navettes ne sont pas unanimement identifiées comme des photos attractives (seulement la moitié des enquêtés les qualifient comme tel), cela tient au fait qu'elles ont également pu être classées de façon plus fonctionnelle (tendance « neutre »). On observe toutefois que plusieurs enquêtés réalisent des catégories spécifiques pour cette thématique, qui ressort ainsi de façon évidente. La question essentielle des rapports entre l'homme et la nature tend à être dépassée ou plutôt intégrée à une approche plus globale : homme-environnement. On rejoint les résultats d'Yves LUGINBÜLH (2001, p.10), qui souligne à ce propos que l'arrivée de l'environnement sur la scène sociale a fortement modifié les représentations du paysage ; « *finalement, dans le triptyque – cadre de vie/nature/environnement –, c'est l'environnement qui apparaît comme la dimension neuve. Elle vient incorporer l'idée de nature, sans s'y substituer, alors qu'elle l'absorbe en élargissant considérablement la notion, plus modeste, de cadre de vie* ».

Cliché 63. De la nature à l'environnement

<table>
<tr>
<td>A6 – montagne
Identifiée comme « attractive » par 53% des enquêtés

« c'est bien pour l'écologie de faire le tri »
« c'est joli ce conteneur en bois en montagne, plutôt que ces trucs verts »
« ce sont des poubelles, mais ce n'est pas moche, ils ont fait un effort avec le bois »
« on ne comprend pas trop ce que c'est ça…ah, c'est des poubelles. La question est : que fait-on de nos poubelles ? »</td>
<td>A22 – montagne
Identifiée comme « attractive » par 48% des enquêtés

« on voit que certains font des efforts d'intégration à l'environnement »
« c'est sympa ces poubelles en bois. On essaie de les camoufler un peu, ça passe mieux à la montagne »
« c'est bien ces aménagements »
« les poubelles il faudrait les enterrer, ça serait mieux car visuellement, ce n'est pas beau »</td>
</tr>
<tr>
<td>A18 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 58% des enquêtés

« il y a un panneau sur la butte contre l'érosion et je trouve que c'est bien de s'occuper des dunes, c'est important si on veut des plages »
« c'est paradoxal : ils disent qu'ils protègent la dune, mais ils ont construit n'importe quoi »</td>
<td>A73 – montagne
Identifiée comme « attractive » par 48% des enquêtés

« c'est bien les navettes pour laisser les voitures en bas. C'est bien d'éviter d'avoir les voitures en station, c'est plus agréable et plus sécurisé avec les enfants. Si la navette était électrique, ça serait super »
« il faudrait des bus électriques, car la neige toute noire, ça craint »</td>
</tr>
</table>

Au-delà de ce rapport homme/nature-environnement, le patrimoine bâti, dans sa dimension "territoriale" joue également sur l'attractivité des destinations, comme en témoigne l'intérêt porté par les enquêtés à leur "authenticité", plus ou moins mythifiée.

1.2. Le mythe de l'"authenticité territoriale" du cadre bâti

Un autre principe structure l'attractivité des lieux urbains en station : le mythe de "l'authenticité" du cadre bâti. Il symbolise, d'une certaine façon, l'ancrage des représentations dans une dimension territoriale.

1.2.1. Un cadre bâti vernaculaire apprécié

Dans la société hypermoderne française, l'enjeu constitué par la quête de racines et le "retour aux sources" mythifié paraît essentiel dans les stations touristiques qui cristallisent ces représentations et ces attentes (cliché 64).

Cliché 64. L'attractivité du cadre bâti « authentique »

A10 – littoral *Identifiée comme « attractive » par 70% des enquêtés*	A46 – littoral *Identifiée comme « attractive » par 72% des enquêtés*
« c'est une jolie maison authentique qui garde son cachet » *« la petite maison est sympa, authentique, avec de la couleur »* *« c'est en Bretagne ça ? C'est joli »*	*« c'est encore un peu nature »* *« ça c'est la Bretagne »*

A59 – montagne *Identifiée comme attractive par 90% des enquêtés*	A52 – montagne *Identifiée comme attractive par 78% des enquêtés*	A20 – montagne *Identifiée comme attractive par 74% des enquêtés*
 « c'est un petit village typique, c'est sympa » *« j'aime beaucoup cette architecture, ça fait presque moyenâgeux, reconstitué, ce n'est pas des grandes rues toutes droites »* *« c'est tranquille quand on est en vacances »*	 *« c'est ma préférée avec les chalets »* *« c'est pittoresque »* *« c'est joli ça »* *« ce qui doit manquer c'est de donner une vie, il n'y a pas de rues avec les commerçants »* *« c'est la plus jolie du groupe des habitations touristiques »*	 *« les vieilles maisons ça a son charme »* *« j'aime bien le côté vieilles pierres »* *« c'est bien de conserver les vieilles maisons qui étaient déjà là »*

Le cadre bâti est apprécié lorsqu'il a recours a des matériaux traditionnels – mais également "naturels" – tels le bois ou la pierre. Cette thématique est particulièrement lisible dans les enquêtes "montagne" où le chalet constitue un point de repère fort, souvent mentionné dans le nom que les personnes enquêtées proposent pour qualifier la catégorie qu'ils ont formée (tab.42).

Tableau 42. Exemples d'intitulés relatifs à l'"authenticité territoriale" du cadre bâti

Exemples de classification des photographies : titres des intitulés proposés par les destinataires enquêtés	**Code - profil de l'enquêté**
« *le fait de garder l'authenticité en montagne, comme les chalets et les sapins. Là, on sait qu'on est en montagne* »	G-E9
« *ça représente la montagne comme je l'imagine enfin comme je la préfère ; c'est authentique (bois, sapins, pierres)* »	G-E19
« *les habitations traditionnelles, les chalets en bois* »	G-E29
« *tout ce qui représente les chalets ; ce qui est plus ou moins typique* »	G-E31
« *ce qui me plaît ; les chalets en bois ; ce qui reste un peu authentique en montagne* »	G-E43
« *l'authentique* »	S-E33
« *le plus local et folklorique, le côté nature et tranquillité, les logements qui essaient d'être typiques (pas trop haut et assez nature)* »	S-E62
« *la conservation du patrimoine local* »	S-E37
« *le côté typique en station ; les petits villages* »	G-E11
« *l'habitat traditionnel ; bien intégré à l'environnement ; l'esprit du village de montagne* »	G-E15
« *le village traditionnel de montagne* »	G-E29
« *le petit village de montagne ; sur les plateaux avant les stations ; c'est le bois* »	G-E30
« *les villages, les paysages* »	G-E36

Cet habitat "authentique" fait également écho à la notion de « village », à laquelle les destinataires font largement référence lors des enquêtes effectuées en montagne. Le village, à valeur protectrice, apparaît comme un terme clé des touristes, ce qui n'est pas anodin. En effet, « *aux confins de la vie sociale* », le village symbolise « *l'image embryonnaire de la vie collective, du contact, de l'hospitalité ancienne* » ; « *son voyage est la quête d'une civilisation ancestrale, union recommencée avec une sociabilité privilégiée, parce que simple, et située en marge du grand réseau* » (URBAIN, 1993, p.161). On retrouve une dimension centrale de l'individu hypermoderne en quête de liens et de sociabilités ; quête qui s'ancre dans le mythe du village alors que la dissolution ville/campagne ne cesse de s'accroître. Le village renvoie à l'idée d'une communauté locale plus ou moins mythifiée dans un monde globalisé. Il permet du même coup de rêver à une forme d'ancrage ou d'enracinement local, même s'il n'est que temporaire.

1.2.2. L'évocation vernaculaire des conceptions contemporaines

La question de cette "quête d'authenticité" est par ailleurs paradoxale. Tous paraissent convaincus et attirés par l'habitat qu'ils qualifient de « *traditionnel* » (G-E42, S-E40), « *typique* » (G-E2, G-E11, G-E15, G-E20, G-E36) ou « *authentique* » (G-E43), mais ces termes ne sont jamais définis. Ils paraissent recouvrir des réalités diverses, comprenant des réalisations plus contemporaines, requalifiées ou empruntant au vocabulaire architectural vernaculaire. Le recours aux matériaux "naturels" que sont le bois et la pierre joue un rôle essentiel dans cette forme d'intégration, si ce n'est d'humanisation, du cadre urbain et touristique. Dans le nuage des représentations attractives des stations de montagne, six photographies sur vingt-six renvoient à ces conceptions urbaines, ancrées sur le modèle du village vernaculaire, mais créées *ex nihilo* au XX^{e} siècle (cliché 65).

Cliché 65. Des conceptions contemporaines au vocabulaire architectural traditionnel

A62 – montagne *Identifiée comme attractive par 80% des enquêtés*	A30 – montagne *Identifiée comme attractive par 80% des enquêtés*
« là, c'est le petit village, c'est sympa » *« c'est sympa les façades avec les pierres »* *« ça c'est typique, ça fait très petit village de montagne, il manque juste un peu de monde »* *« ça fait "cocooning" »* *« c'est une tentative de restauration »* *« il y a un côté Walt Disney dans cette station, j'aime bien, et puis les commerces sont à taille humaine »* *« c'est l'aménagement d'un vieux village ; ce n'est pas créer des villages mais leur donner l'occasion de se développer, sans construire des immeubles, avec des commerces de proximité »*	*« l'habitat fait avec de la pierre, ça dénote moins quand même »* *« c'est assez clean Saint-Lary du côté de l'architecture »* *« c'est Saint-Lary, il est sympa le village »* *« ce n'est pas une station, c'est plutôt un village avant »* *« C'est Saint-Lary ça, le village a été reconstitué à l'ancienne, mais ce n'est qu'une reconstitution et, à côté, le reste c'est des grands buildings assez vilains. Enfin, déjà, ils essaient de bien faire »*

A5 – montagne *Identifiée comme attractive par 76% des enquêtés*	A18 – montagne *Identifiée comme attractive par 64% des enquêtés*
« c'est mignon les petits chalets » *« j'aime bien quand il y a des sapins. Ici, ils viennent d'en planter, c'est une bonne initiative »* *« ça fait photo carte postale, très calme »* *« c'est La Pierre Saint-Martin, j'aime plutôt bien comme station. J'aime leurs chalets qui sont bien intégrés à la montagne car ils ont gardé les sapins »* *« ça fait tassé, ce n'est pas super »*	*« j'aime beaucoup quand il y a du bois »* *« avec la pierre et le bois ce n'est pas trop mal »* *« ce n'est pas trop vilain »* *« c'est sympa ces toitures »* *« c'est dommage qu'il n'y ait pas de neige, ça aurait été mieux »* *« ce n'est pas trop mal, mais c'est uniquement des locaux à dormir, ça doit manquer de vie et de commerces »* *« je n'aime pas, c'est trop tassé »*

En termes d'aménagement, les touristes interrogés se révèlent plus indulgents que les chercheurs qui découvrent ces modèles d'aménagement "pastiche" concrétisant une montagne imaginaire multipliant les stéréotypes, dans une visée marchande de la montagne et de son urbanisation (chapitre 1). À l'encontre de cette acception "scientifique" que l'on partage, les touristes semblent en majorité se contenter de l'image de la montagne qu'on veut bien leur offrir – même si celle-ci est expurgée de sa réalité. Ce bricolage, appréhendé par les chercheurs comme une "construction artificielle", traduit et symbolise finalement une identité touristique (de la montagne ou du littoral) en évolution permanente, en continuelle (re)construction. Les destinataires hypermodernes, tolèrent, voire revendiquent cette forme de tradition recomposée, dans laquelle se lisent pourtant les rapports marchands et mercantiles de notre temps. La majorité des touristes interrogés apprécie ce "relookage" du cadre bâti qu'ils assimilent souvent à un effort esthétique. Ils considèrent par exemple que « *mettre du bois et de la pierre, c'est bien de faire ça pour camoufler un peu, ça permet de garder un peu le côté chaud de la montagne* » (G-E11). Toutefois, l'habillage du cadre bâti par un placage de pierre et de bois, s'il constitue un effort apprécié, ne suffit pas à faire basculer clairement toutes les images dans la tendance attractive (cliché 66).

Cliché 66. Attractivité relative de l'habillage du cadre bâti

A64 – montagne

Identifiée comme « répulsive » par 34% des enquêtés, comme « neutre » par 16% et comme « attractive » par 50%

« c'est grand, mais ce n'est pas trop mal fait encore »
« ce n'est pas trop mal »
« ça fait neuf, mais c'est en pierre quand même »

Il semble que les touristes hypermodernes recherchent plutôt l'image qu'ils se font de la montagne, « *la montagne comme on aimerait qu'elle soit ; les chalets, les toits en bois* » (G-E33). On rejoint à ce sujet les analyses de Rachid AMIROU (2007, p.46) : « *le touriste postmoderne ne recherche pas l'authentique en soi, mais sa version soft, fabriquée par l'industrie des loisirs. Il se contente d'un simulacre de réalité ou d'authenticité* ». Cet auteur considère que ces touristes ne sont cependant pas dupes. Rares sont toutefois les enquêtés ayant permis de nourrir ce second constat (environ cinq sur cent dix). Ils soulignent alors que « *c'est peut-être du faux* », que « *le village a été reconstitué à l'ancienne mais ce n'est qu'une reconstitution* » (G-E2), que « *ce n'est pas du béton, même s'il doit y avoir du béton sous le bois, il ne faut pas se voiler la face* » (G-E33), ou encore qu'« *ils pourraient refaire des efforts, je ne sais pas, intégrer un peu plus les immeubles… de là à les plaquer de bois comme partout je ne sais pas si c'est la solution…* »[404].

On peut également faire le constat de l'existence d'une forme de discordance entre la demande de nature en station et celle d'un cadre bâti "authentique". D'une part, la représentation des lieux touristiques est fortement marquée par l'idée de paysage naturel non anthropisé. Les destinataires des stations sont en attente d'un espace mythifié où la nature a été conservée. Ils considèrent que « *maintenant les gens qui viennent en station, ce sont des gens qui vivent dans la ville et ils ne veulent pas retrouver le béton de leur quotidien* » (G-E2). D'autre part, les clientèles touristiques hypermodernes recherchent un cadre bâti fait de maisons ou de chalets traditionnels et individuels – corollaires à l'habitat pavillonnaire qui se développe en ville – ainsi qu'un ensemble de commodités plus ou moins "urbaines" ; deux éléments qui marquent fortement l'espace. Comme l'a souligné Jean-Didier URBAIN (2002, p.269), si 81% des Français interrogés sur le littoral en 1991[405] répondent souhaiter *« que la*

[404] Entretien du 12 janvier 2009.
[405] Sondage SOFRES-Le Point réalisé du 3 au 6 mai 1991 auprès d'un échantillon représentatif de 1000 personnes de 18 ans ou plus : *La perception du littoral par les touristes français (été 1992)*.

nature soit préservée », seulement 28% ont souhaité dans le même temps « *qu'il soit moins urbanisé* ». Selon cet auteur, *« il y a la morale écologique et il y a la religion balnéaire. Il y a ce qu'on dit et il y a ce qu'on fait – éternel décalage entre attitudes et comportements* ». Constat en partie confirmé par ces enquêtes réalisées auprès des touristes en montagne et sur le littoral. Il semble toutefois important de préciser et de nuancer ces propos. En effet, les enquêtés réclament plus d'espaces vierges et de nature, mais, dans le même temps, ils critiquent fortement la trop grande densité du cadre bâti dans certaines stations (on y reviendra).

Le paradoxe semble renforcé : les touristes apprécient finalement des images d'une montagne mitée par le développement intensif de l'urbanisation, tant que celle-ci sait se parer des vertus de l'authenticité. La photo A52 qui représente un versant de montagne fortement urbanisé à Grimentz est l'image identifiée le plus souvent comme la plus représentative de la tendance « attractive » (citée vingt-huit fois sur cinquante). Rares sont les enquêtés (seulement deux enquêtés c'est-à-dire 4% de nos interlocuteurs) à souligner au sujet de cette photographie que « *trop de chalet tue le chalet ! ça fait termitière…* » (G-E17), ou encore, « *c'est sympa ces chalets, mais il y en a beaucoup, sur tout le versant, c'est un peu serré* » (G-E9). Le mitage spatial fait rarement scandale lorsqu'il se pare des vertus de l'authenticité.

Si le chalet et l'habitat individuels dit "authentiques" ont largement la faveur des touristes enquêtés, les conceptions contemporaines, ancrées sur le modèle de la « machine à habiter », sont à l'inverse largement critiquées.

1.3. Une critique des conceptions contemporaines fordiennes

La dimension *fordienne* des conceptions touristiques (chapitre 1) fait l'objet de critiques acerbes centrées sur deux objets : l'immeuble collectif de grande envergure et la prépondérance accordée aux espaces de circulation motorisée. À ces deux problématiques s'ajoute également celle de la monofonctionnalité temporelle de l'activité touristique, c'est-à-dire celle des enjeux soulevés par la saisonnalité. Si les remarques sont virulentes, elles ne sont toutefois pas dénuées de paradoxes, comme on tâche de le mettre en évidence au fil du texte et de la réflexion.

1.3.1. Mise en cause de la « machine à habiter »

Si l'on traite principalement dans ce travail la question de l'aménagement des espaces publics, on ne peut toutefois ignorer le rôle joué par le cadre bâti et les espaces « privatifs » qui bordent justement cet espace public et constituent une composante essentielle de ce paysage urbain. La problématique de l'hébergement est complexe. Sa mise en cause, si elle est effective, n'est pas catégorique et se module au regard du bâti envisagé.

La grande majorité des enquêtés s'accorde sur la petite maison ou le chalet individuel en bois comme gage d'"authenticité", mais certains ont toutefois conscience qu'il serait illusoire de généraliser de telles tendances. Les immeubles collectifs relèvent d'une nécessité économique (location et achat moins onéreux) et sont tolérés pour cela : « *il en faut* » (G-E17,

S-E27, S-E44). Ils renvoient également à une nécessité paysagère (souvent occultée), puisqu'ils constituent une alternative à la multiplication des maisons individuelles qui participe au mitage de l'espace. Ils ont par ailleurs contribué à la relative démocratisation des vacances. « *Ça fait un peu cité H.L.M., mais c'est vrai que ça permet sans doute d'ouvrir les vacances au ski à un public plus large […] Il y a trop de gens qui viennent au ski donc ça ne peut pas être tout super […] Il faut savoir si on veut que ce soit tout bien mais alors réservé à une élite* » (G-E21). De plus, les touristes sont désormais habitués à trouver ce type d'hébergement en station, ça ne les choque plus réellement, surtout s'ils apprécient la destination par ailleurs (ancienneté de la fréquentation, lieu de souvenirs, etc.). Ils sont moins critiques devant les barres d'immeubles d'une station qu'ils fréquentent régulièrement. Une touriste qui séjourne régulièrement à Gourette reconnaît par exemple que « *c'est des barres mais ici, comme on est habitué, ça nous semble moins grave du coup* » (G-E5). De même, une autre souligne que « *j'aime bien Gourette malgré tous les défauts que je lui trouve. Il y a toute une histoire, j'y vais depuis que je suis toute petite, je suis attachée à la région et à la station, ma famille n'est pas loin et j'y ai mes souvenirs d'enfance, j'ai vu la station évoluer* » (G-E35). Certains apprécient d'ailleurs ces immeubles lorsque leur emplacement est favorable à une pratique "skis aux pieds". Dans ce cas, ils considèrent que « *c'est un peu différent, ce n'est pas les barres classiques car là c'est au bord des pistes, on respire plus, il y a de l'espace et une super vue, c'est bien car après on n'a plus à bouger* ». De même, une saisonnière interrogée le 26 février 2009, à La Pierre Saint-Martin, avoue que, même si ces « *tours et ces bâtiments* » lui déplaisent, « *ils ont un gros avantage : quand vous avez des personnes âgées qui accompagnent les petits-enfants vous êtes sur les pistes et vous avez quand même le spectacle de la neige aussi, les feux d'artifice qui sont tirés là…c'est aussi un avantage* ». Le modèle d'aménagement en pied de piste (ou de plage), prôné en son temps par le S.E.A.TM, fait ici l'objet d'une critique plus mesurée (cliché 67).

Cliché 67. Une critique mesurée des hébergements en pied de piste

A56 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 50% des enquêtés, comme « neutre » par 18% et comme « attractive » par 32%*	A60 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 54% des enquêtés, comme « neutre » par 16% et comme « attractive » par 30%*	A2 – montagne *Identifiée comme « répulsive par 36% des enquêtés, comme « neutre » par 12% et comme « attractive » par 52%*
« le grand ensemble au milieu de nulle part, mais si on veut skier, il faut bien une grosse capacité d'accueil » *« c'est marrant, ces barres d'immeuble ne me choquent pas tant que ça, malgré les barres, c'est plutôt bien conçu »* *« j'y suis allée aux Ménuires, c'est moche comme station, moi qui ne skie pas beaucoup ça ne m'intéresse pas »* *« c'est un gros ensemble, c'est l'inconvénient des Alpes ces gros trucs comme ça des années 1970 »* *« on se croirait en ville »* *« ça fait futuriste tous ces bâtiments dans le fond, c'est dommage que ce soit vide et sans arbres »*	*« c'est l'usine à ski, c'est horrible »* *« encore des immeubles bof »* *« c'est comme la Grande Motte »* *« c'est un peu différent, ce ne sont pas les barres classiques car c'est au bord des pistes, il y a de l'espace et une super vue et en plus après on a plus à bouger »* *« les appartements ont une vue magnifique sur la montagne*	*« c'est sympa, c'est le haut de Saint-Lary non ? »* *« c'est le côté sportif, dans une station comme ça, on ne vient pas pour faire du shopping »* *« la vue des pistes est sympa »* *« c'est bien d'avoir les remontées mécaniques au pied des immeubles »* *« c'est vraiment le type de carte postale qu'on trouve pour les stations »* *« ces infrastructures ne sont pas très jolies, mais il n'y en a pas à outrance encore, on voit la nature autour »* *« ces barres en béton créées après guerre défigurent vraiment les sites de montagne, il n'y a pas d'effort d'intégration, c'est l'usine à touristes. Encore, en hiver, avec la neige, ça peut passer, mais l'été c'est horrible »* *« c'est l'usine à ski, je n'aime pas ces grands trucs »*

Les critiques sont particulièrement rudes vis-à-vis des constructions réalisées dans les années 1960-1970 selon un esprit *fordo-productiviste* qui a perverti l'approche *keynésienne* et *corbuséenne* de ces aménagements (chapitre 1). Cette évolution du modèle urbanistique a contribué à la perte de son caractère original et, en architecture, au passage de la « machine à habiter » à la "cage à lapin" – cliché 68.

Cliché 68. Une critique acerbe de la « machine à habiter » en station

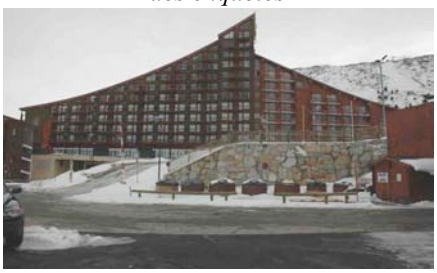
<table>
<tr>
<td>A31 – littoral
Identifiée comme « répulsive » par 86% des enquêtés

« c'est horrible »
« mais comment les gens font-ils pour vivre là-dedans ? »
« c'est moche, ça fait un peu hôpital »
« ça pourrait aller dans le tas de ce qui ne fait pas station balnéaire, mais plutôt banlieue »</td>
<td>A74 – littoral
Identifiée comme « répulsive » par 86% des enquêtés

« les bâtiments sont trop carrés, je n'aime pas »</td>
<td>A72 – littoral
Identifiée comme « répulsive » par 81% des enquêtés

« c'est un gros bloc pas génial, il en faut des immeubles, mais bon, ce n'est pas super »</td>
</tr>
<tr>
<td>A29 – littoral
Identifiée comme « répulsive » par 78% des enquêtés

« c'est l'enfer, tout ce que je déteste »
« je n'aime pas ces gros bâtiments, c'est étouffant »
« c'est la Costa Brava, on reconnaît car c'est vraiment horrible, quand on voit ça, on n'a qu'une envie c'est de partir »
« c'est horrible ! ça doit être à Port Barcarès ou quelque chose comme ça »</td>
<td>A21 – littoral
Identifiée comme « répulsive » par 74% des enquêtés
 </td>
<td>A61 – littoral
Identifiée comme « répulsive » par 74% des enquêtés
 </td>
</tr>
</table>

A41 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 70% des enquêtés* *« c'est l'horreur ça »* *« c'est d'une laideur »* *« c'est affreux »*	A67 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 70% des enquêtés* *« ces grands immeubles, c'est l'horreur »* *« c'est très bétonné, c'est dans les Alpes ? »* *« c'est le pire, je n'ai pas envie d'y aller, quelle horreur, on vous entasse là et puis : "allez, bonne semaine" »*	A74 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 70% des enquêtés* *« je n'aime pas ces grands bâtiments »* *« je ne me vois pas loger là-dedans, on se croirait en banlieue parisienne »* *« c'est vraiment pas terrible »* *« c'est la banlieue parisienne, faite pour les parisiens »*
A17 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 70% des enquêtés* *« cet immense immeuble avec ses minuscules fenêtres et ce grand parking derrière, ce n'est plus possible »* *« on a un parking plus ou moins désert »* *« ça fait H.L.M., ça ne s'intègre pas du tout »* *« c'est horrible »* *« je ne me rappelais pas qu'il y avait d'aussi grands immeubles à La Pierre Saint-Martin, je me souviens surtout des petits chalets »*	A7 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 68% des enquêtés* 	A31 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 60% des enquêtés*  *« c'est les Arcs, il est horrible ce bâtiment, je l'ai en photo sur mon portable »* *« c'est moche ces gros immeubles pour entasser les touristes »* *« c'est plutôt réussi comme architecture moderne »* *« c'est joli quand même cette architecture, il y a du bois, ça passe mieux »*

Lors des enquêtes "montagne", les images identifiées comme les plus « répulsives » concernent principalement des façades arrière d'immeubles en front de neige. Les enquêtés sont nombreux à considérer que « *ces immenses immeubles avec de minuscules fenêtres et un parking derrière ce n'est plus possible* » (G-E45). On voit par ailleurs poindre ici une des limites de ces conceptions touristiques contemporaines entièrement tournées vers le lieu de la pratique touristique et le paysage. Corollaire à ce choix d'aménagement, le plaisir de la déambulation dans la station est remis en question par un cadre architectural qui tourne le dos à l'espace urbain, offrant de nombreuses façades arrière au passant. Les enquêtés constituent

presque systématiquement une catégorie relative à ce cadre bâti qui fait l'objet de commentaires particulièrement acerbes (tab.43). Ils dénoncent les « *H.L.M.* », les « *grands ensembles* », ces « *usines à touristes* » et ces « *cages à poule* » qui « *dénaturent les lieux* », dans lesquels ils ne comprennent pas « *comment les gens font pour vivre là-dedans* ». Ils parlent de « *désastre* », évoquant ces « *blocs oppressants* » et cette « *architecture qui n'a rien d'original, qui vieillit mal et qui symbolise finalement la société de consommation* ».

Tableau 43. Une critique acerbe de l'urbanisme fordo-productiviste

Exemples de classification des photographies : titres des intitulés proposés par les destinataires enquêtés	**Code - profil de l'enquêté**
« ce qui ne me plaît pas. Je n'aime pas tous ces grands ensembles ; ce n'est pas super ; c'est les photos que j'élimine »	G-E4
« les grands bâtiments. C'est trop : trop de luxe, trop de grands immeubles ; ça gâche la montagne. On ne se sent pas en montagne. Quand on va en montagne on préfère voir des chalets »	G-E9
« ce que je condamne et que j'aime le moins comme ces grandes tours et ces barres »	G-E10
« le monde moderne ; les constructions anarchiques sans respect de la montagne »	G-E12
« les grands ensembles, le plus moche »	G-E13
« tous les grands ensembles que je n'aime pas »	G-E16
« les stations béton ; l'explosion des années 70 pour accueillir beaucoup de monde ; ça fait cité dortoir à la montagne »	G-E27
« toutes les mochetés qu'on a fait dans les années 60-70 et qu'on continue de faire d'ailleurs ; quel désastre »	G-E28
« les blocs, c'est oppressant »	G-E40
« les grands ensembles, les grosses stations ; les tours, la verticalité, les barres ; ça fait très années 70 ; les immeubles type Sarcelles, on se croirait en banlieue ; ça ne me plaît pas, ça ne devrait plus exister »	G-E45
« l'urbanisme à fond, pour le parisien qui va dans ces banlieues sur la côte ; c'est le tas "béton de France" »	S-E37
« ce qui n'évoque pas les vacances, c'est moche on dirait le 92 »	S-E12
« là où je ne voudrais pas passer mon séjour, ça fait un peu "cage à poule" »	S-E14
« ce qui déplaît, type HLM »	S-E18
« le côté cité HLM très déplaisant, ça ne donne pas envie d'y passer ses vacances »	S-E4
« trop touristique, trop d'immeubles, trop d'hôtels, trop de tout »	S-E23
« Babylone, trop de bâtiments partout »	S-E7
« ignoble, trop de béton ; les bâtiments qui font trop usine, sans charme »	S-E42
« les grandes côtes avec plein d'immeubles, l'urbanisme côtier débridé et moche, ce qu'on trouve surtout sur la côte méditerranéenne et qui correspond à une époque où ça faisait rêver ces constructions les pieds dans l'eau »	S-E58

L'idée d'être "entassé", comme une masse indifférenciée, semble insupportable au touriste hypermoderne en quête de distinction – au double sens de prise en compte de son individualité et de distinction sociale dans le cadre de la pratique touristique[406]. Les photos de façades avant d'immeubles d'envergure font également l'objet de fortes critiques, même si leur forme architecturale fait preuve d'une certaine originalité (l'adaptation du chalet individuel en chalet collectif), voire d'une relative intégration, ou encore si la vue offerte sur le paysage de la vallée est imprenable (cliché 69).

Cliché 69. Des immeubles plus ou moins bien intégrés mais toujours critiqués

<table>
<tr>
<td>A27 – montagne
Identifiée comme « répulsive » par 66% des enquêtés

« c'est un bâtiment moche, même s'il rappelle la forme du chalet »
« c'est vilain, mais c'est comme ça »</td>
<td>A37 – montagne
Identifiée comme « répulsive » par 64% des enquêtés

« ce n'est pas extraordinaire, même si le paysage autour est magnifique »
« les grandes tours comme ça, je n'aime pas du tout »
« ce n'est pas super ces tours jumelles »</td>
</tr>
<tr>
<td>A13 – montagne
Identifiée comme « répulsive » par 62% des enquêtés

« je n'aimerais vraiment pas arriver là-dedans. Le paysage est bien, mais pas cette barre là »
« c'est horrible »
« avec le bois, ces constructions ça passe mieux quand même »</td>
<td>A45 – montagne
Identifiée comme « répulsive » par 56% des enquêtés

« c'est très dense, après, c'est vrai qu'il faut bien héberger les gens qui viennent à la montagne »
« c'est bien d'avoir conservé de la végétation »
« c'est plutôt bien intégré, ça reste dans l'esprit du sapin et du chalet »</td>
</tr>
</table>

[406] L'exemple de La Pierre Saint-Martin est ici intéressant. Station « schizophrène » selon le terme employé par certains concepteurs, cette station propose une juxtaposition, relativement brutale, entre le « village des chalets » et les immeubles d'envergure en front de neige. Mais, ce que l'on aborde généralement comme un handicap peut ici également être appréhendé comme une force. La cohabitation de formes d'habitat collectif et individuel permet finalement de faciliter le processus relatif de distinction au sein même du microcosme de la station (qui constitue déjà en soi un espace de distinction).

L'aménagement *fordo-productiviste* des stations créées *ex nihilo* ne paraît plus véhiculer une image en adéquation avec les représentations et les attentes des touristes hypermodernes. Si le lieu de vacances a été conçu pour évoquer un ailleurs, il apparaît justement que ce ressort essentiel du parti pris de l'aménagement touristique semble s'être brisé dans ces destinations que les citadins associent rapidement à la ville – ou, plus exactement – à la banlieue. Le mythe des vacances ne semble pas s'accommoder de ce cadre bâti qui renvoie aux destinataires l'image de la ville dans tout ce qu'elle a de plus négatif, d'un quotidien difficile à admettre dans un lieu qui veut susciter le dépaysement. Comme le soulignent les touristes, « *c'est ce qu'on a en ville et c'est dommage d'avoir ça à la montagne* » (G-E35) ; « *ça n'évoque pas les vacances* » (S-E12). De même, pour d'autres, comme cet excursionniste interrogé, « *le béton, on sent qu'on fait plus dans le pratique que dans l'esthétique ; on ne se sent pas forcément à la montagne, ce sont les immeubles qu'on pourrait trouver n'importe où* » (G-E21). Loin d'évoquer la rupture, le dépaysement, le cadre bâti rappelle durement la réalité urbaine d'une station constituée par la transposition de la cité en montagne ou en bord de mer. Ce constat rejoint les analyses de Jean-didier URBAIN (2002 p.363-364), qui souligne que *« le scandale de l'urbanisation du littoral, sous la forme de Manhattans balnéaires et autres HLM « costa braviennes », n'est pas seulement écologique ou esthétique. Il est symbolique. […] Cette urbanisation récente casse tous les signes du rêve, ceux à travers lesquels peuvent s'exprimer et se vivre le sens de la hutte et le goût du refuge* ».

Finalement, les immeubles d'envergure construits en montagne, comme les grands ensembles des villes, sont à la fois les témoins d'un passé glorieux et d'un présent aujourd'hui largement critiqué. Les collectivités sont amenées à « *prendre conscience du caractère public des parties en vue depuis l'espace public et donc, de l'intérêt d'une action publique sur ce patrimoine privé* » (ATOUT FRANCE, 2010, p.101). Les enjeux de gouvernance urbaine entre les acteurs publics et privés apparaissent déjà essentiels. Avant de revenir sur ce point, il est important d'aborder l'autre pan de cet aménagement *fordien* largement critiqué : la prépondérance accordée à la circulation motorisée.

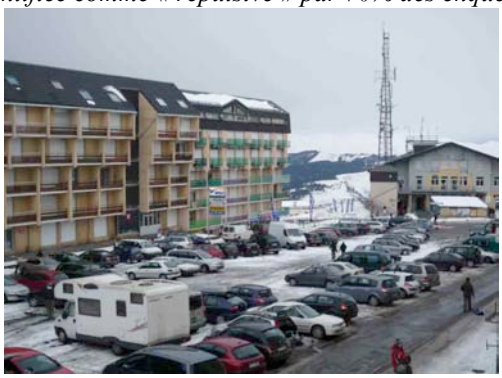
1.3.2. La place de l'automobile questionnée

Au-delà du primat accordé à la « machine à habiter », devenue "cage à lapin", les critiques renvoient également au primat accordé au mouvement et aux circulations motorisées dans ces conceptions urbaines modernes centrées sur un accès "skis aux pieds" ou "pieds dans l'eau". Ces réalisations sont partiellement remises en question par les destinataires hypermodernes et soulèvent aujourd'hui de nombreux paradoxes. Ces espaces « *bétonnés* » sont connotés très négativement ; ils ne semblent pas rentrer dans l'univers de référence des vacances et de la station touristique (cliché 70). S-E28 réalise un groupe qu'elle intitule : « *les photos nulles avec les parkings* », en ajoutant, surprise de trouver de telles photos de la station, « *c'est une drôle d'idée d'avoir pris ça en photo* ». Quant à S-E15, il semble assez démuni devant ce type de cliché qui ne correspond absolument pas à son référentiel touristique et qu'il a, de fait, bien du mal à classer : « *je fais un groupe avec les routes et les voitures, les photos que je ne savais pas où placer* ». Ces espaces de circulation et de stationnement sont au fondement de

la classification des touristes enquêtés qui constituent le plus souvent un groupement spécifique du type : « *tout ce qui est voirie et aménagements* » (G-E18), « *les systèmes de locomotion, de déplacement, les parkings* » (G-E8), « *tout ce qui est accessibilité en station* » (G-E39), etc.

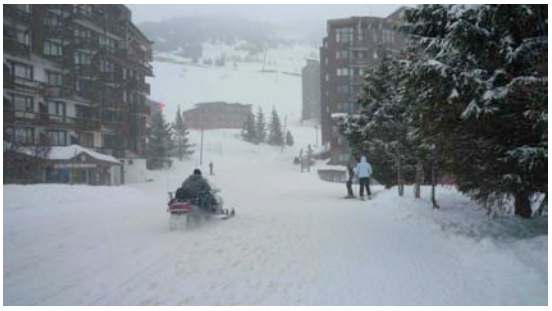
Cliché 70. Des espaces de stationnements critiqués

<table>
<tr>
<td>A66 – littoral
Identifiée comme « répulsive » par 70% des enquêtés

« s'il n'y avait pas eu les voitures ça n'aurait pas été trop mal »
« c'est zéro les parkings, mais il en faut ; c'est vilain mais c'est utile »</td>
<td>A23 – montagne
Identifiée comme « répulsive » par 70% des enquêtés
 
« dans ces stations, il n'y a jamais de place pour se garer, les parkings c'est important »</td>
</tr>
<tr>
<td>A2 – littoral
Identifiée comme « répulsive » par 64% des enquêtés
 </td>
<td>A42 – littoral
Identifiée comme « répulsive » par 64% des enquêtés
 </td>
</tr>
</table>

L'exemple d'Avoriaz, station sans voiture, est intéressant (cliché 71). Il est relevé par un saisonnier de Saint-Lary, interrogé le 13 janvier 2009 : « *il n'y a qu'Avoriaz qui sort vraiment du lot, c'est indéniable : il n'y a pas de voitures et ça change toute l'atmosphère de la ville. Le soir tu te balades en ville, tu ne cherches même pas à savoir s'il y a une voiture qui risque d'arriver à droite ou à gauche* ».

Cliché 71. Avoriaz, une station sans voiture



Clichés : E. Hatt, janvier 2009

Si l'automobile a longtemps été associée à une image de liberté, elle renvoie également, à l'ère du développement durable, à l'idée de pollution, de stress et d'incivilité. Un touriste évoque *« la pollution : plein de voitures et des parkings »* (S-E7). De même, une habitante de Gourette estime que : « *pas de pollution de voitures, il faut se diriger vers ça maintenant* » (S-E45). Cette pollution est notamment visuelle, les enquêtés parlent « *d'envahissement* » (G-E5) et « *d'encombrement* » (G-E14). Les parkings « *gâchent* » le paysage qui est souvent grandiose dans ces stations touristiques de montagne et du littoral. Beaucoup reconnaissent néanmoins leur utilité indéniable. Les espaces de stationnement sont dans ce cadre vécus comme un mal nécessaire (tab.44). Condensé de la modernité, la voiture cristallise la diversité des représentations portées sur cette période qui a suscité espoirs, comme craintes. Les commentaires des touristes reflètent ces contradictions. Ils sont en attente d'espaces de déambulation agréables et libérés des automobiles lorsqu'ils sont à pied, mais ils ont largement recours à la voiture (elle-même toujours plus élaborée) pour se rendre sur le lieu de leur pratique touristique.

Tableau 44. Les représentations paradoxales des espaces de stationnement : un mal plus ou moins nécessaire

Exemples de commentaires formulés par les enquêtés au sujet des espaces de stationnement	**Code - profil de l'enquêté**
« *c'est nécessaire quand même les parkings sinon les touristes ne monteraient pas* »	G-E15
« *les parkings en bord de plage ne donnent pas envie, mais bon il faut bien se garer quelque part* »	S-E4
« *les parkings, c'est vilain mais c'est utile* »	S-E33
« *il faut bien des parkings quand même* »	S-E24
« *c'est toujours le problème en station, ça manque de place pour se garer […] il faut être au pied des pistes c'est mieux* »	G-E20
« *si on laisse sa voiture en bas, on n'a plus son matériel sur place* »	G-E16
« *les parkings c'est un problème : on aime se garer au pied des pistes, mais ça a un caractère utopique car ça manque de place en montagne* »	G-E31
« *il faut bien des parkings, mais c'est mieux quand ils sont en bas et que des navettes mènent à la station* »	G-E14

La question du stationnement en station est lourde de paradoxes : les touristes interrogés ne veulent pas les voir car ils gâchent le « paysage », mais ils veulent qu'il y en ait au cœur de la station car c'est le plus pratique. Ce point amène à s'interroger sur l'emplacement des espaces de stationnement et sur les modalités d'aménagement existant à ce sujet (parkings souterrains, périphériques, sous couvert forestier, etc.). L'emplacement des espaces de stationnement est un enjeu essentiel et stratégique qui sous-tend des représentations paradoxales. On s'intéresse ici au cas des parkings périphériques. Plusieurs enquêtés soulignent qu'il n'est pas indispensable de se garer au pied des pistes. Les parkings en contrebas sont appréciés s'ils sont bien reliés à la station (par télécabine ou par navette). Les photos présentant des moyens de transport relativement originaux permettant de réaliser la liaison entre le lieu de stationnement et le lieu de la pratique touristique sont, dans l'ensemble, appréciées (traîneau, petit train, luges à bagages) – cliché 72.

Cliché 72. Des moyens de transport originaux

A44 – montagne *Identifiée comme « attractive » par 66% des enquêtés*	A9 – montagne *Identifiée comme « attractive » par 60% des enquêtés*	A61 – montagne *Identifiée comme « attractive » par 46% des enquêtés*
« c'est sympa la calèche pour se déplacer » *« c'est bien le traîneau comme alternative »* *« la promenade et le silence »* *« c'est marrant ça, j'aime bien »* *« c'est Avoriaz ça, non ? c'est une station sans voitures, c'est bien »*	*« c'est sympa ce petit train, c'est une bonne idée »* *« c'est bien les moyens de locomotion en commun pour préserver la montagne »* *« c'est bien pour transporter des skieurs »* *« c'est sympa, on sent l'effort pour accueillir, c'est convivial »*	*« c'est marrant ça, les luges à bagage, c'est une bonne idée »* *« c'est pratique ces luges à bagage »* *« c'est rigolo, c'est atypique »* *« ils devraient faire ça dans toutes les stations »* *« c'est marrant ces luges, mais ça fait caddy de supermarché »*

De même, la photo qui présente une navette gratuite (A73) est largement commentée et plutôt appréciée (cliché 73). Certains avouent néanmoins, comme G-E25, que *« c'est vrai que c'est pratique car on n'a pas à bouger la voiture, mais en même temps c'est contraignant, il faut respecter les horaires et tout ça, ce n'est pas génial en vacances »*. Les vacances paraissent associées à l'idée de liberté qui s'accommode mal des contraintes et obligations liées à l'utilisation de transports en commun.

Cliché 73. Un stationnement périphérique plus ou moins apprécié

A73 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 16% des enquêtés, comme « neutre » par 36% et comme « attractive » par 48%*	A65 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 42% des enquêtés, comme « neutre » par 28% et comme « attractive » par 30%*
« les navettes c'est pratique, et elles sont gratuites» *« les navettes c'est important dans l'accessibilité »* *« c'est bien les navettes pour laisser les voitures en bas. C'est bien d'éviter d'avoir les voitures en station, c'est plus agréable et plus sécurisé avec les enfants »*	*« il en faut des parkings, mais là, c'est trop »* *« ces grands parkings en entrée de station, ce n'est pas super, mais je ne vois pas comment faire autrement »* *« c'est bien, le parking est grand, c'est pratique »* *« les parkings comme ça, c'est dingue, mais après, comment faire pour éviter ça ? »*

Ici émerge également le conflit (plus ou moins conscient) entre la fonctionnalité et l'"esthétique" du lieu. La question qui se pose est celle du traitement de ces espaces de stationnement. Les stations ne se réduisent plus à des "machines à skier" dans la société hypermoderne française en attente d'une qualité d'accueil et de traitement des lieux urbains. Les espaces de stationnement sont des espaces d'interface (entre l'automobiliste et le piéton – et inversement) qui ne peuvent être négligés. Ne serait-il pas envisageable de trouver un compromis entre fonctionnalité et esthétique ? Il s'agirait de paysager les parkings pour favoriser leur intégration à l'espace et atténuer l'image trop urbaine qu'ils véhiculent, tout comme les conflits d'usage dont ils font l'objet. L'accompagnement du visiteur dans cette transition "espace routier – espace de vacances" conduit à travailler les espaces de stationnement au cœur de ce passage qui institue l'automobiliste en piéton. La question de l'aménagement des espaces de circulation piétonne visant à relier les parkings aux espaces de la pratique touristique est essentielle (cliché 74). Lorsqu'on fait le choix de positionner les espaces de stationnement en dehors des lieux d'image et d'usage centraux, il s'agit de maintenir un lien de proximité, à la fois physique et symbolique, afin de faire apparaître cette liaison comme une évidence, comme un possible immédiat (continuité des cheminements, homogénéité du mobilier urbain, signalétique de jalonnement, etc.).

Cliché 74. Des espaces de stationnement plus ou moins appréciés

A15 – montagne

Identifiée comme « répulsive » par 28% des enquêtés, comme « neutre » par 22% et comme « attractive » par 50%

« même si c'est un parking, ce n'est pas mal avec cette vue en fond »

« les parkings, il en faut bien »

« ça c'est désolant, on arrive à la montagne et c'est Los Angeles avec pleins de ronds-points »

« la photo de parking en montagne est un peu insolite »

La question de la place accordée aux circulations motorisées constitue un enjeu urbain fondamental des sociétés hypermodernes, tout comme celle de la saisonnalité touristique des stations *archipels*.

1.3.3. La station comme espace vécu ou la hantise du hors-saison

La thématique de la monofonctionnalité touristique ressort avec insistance lors des enquêtes. La saisonnalité est un problème fondamental qui transforme profondément et durablement le paysage de la station. Cette problématique est particulièrement prégnante dans le cas des enquêtes "littoral" dont les photographies incorporées aux deux corpus ont été prises entre les mois de mars et juin 2009.

Le caractère éminemment saisonnier de l'activité touristique des stations contemporaines paraît préjudiciable à la perception des clientèles de passage en hors-saison, qui découvrent parfois une ville déstructurée, abandonnée et délaissée. Une ville fantôme, sans vie, sans rêves, qui s'oppose de façon trop brutale à l'effervescence estivale. "Volets clos", commerces fermés, parkings déserts : triste tableau présenté aux rares touristes qui ont eu le malheur de venir. Les commentaires formulés par les destinataires enquêtés confirment ce constat issu de l'observation directe et des observations des acteurs de terrain. Les commentaires formulés à ce sujet sont assez durs (tab.45). La question de la forte saisonnalité semble d'autant plus problématique pour les personnes qui vivent à l'année dans cette station bicéphale qui, elle, ne vit réellement que l'été.

Tableau 45. La « contre-image » de la station en dehors de la saison touristique

Exemples de commentaires formulés par les enquêtés au sujet de la saisonnalité	**Code - profil de l'enquêté**
« l'hiver c'est la saison de l'oubli , c'est moyen, j'y vais peu »	S-E27
« il ne faut pas venir l'hiver, c'est mort de chez mort, il n'y a vraiment rien à faire. On était venu une fois alors qu'on était à Dax, mais on n'aurait pas dû, on ne le refera plus ! »	La mère de S-E21 (propriétaire d'une résidence secondaire)
« c'est le moche, le triste : c'est la côte l'hiver, le hors-saison quand la station est fermée et qu'elle perd toute fonction et tout sens ; les habitations sont vides mais elles sont là et on les voit »	S-E58
« *c'est dur, c'est lourd, c'est pesant à l'année cette solitude* »	S-E59
« l'aspect esthétique ressort d'autant plus en hors-saison. En saison avec l'animation et tout on le voit moins. Mais pour les gens qui débarquent hors-saison, qui arrivent fin septembre, vraiment… là on voit que c'est moche comme tout. Ça manque de continuité, ça manque d'esthétique. […] Il faut améliorer l'aspect esthétique pour faire venir et fidéliser les commerces sur six mois »	Habitante – Seignosse-Océan – 21 janvier 2009
« *ce qui est dommage, c'est vrai que c'est l'hiver. On a été recensé et on est quand même 800 a priori sur le Penon ; je trouve quand même ce chiffre gros, ça fait déjà un petit village. Je trouve dommage qu'il n'y ait rien à l'année. Bon je sais que c'est dur, on ne va pas dire à quelqu'un « tu t'installes à l'année et puis voilà », surtout qu'il y a pas mal de gens qui travaillent à l'extérieur, qui font leurs courses ailleurs, avant d'arriver ici. Mais c'est vrai que c'est dommage qu'il n'y ait pas au moins un petit commerce de proximité* »	Habitant – Seignosse-Océan – 9 février 2010

Les clichés de stations dont l'aspect « hors-saison » se dégage de façon marquée sont classés par une forte proportion des destinataires enquêtés dans la tendance répulsive (cliché 75).

Cliché 75. Des stations marquées par une forte saisonnalité touristique

B45 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 76% des enquêtés* *« franchement, c'est affreux »* *« on dirait un bas de cité dans la région parisienne »* *« c'est critiquable, mais bon, c'est en hors saison »*	B43 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 62% des enquêtés* *« je vais encore critiqué, mais c'est vieux, ça fait abandonné »* *« il y a des trucs durs »*	B12 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 62% des enquêtés* *« un terrain vague qui me laisse indifférent »* *« mais c'est quoi ? un champ de tir ?*
B35 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 62% des enquêtés* *« l'hiver en station il n'y a personne et c'est moyen »*	B50 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 68% des enquêtés* *« sans neige, ce n'est vraiment pas super »* *« tout le contraste est là : énormément de logements, mais une seule personne »*	A74 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 70% des enquêtés* *« je ne me vois pas loger là-dedans, on se croirait en banlieue parisienne »* *« c'est vraiment pas terrible »* *« c'est la banlieue parisienne, faite pour les parisiens »*

En station de sports d'hiver, cette question de la saisonnalité est paradoxalement moins prononcée (bien que de nombreuses photos aient là encore été prises durant la basse saison, en novembre et décembre). Les touristes interrogés durant la saison hivernale ne viennent que rarement à l'intersaison et considèrent comme relativement "normal" que la station ne fonctionne qu'en hiver, lorsque la neige est présente. Le vocabulaire employé est moins critique, moins dur vis-à-vis de cette transformation paysagère induite par la saisonnalité ; il s'agit plus d'un constat, d'une habitude, comme résignée : c'est « *l'après-foule ; la station en hors vacances ou en fin de journée ; c'est la vie de la station* » (G-E2). Point de critique, seulement un constat : la station ne vit (en tout cas pour cet enquêté) que durant quelques mois, le temps de la saison hivernale. Un autre touriste avoue également que « *si on veut skier il faut une grosse capacité d'accueil ; ça, ça ne vit que trois mois dans l'année mais bon, quand on y est, on est content d'y être !* » (G-E39). En définitive, cette problématique serait moins visible pour ces touristes qui ne viennent que l'hiver et qui ne sont pas confrontés

quotidiennement au paysage bicéphale de la station. À peine 10% des enquêtés à Gourette font exception (principalement des touristes qui fréquentent également la station l'été), en soulignant que « *si c'est pour que ça ne soit utilisé que deux mois dans l'année, quel intérêt ? […] C'est dommage car la station ne vit que l'hiver, et l'été c'est une verrue, c'est choquant de voir ça* » (G-E17).

Reste une question : comment sortir de ce cercle vicieux typique des stations contemporaines créées *ex nihilo,* touchées par une forte saisonnalité ? Comment faire évoluer ces périodes interstitielles (hors-saison) où, d'une part, la fermeture des commerces et des services n'est guère propice au séjour et au tourisme et, d'autre part, la faible fréquentation touristique n'encourage pas l'ouverture des services et des commerces (absence de rentabilité pour les acteurs privés) ? L'intérêt que peut constituer la "transformation" de la station en ville (comprenant un minimum de population permanente permettant la création de services à l'année) peut être avancé pour participer à la "désaisonnalisation" de ces destinations (VLES, 1992). Cette transformation est facilitée par la proximité de centres urbains, comme La Grande Motte avec Montpellier[407] ou Crans-Montana avec Sion (cliché 76).

Cliché 76. De la station à la ville de montagne ou du littoral

Crans-Montana, une ville à la montagne

Cliché : E. Hatt, novembre 2008

Cliché : E. Hatt, juin 2009

[407] La station de La Grande Motte a d'ailleurs été conçue dès l'origine comme une ville balnéaire (PRELORENZO et PICON, 1999). Jean BALLADUR, architecte en chef de la station durant près de trente ans, la conçoit comme une ville équipée tant pour répondre aux besoins d'une population saisonnière en vacances, qu'à ceux des résidents permanents qui trouvent les services spécifiques à la cité. Comme les stations du Second Empire, elle propose ainsi des services urbains plus « civiques » ou « citadins », liés au fonctionnement de toute ville (terrains de sports, église, établissements scolaires, centre des congrès, etc.). La Grande Motte est d'ailleurs devenue une commune à part entière dès 1974.

La Grande Motte : une ville sur le littoral

Clichés : J-D. Laforgue, mars 2009

Cette évolution semble toutefois difficile à mettre en œuvre dans les stations *archipels* éloignées des grands centres urbains et peu accessibles, notamment en montagne. Elle paraît plus facilement plausible dans le cas des stations littorales de proximité, comme Seignosse-Océan. La question de l'aménagement des espaces publics apparaît ici comme un enjeu essentiel de l'attractivité des lieux et de l'expérience de vie comme de séjour.

2. Les espaces publics, enjeux de l'expérience touristique

Le rôle joué par la collectivité publique dans l'aménagement et l'entretien des espaces publics est identifié comme essentiel en station, révélant l'appréciation positive portée encore aujourd'hui sur le "keynésianisme spatial". Si la notion de keynésianisme spatial renvoie initialement dans notre propos au rôle de la collectivité étatique dont les prérogatives étaient majeures dans les années 1960, le parti pris est de l'élargir aux collectivités territoriales et, notamment, à la collectivité locale qu'est la commune qui dispose désormais de compétences centrales en matière d'urbanisme. Au-delà de l'apport du végétal, l'ensemble des traitements qualitatifs de l'espace public contribue indéniablement à l'attractivité de ces lieux urbains. Ces enjeux sous-tendus par l'aménagement des espaces publics en station sont abordés à partir de trois angles : les cheminements, les points de repère et l'entretien quotidien. Après avoir questionné la difficulté à saisir ce concept, on présente ainsi les facteurs de sensibilité des touristes aux espaces publics, ainsi que les questions soulevées en termes d'accessibilité.

2.1. L'espace public, un espace difficile à saisir

Le concept d'espace public, aux contours relativement flous, reste difficile à saisir pour les destinataires rencontrés. Lors des enquêtes préalables, réalisées en station de sports d'hiver en 2009 par entretien semi-directif (chapitre 4), on interrogeait en effet les personnes enquêtées sur la signification du terme « espace public ». Trois types de réponses se dégagent de façon marquée : l'espace public indicible, l'espace public comme lieu du « vivre-ensemble » et l'espace public comme lieu de la pratique touristique.

2.1.1. L'espace public, un concept polysémique

Si l'espace public est un concept éminemment polysémique, il apparaît en premier lieu comme difficile à saisir. À la question « *pour vous, qu'est-ce qu'un espace public ?* », ils sont en effet nombreux à ne pas savoir que répondre (tab.46).

Tableau 46. L'espace public indicible

Exemples de réponses apportées à la question « pour vous, qu'est-ce qu'un espace public ? »	**Profil sommaire de l'enquêté**
« *…euh…je ne sais pas ce que c'est qu'un espace public* »	Femme en séjour – La Pierre Saint-Martin – 25 février 2009
« *je ne sais que vous répondre…* »	Femme en séjour – La Pierre Saint-Martin – 26 février 2009
« *comment ? Un espace public ? Qu'est-ce que vous entendez par là ?* »	Homme en séjour – Saint-Lary – 15 janvier 2009
« *bonne question ! Je ne sais pas…euh…* »	Saisonnière – La Pierre Saint-Martin – 25 février 2009
« *euh…un espace public….je ne sais pas, joker* »	Femme en séjour – Saint-Lary – 13 janvier 2009
« *pour moi qu'est-ce qu'un espace public ? C'est une question piège ! Je vous écoute, aidez-moi !* »	Homme en séjour – La Pierre Saint-Martin – 26 février 2009
« *un espace public ? Un espace public ? pour moi c'est un espace…qu'est-ce que c'est pour moi ? Je n'en sais rien* »	Homme en séjour – Saint-Lary – 15 janvier 2009

Si environ un quart des destinataires enquêtés ne sait pas comment définir cet "espace public", les autres s'aventurent à expliciter ce concept. Plusieurs éléments ressortent. Tout d'abord, l'espace public est identifié comme un espace social par excellence. En tant que haut lieu de l'échange, de la rencontre et, finalement, du « vivre-ensemble », l'espace public est alors entendu comme un espace libre et accessible à tous (tab.47).

Tableau 47. L'espace public comme espace du « vivre-ensemble »

Exemples de réponses apportées à la question « pour vous, qu'est-ce qu'un espace public ? »	**Profil sommaire de l'enquêté**
« un lieu de rassemblement […] un espace de société où les gens peuvent avoir une pratique publique collective et individuelle »	Femme en séjour – La Pierre Saint-Martin –25 février 2009
« *un lieu de rencontres essentiellement* »	Femme en séjour – Saint-Lary – 15 janvier 2009
« *un espace agréable pour se rencontrer, pour stationner* »	Habitant – Saint-Lary – 15 janvier 2009
« *un espace d'échange et un lieu de convivialité entre inconnus* »	Saisonnier – Saint-Lary – 13 janvier 2009
« *des espaces où tout le monde peut aller sans interdiction* »	Femme en séjour – La Pierre Saint-Martin – 25 février 2009
« *des lieux où tout le monde peut aller pour faire à peu près ce qu'il veut, dans la limite du raisonnable* »	Homme en séjour – Saint-Lary – 13 janvier 2009
« *un espace non payant, dédié à la population* »	Homme en séjour – Saint-Lary – 15 janvier 2009
« *un lieu qui est accessible* »	Commerçante – La Pierre Saint-Martin – 25 février 2009
« *un espace qui est ouvert à tout le monde, sinon ça serait privé !* »	Saisonnier – Saint-Lary – 15 janvier 2009

Ensuite, ils sont nombreux à réduire l'espace public des stations de sports d'hiver aux espaces de loisirs, qu'il s'agisse du domaine skiable (pourtant payant) ou, plus largement, des espaces privés marchands et commerciaux (comme les terrasses de café et les restaurants). L'impression qui se dégage est que l'absence de véritables espaces publics de rencontre et de convivialité conduit à cet amalgame où seuls les lieux privés, payants, jouent ce rôle d'espace de convivialité et de rencontre pour les destinataires de la station (tab.48).

Tableau 48. L'espace public comme espace marchand

Exemples de réponses apportées à la question « pour vous, qu'est-ce qu'un espace public ? »	**Profil sommaire de l'enquêté**
« *les espaces publics c'est au niveau des pistes non ?* »	Femme en séjour – La Pierre Saint-Martin – 25 février 2009
« *vous parlez du domaine skiable j'imagine* »	Saisonnière – La Pierre Saint-Martin – 25 février 2009
« *je ne sais pas…la montagne, le ski, les espaces aménagés pour le ski…* »	Homme en séjour – Saint-Lary – 15 janvier 2009
« *un espace public ben voilà c'est tout ce domaine, tout ce qu'il y a autour : là le front de neige et les ballades qu'il doit y avoir derrière* »	Femme en séjour – Saint-Lary – 15 janvier 2009
« *euh…euh…les espaces publics…euh…On vient en famille donc on fait plutôt les restos et voilà* »	Femme en séjour – La Pierre Saint-Martin – 25 février 2009
« *les endroits sympas comme les terrasses de café, par exemple, où on va faire des connaissances pendant les vacances* »	Jeune fille en séjour – La Pierre Saint-Martin – 26 février 2009
« *c'est tout ce qui est boulangerie, pour manger et tout et les commerces* »	Homme en séjour – Saint-Lary – 15 janvier 2009
« *on ne va pas chercher ça quand on va en station, on va vraiment chercher des pistes sympas, des endroits où on peut avoir des jolies balades, voilà c'est tout, le reste…Bon les restos, les cafés on y va de temps en temps mais ce n'est pas le but recherché quand on va au ski* »	Homme en séjour – La Pierre Saint-Martin – 25 février 2009

Cette polysémie du concept d'espace public chez les destinataires interroge finalement le chercheur en urbanisme. Cette difficulté à le définir questionne indirectement le recours à son utilisation. Cette notion, bien que centrale dans ce travail doctoral, comme dans de nombreux écrits scientifiques ou opérationnels, mériterait peut-être aujourd'hui d'être dépassée. Comme l'a souligné Thierry PAQUOT (2009), il conviendrait sans doute de trouver une autre façon de qualifier ces espaces afin que le langage des concepteurs soit mieux et plus directement compris par les destinataires auxquels il s'adresse. Cet auteur préfère alors le terme de « *lieu urbain* » (parfois repris dans cette recherche), qui permet de rendre compte des enjeux qui s'y jouent (appropriation, marquage, ancrage, politisation, etc.). Le traitement de ces lieux urbains questionne alors leur attractivité.

2.1.2. Les enjeux d'attractivité des espaces publics

Au-delà de cet exercice de définition, on interrogeait également les personnes rencontrées sur l'existence, ou non, d'un lien entre l'aménagement des espaces publics et l'attractivité de la station. Là encore, les touristes sont nombreux à avouer ne pas savoir répondre à cette question qui semble pour le moins les surprendre et les dérouter. Certains avouent ainsi que « *ce n'est pas une question que je me suis trop posée, ce n'est pas quelque chose qu'on se dit comme ça…* »[408]. De même, lorsqu'on les interroge sur les actions à mener pour améliorer l'espace public des stations touristiques dans lesquelles ils se situent, il leur faut souvent un moment de réflexion avant de proposer une réponse. Ils reconnaissent que « *c'est vrai qu'on ne se pose pas la question* »[409]. Et, lorsqu'ils répondent, ils ne semblent parfois guère porter attention à l'espace public d'une station qu'ils fréquentent surtout pour l'activité sports d'hiver qu'elle offre. Après avoir souligné l'absence de véritables espaces publics en station, une touriste, interrogée le 25 février 2009 à La Pierre Saint-Martin, répond à ce sujet que, « *ici il n'y en a pas trop. Le seul espace public c'est la galerie, il n'y a pas de places ou de choses comme ça. Comme je viens pour skier, je n'y pense pas. […] Après ici, comme c'est une station de ski, je trouve que c'est un peu limité pour avoir des espaces publics ; après ils en font quoi ? S'il y avait du monde aussi au printemps, en automne…mais là aujourd'hui aménager pour quelques mois je ne pense pas que ce soit nécessaire. Ici il n'y a pas de gens, il n'y a pas d'école, je pense que ce n'est pas nécessaire* ». Cela signifie-t-il que l'espace public ne constituerait pas un enjeu fort pour l'attractivité des destinations touristiques ? L'aménagement et la requalification urbaine ne seraient pas indispensables (car peu rentables) dans une station touristique qui ne vit que quelques mois durant l'année. Affirmation pour le moins paradoxale, surtout qu'elle tend à assimiler l'espace public et son aménagement, par nature public, à une opération marchande visant la rentabilité immédiate[410]. Les résultats obtenus lors des enquêtes photographiques infirment ces premières observations. Lors des enquêtes menées sur la base du classement de photographies, les intitulés des groupes proposés par les personnes enquêtées font référence, de façon plus ou moins implicite, à l'existence d'un lien entre la qualité de l'aménagement et l'attractivité de la destination (tab.49). Le traitement des lieux urbains est jugé important (les images sont "attractives"), en particulier lorsqu'il intègre la nature, c'est-à-dire lorsqu'il les abordent comme parties prenantes des paysages urbains.

[408] Entretien du 25 février 2009 auprès d'une saisonnière de La Pierre Saint-Martin.
[409] Entretien du 13 janvier 2009 auprès d'un propriétaire de résidence secondaire à Saint-Lary.
[410] On soulignera d'ailleurs, contrairement à ce que pense la touriste enquêtée, qu'il existe en réalité une école primaire à Gourette et une centaine d'habitants permanents.

Tableau 49. Des aménagements urbains qui participent à l'attractivité des destinations

Exemples d'intitulés de catégories de photographies proposés par les enquêtés	**Code - profil de l'enquêté**
« *les coins sympas, ça donne envie d'y aller* »	S-E10
« *ça doit être agréable de séjourner là* »	S-E36
« *ça donne envie d'y aller […] on s'y voit dedans* »	S-E4
« *des images qu'on voit forcément mais qu'on aimerait éviter car c'est trop désagréable à l'œil* »	G-E7
« *ce qui ne devrait pas se trouver* »	G-E46
« *tout ce qui est moche et ne met pas en valeur le tourisme, je n'y irai pas en vacances* »	G-E14
« *les lieux où on ne voudrait pas aller* »	G-E11
« *les endroits qui ne donnent pas envie d'y passer ses vacances* »	G-E45

Les personnes interrogées dans le cadre des enquêtes photographiques affectent une connotation très positive à ces aménagements qualitatifs que peut mener la collectivité. Ils constituent, dans plus de 70% des cas, une catégorie spécifiquement relative à l'aménagement des espaces publics ; catégorie apparemment claire dans leur esprit, même s'ils ont parfois du mal à la définir (tab.50).

Tableau 50. Les espaces publics, des espaces largement identifiés

Exemples d'intitulés de catégories de photographies proposés par les enquêtés	**Code - profil de l'enquêté**
« les monuments et trucs sympas »	S-E8
« les aménagements municipaux, ce qui fait partie de l'agrément »	S-E39
« les espaces communaux, les décorations et les espaces verts »	S-E6
« tout ce qui agrémente l'espace ; les petits bonus bien esthétiquement »	S-E31
« l'art »	S-E31, S-E7 et S-E8
« tous les aménagements pour...pour faciliter...euh...le mode de vie des gens ; respecter un peu l'environnement ; pour le bien-être des vacanciers »	G-E3
« les aménagements urbains »	G-E22 et G-E31
« comment dire...l'aménagement des stations...le potentiel urbain... ce qu'on fait pour faciliter la vie des gens, l'accessibilité en station »	G-E35
« divers...ou...comment dire...les choses dont on a besoin ; c'est ça, les besoins »	G-E36
« le côté pratique en station »	G-E4
« ce qui est pratique ; les aménagements utiles »	G-E8
« les services annexes aux stations (transports, animations...) ; on essaye de rendre la vie agréable aux clients »	G-E27
« tout le mobilier urbain, les espaces publics (parkings, signalétique...) »	G-E28
« les aménagements...comment dire...pour le bien-être du consommateur, pour lui rendre la vie facile »	G-E42
« les aménagements pour la vie »	G-E48

Ainsi, la nature, bien que fondamentale, n'est pas une dimension omnipotente dans l'attractivité des stations touristiques : l'aménagement des espaces publics y tient une part non

négligeable. On aborde en suivant plusieurs points qui traduisent cette sensibilité des destinataires aux espaces publics des destinations qu'ils fréquentent.

2.2. Sensibilité des destinataires aux espaces publics des stations touristiques

Les espaces publics apparaissent comme des lieux d'image forts, bien que souvent non conscientisés[411]. La qualité de leurs aménagements est reconnue et appréciée. Trois thématiques majeures se distinguent dans cette sensibilité des destinataires à l'espace public de la station : l'importance accordée aux espaces de déambulation et aux lieux de détente, le rôle fondamental des points de repère paysagers (sculpture, fontaines, etc.), ainsi que l'attention portée à l'entretien et la gestion quotidienne du cadre de vie ou de séjour.

2.2.1. Les espaces de déambulation au cœur de l'expérience touristique

Le rôle central de la collectivité ressort principalement dans la thématique de l'aménagement des espaces de déambulation. Les lieux de promenade sont dans plus de 70% des cas identifiés par les personnes enquêtées qui en font l'un des fondements de leur classification, constituant un groupe spécifique qu'ils intitulent de façons diverses (tab.51).

Tableau 51. Les espaces de déambulation, des images centrales dans le classement des enquêtés

Exemples de classification des photographies : titres des intitulés proposés par les destinataires enquêtés	**Code - profil de l'enquêté**
« les promenades »	S-E47
« les balades et rues piétonnes »	S-E39
« les petites balades, les chemins, les lieux de communication »	S-E54
« pour les piétons, les balades »	S-E25
« l'accessibilité aux piétons »	S-E37
« les balades et les promenades en bord de mer ; les grands espaces : c'est sympa »	S-E8
« la promenade, l'accès pratique à la plage et au bord de mer »	S-E38
« les promenades pour les piétons »	S-E63
« les chemins et les aménagements qui mènent à la plage »	S-E21
« les lieux de déambulation, les balades »	S-E58
« les activités et les lieux où on peut se promener ; c'est bien quand il y a des lieux où on peut se balader en station »	G-E8
« la détente en famille, les balades »	G-E25
« les aménagements piétonniers »	G-E29
« les lieux de balades »	G-E44
« des aménagements pour les piétons (ça peut d'ailleurs aider les gens à laisser leur voiture chez eux si on leur propose des aménagements agréables pour se promener) »	G-E21

[411] Comme en témoigne la difficulté d'appréhension de ces représentations des espaces publics par le biais des entretiens semi-directifs, ou encore, la difficulté éprouvée par les enquêtés pour définir cette notion.

La balade plaît, qu'elle soit en bord de mer/montagne ou non. Les touristes sont sensibles à ces lieux de déambulation que la commune met à leur disposition et entretien (cliché 77). Ces cheminements, qui confèrent une place essentielle aux piétons/cyclistes, paraissent indissociables des représentations liées à l'univers des vacances où l'on prend le temps de vivre, de se promener, de visiter, de flâner, etc. Plus largement, cette attractivité des espaces de déambulation piétonne semble refléter l'évolution actuelle qui touche les centres des villes et agglomérations françaises (chapitre 2), qui sont des bassins émetteurs non négligeables de clientèle. Les touristes en station sont en attente du même confort de déambulation piétonne que celui qu'ils ont en ville.

Cliché 77. Des espaces de déambulation attractifs

<table>
<tr>
<td>A15 – littoral
Identifiée comme attractive par 86% attractif des enquêtés

« c'est bien le passage en bois pour aller à la mer »</td>
<td>A34 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 82% des enquêtés

« j'aime bien cette perspective, on a l'impression qu'on ne va jamais s'arrêter »</td>
<td>A35 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 82% des enquêtés

« ça fait une balade sympa »
« ça fait vacances, liberté organisée »</td>
</tr>
<tr>
<td>A16 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 76% des enquêtés

« c'est joli cette couleur sable et la forme, ça fait une belle transition entre le bitume et le sable »
« j'aime bien les ronds sur le sol, cette promenade de bord de mer change, ce n'est pas tout droit et longiligne comme d'habitude »</td>
<td>A26 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 72% des enquêtés

« j'aime bien cette promenade avec ces palmiers »</td>
<td>A65 – littoral
Identifiée comme « attractive » par 56% des enquêtés

« j'aime bien cette perspective »
« qu'est-ce que c'est vilain tout ce béton »</td>
</tr>
</table>

A19 – montagne
Identifiée comme attractive par 80% des enquêtés

« c'est joli cette promenade »

« c'est la flânerie, c'est bien »

« c'est bien quand même quand on peut marcher sans être au milieu des voitures »

« dès qu'il y a des sapins, c'est sympa, avec les gens qui se promènent »

A49 – montagne
Identifiée comme attractive par 74% des enquêtés

« c'est joli, c'est le genre de paysage qu'on aime bien voir »

« il y a de l'espace, c'est bien »

« elle est jolie cette cabine, c'est vraiment beau en bois »

A1 – montagne
Identifiée comme attractive par 72% des enquêtés

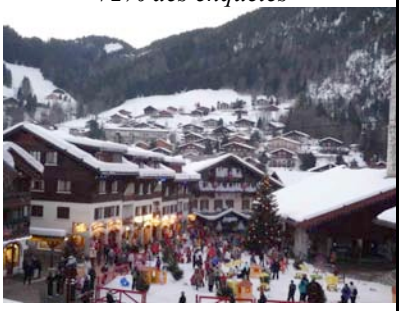
« c'est joli avec le ruisseau »

« c'est sympa la rivière »

« c'est très typique »

« j'adore »

A75 – montagne
Identifiée comme « attractive » par 72% des enquêtés



« l'animation commerciale au cœur du village »

« on voit l'animation du village avec cette foule »

« c'est La Clusaz, j'adore »

A68 – montagne
Identifiée comme « attractive » par 66% des enquêtés

« c'est bien les déplacements doux avec les vélos »

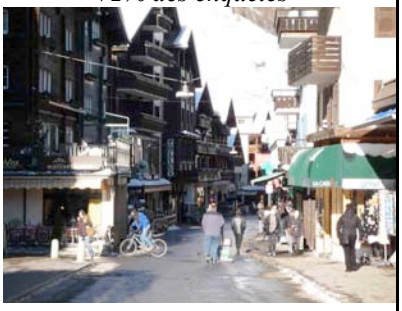
« les vélos, ce n'est pas mal »

« c'est sympa cette ruelle avec les vélos, on doit pouvoir laisser les enfants jouer sans s'inquiéter »

« c'est sympa ce petit chemin pour la rando et le vélo »

« il y a des immeubles, mais la rue est enneigée donc c'est sympa »

A76 – montagne
Identifiée comme « attractive » par 72% des enquêtés



« les gens se promènent, ça a l'air d'être respecté et sans voiture »

« c'est la vie de tous les jours à la montagne. Il ne faut pas oublier que des gens vivent à l'année en montagne »

Certaines personnes enquêtées regrettent, lors des enquêtes "montagne" en particulier, que les stations, souvent, « *ce n'est vraiment pas pensé pour ceux qui ne skient pas, moi j'aime marcher, je suis monté à pied depuis le parking en bas (le Ley) et franchement c'était quand même dangereux, les voitures et les bus me frôlaient, ce n'est vraiment pas prévu pour les piétons et ça n'encourage pas à monter à pied* » (G-E21). Ils se révèlent relativement critiques vis-à-vis des photos illustrant des piétons qui marchent sur la route, à côté des voitures[412] (cliché 78).

Clichés 78. Quelle place pour le piéton en station ?

A33 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 46% des enquêtés, comme « neutre » par 34% et comme « attractive » par 20%*	A29 – montagne *Identifiée comme « répulsive » par 34% des enquêtés, comme « neutre » par 18% et comme « attractive » par 48%*
« les piétons sont au milieu des voitures, c'est dommage » *« c'est la moins belle des photos de vie en station car la voiture gâche tout »*	*« c'est la cata, les mecs doivent monter à pied, au milieu des voitures »* *« ce n'est pas aménagé, c'est dommage »* *« ce n'est pas adapté à la circulation à pied, les gens sont sur la route, c'est mal foutu »* *« ça manque de choses pour les piétons, soit des navettes, soit un chemin »* *« on voit qu'on peut faire de la marche en montagne »* *« les gens marchent, c'est bien »*

La qualité de traitement d'un cheminement peut rendre le déplacement plus agréable et limiter les contraintes liées à la nécessité d'aller, par exemple, du point de stationnement au lieu de la pratique touristique (comme les pistes ou la plage). On rejoint, d'une certaine manière, les conclusions d'Antoine BAILLY, Catherine BAUMONT, Jean-Marie HURIOT et Alain SALLEZ (1995, p.107) qui soulignent que « *les distances urbaines mentales ou cognitives déforment les distances objectives ou réelles, c'est-à-dire celles qui sont effectivement mesurées. […] La distance cognitive dépend de la forme de l'itinéraire : nombre de repères, de changements de direction, ainsi que la direction empruntée* ». Un aménagement approprié des cheminements d'accès à la destination et aux lieux particuliers de la pratique touristique peut contribuer à atténuer l'impression d'éloignement redoutée.

[412] Ces deux images ne se situent toutefois pas dans le nuage des représentations « répulsives », mais dans celui des représentations « divergentes ». Certains enquêtés ont ainsi jugé de façon positive ces images considérant plutôt l'aspect balade et randonnée en montagne qu'elles illustrent pour eux.

Plus largement, c'est la répartition même des espaces de circulation (piétonne/motorisée) qui paraît aujourd'hui être remise en question. Les touristes, qui sont moins nombreux à skier et skient moins longtemps, sont à la recherche de lieux de déambulation agréables et sécurisés. Ces destinataires hypermodernes, toujours plus mobiles et mieux informés, ont d'ailleurs assisté à la transformation et à la piétonnisation accrue de nombreux centres de villes françaises et plus largement européennes. Comme en ville, la place du piéton mériterait selon eux d'être revalorisée en station. G-E16 souligne à ce sujet que : « *ça manque de rues dans les stations, sous prétexte que les gens viendront de toute façon pour skier ils ne font rien pour les piétons : les piétons nous on est mal* ». Pour G-E45 : « *ça serait bien d'avoir moins de voitures ; les gens qui viennent ici en vacances ils arrivent des villes et vivent dans ces tours, ils n'ont pas envie de retrouver ça en vacances* ». Lors des enquêtes "littoral", les images de voirie plutôt bien traitée et organisée font l'objet de commentaires plus « divergents » (elles ne sont pas clairement positionnées dans la tendance répulsive, comme les autres). Le faible consensus des commentaires émis à propos de ces photos correspond, entre autres, à l'opposition entre les enquêtés qui s'arrêtent au caractère « voirie » de la photo (qu'ils classent dans le groupe des images de voirie et de parkings à connotation péjorative) et les enquêtés qui les jugent au regard de la qualité du traitement de ces voiries (évocation chromatique de la mer sur des potelets[413], démarcation des circulations, etc.) – cliché 79.

Cliché 79. Des images « divergentes » de voirie

A71 – littoral *Identifiée comme « répulsive » par 46% des enquêtés, comme « neutre » par 16% et comme « attractive » par 38%*	A52 – littoral *Identifiée comme « répulsive » par 52% des enquêtés, comme « neutre » par 12% et comme « attractive » par 38%*	A38 – littoral *Identifiée comme « répulsive » par 44% des enquêtés, comme « neutre » par 16% et comme « attractive » par 40%*
« ils ont gardé un passage piétonnier »		*« c'est rigolo ces plots bleus, ça fait moins moche »* *« c'est une belle photo, mais pas une "carte postale" »*

[413] Sans prétendre nullement que l'évocation chromatique de la mer sur un potelet puisse être assimilée à une œuvre artistique, on retrouve ici l'idée selon laquelle : « *l'intervention d'artistes change la perception de certains éléments de la voirie. […] la décoration de potelets par des artistes, préoccupés de les métamorphoser en « potobos », ne serait-ce que pour un instant, provoque un autre regard sur ces instruments de protection inélégants* » (PAQUOT, 2009, p.96).

La question des circulations piétonnes et motorisées constitue un enjeu fondamental des projets d'urbanisme en station, comme en ville. Peu à peu, la voiture est sommée de laisser de la place au simple piéton, cycliste ou usager des transports en commun. Les enquêtes menées auprès des destinataires conduisent à partager les analyses formulées par ATOUT FRANCE (2010, p.81) : s'il ne s'agit pas d'interdire l'accès des voitures aux stations, il convient toutefois de définir le statut qu'on souhaite aujourd'hui leur accorder en les encadrant par exemple dans des plans de circulation et de stationnement[414]. Repenser la répartition des espaces de circulation piétonne/motorisée apparaît d'ailleurs un enjeu essentiel pour des stations touchées par une forte saisonnalité. L'enjeu porte sur la modularité des espaces de stationnement qui peuvent être réaffectés à d'autres usages en basse saison lorsqu'ils ne sont pas utilisés. Leur intégration dans le paysage de la station peut également être retravaillée (à partir d'un paysagement ou d'une conception segmentée, voire masquée). Plus largement, l'effacement, plus ou moins partiel, de la voiture dans l'espace public pourrait participer, d'une part, à renforcer la lisibilité de certains lieux (et notamment des espaces de spectacle en front de neige ou de mer) et, d'autre part, à retrouver le plaisir de la déambulation en station. Dans le cœur de la destination, les espaces de circulation piétonne et motorisée peuvent par exemple être mieux partagés par le recours à des dispositifs variés d'encadrement, de hiérarchisation des voies et de limitation graduée des vitesses de circulation[415], ou encore, par le soutien aux mobilités douces (par une restriction, à leur profit, des chaussées dévolues à la circulation motorisée) – fig.108.

[414] Les modes de déplacement sont dans ce cadre envisagés en termes de continuité, comme cela est par ailleurs souligné dans les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), structurés autour de l'idée selon laquelle le rayon d'action piétonne (autour du domicile ou du stationnement) est de 500 mètres et le rayon d'action cycliste de trois kilomètres.

[415] On pense notamment aux « zones trente ». Elles introduisent des conditions de côtoiement entre les circulations piétonnes et motorisées dans les espaces publics de desserte en donnant une priorité relative aux piétons, à partir de dispositifs d'aménagement dissuadant la vitesse. De même, les « zones de rencontre » sont des zones accessibles à tous les véhicules, mais leur vitesse est limitée à 20 km/h et la priorité est clairement donnée aux piétons qui ont libre accès aux chaussées. Ces dispositifs peuvent contribuer à l'effacement des trottoirs en station (dont le marquage se fait alors par le traitement des sols par exemple) qui participe à la constitution d'un espace indéterminé entre les différents modes de déplacement.

Figure 108. Un dispositif de gestion des circulations : les "zones piétonnes"

Les zones piétonnes

Selon les dispositions du Code de la route[40] une « aire piétonne » est « une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation ».

Les règles à appliquer dans le cas d'une zone piétonne sont les suivantes :

- Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder, à l'exception des tramways ;
- La présence des véhicules motorisés y est exceptionnelle, mais possible sur autorisation et selon les règles de circulation définies par le maire. Toutefois cette autorisation ne peut concerner que des véhicules liés à la desserte de l'aire piétonne [riverains, transports public, véhicules de livraisons, transports de fonds, services à la personne...] ;
- Les cyclistes sont autorisés à y circuler, sauf dispositions différentes prises par le maire ;
- Tous les véhicules soumis au Code de la route qui sont amenés à y circuler doivent respecter l'allure du pas, y compris les cyclistes ;
- Enfin, aucun véhicule motorisé n'est autorisé à y stationner, l'arrêt reste cependant possible pour les véhicules ayant accès à l'aire piétonne.

L'aire piétonne doit être envisagée comme un espace public intégralement dédié aux piétons dont ceux à mobilité réduite. Il ne s'agit donc pas à proprement parler d'un partage de la voirie, mais bien d'une affectation justifiée par le souhait de privilégier des activités qui cohabitent difficilement avec les véhicules motorisés : déambulation, promenade, repos, jeux, etc. Elle vise donc avant tout à faciliter l'animation urbaine et les déplacements à pied.

Source : ATOUT FRANCE, 2010, p.165

Au-delà des espaces de déambulation, l'enjeu identifié lors des enquêtes à trait aux points de repère, voire à l'art urbain, qui ponctuent et agrémentent l'espace de vie ou de séjour.

2.2.2. Les points de repère, éléments de marquage de l'espace public

S'ils ne parviennent pas toujours à trouver les mots exacts, à qualifier ces aménagements issus de l'initiative locale (fleurissement d'un rond-point, fontaine, peinture murale, etc.), ils apprécient en majorité ces "petites attentions" qui contribuent à qualifier l'espace et constituent une forme de médiation entre la station et la nature (cliché 80). Ces aménagements du quotidien qui améliorent l'esthétique et agrémentent le lieu de vie ou de séjour constituent des points de repère paysagers forts qui concourent plus globalement à la lisibilité des lieux. En attirant le regard et l'attention, l'objet esthétisé, qui participe à l'évocation balnéaire ou montagnarde, occulte en partie le caractère urbain (univers du quotidien) ou les défauts d'aménagements présents en station.

Cliché 80. Exemples de points de repère paysagers

A23	A45	A57
Identifiée comme « attractive » par 92% des enquêtés	*Identifiée comme « attractive » par 84% des enquêtés*	*Identifiée comme « attractive » par 58% des enquêtés*
« c'est super joli ce bateau avec des fleurs » *« c'est un peu kitch »*	*« ça c'est pas mal »* *« c'est beau ces fontaines avec l'eau qui coule »*	*« il est trop beau ce graf »* *« le château d'eau décoré c'est sympa »* *« c'est une bonne idée de l'avoir coloré »*

Des éléments architecturaux forts, aux formes originales et relevant parfois d'un véritable « art urbain », peuvent tout autant êtres appréciés ou rejetés (on les retrouve dans le nuage des représentations « divergentes »). Lors des enquêtes photographiques conduites en montagne, ces initiatives sont relativement moins appréciées qu'elles ne l'étaient dans les enquêtes "littoral" (cliché 81). Les enquêtés sont toutefois nombreux à se révéler sensibles à ces efforts, qui ne sont pas toujours à leur goût mais qui ont l'avantage de changer et constituent de fait une tentative de qualification de l'espace urbain (plus ou moins réussie).

Cliché 81. Des points de repère paysagers plus ou moins appréciés

A58	A47
Identifiée comme « répulsive » par 18% des enquêtés, comme « neutre par 30% et comme « attractive » par 52%	*Identifiée comme « répulsive » par 16% des enquêtés », comme « neutre » par 36% et comme « attractive » par 48%*
« c'est original comme décoration » *« c'est très sympa ce côté récupération avec les planches de surf »* *« c'est marrant ça »* *« un banc en surf c'est original, on voit qu'on est en station au moins »* *« c'est moderne et sympa »* *« ce n'est pas de très bon goût »*	*« c'est sympa la Joconde, on ne mélange pas assez l'art et le sport »* *« on ne s'attend pas à trouver la Joconde sur un mur en allant à la montagne, c'est sympa, la culture peu être partout »* *« c'est assez inattendu, c'est sympa »* *« c'est super la Joconde sur cette façade ancienne, j'adore le décalage »* *« c'est amusant cette Joconde. C'est détonnant dans l'univers du ski, tout d'un coup, on se rappelle que l'art existe »* *« cette association de l'art dans la ville, c'est une bonne intention, mais je ne trouve pas ça très approprié, les gens ne cherchent pas ça en station »* *« la Joconde en station de montagne, je ne vois pas ce que ça fait là »*

A40	A54
Identifiée comme « répulsive » par 20% des enquêtés, comme « neutre » par 34% et comme « attractive » par 46%	*Identifiée comme « répulsive » par 35% des enquêtés, comme « neutre » par 15%, comme « attractive » par 40%*
« c'est bien de rappeler l'histoire de la montagne » *« c'est bien des panneaux en B.D., c'est une bonne idée »* *« les gens ne savent plus parler, ni lire, alors la B.D., c'est bien pour faire passer des messages »* *« c'est rigolo »* *« c'est bien de s'intéresser un peu à l'histoire de la montagne et des montagnards, un peu de culture, ça ne fait pas de mal »* *« ça, personne ne le lit jamais »*	*« c'est rigolo, on a l'impression que l'architecture s'est pliée sous le vent »* *« elle est jolie cette sculpture »* *« ça c'est plutôt vilain, ça doit être en Espagne »* *« ce n'est pas mal, c'est curieux »*

Les enquêtes réalisées auprès des destinataires renforcent les analyses d'ATOUT FRANCE en soulignant l'intérêt de ces dispositifs esthétiques ou artistiques. Le point de repère paysager, voire l'œuvre d'art, va "habiter" l'espace occupé en s'insérant dans un paysage et en symbolisant un rattachement à des idées, des valeurs, une histoire. Leur insertion dans l'espace public peut également être complétée par des démarches consistant à prendre l'espace lui même comme œuvre à produire, dans la lignée du « land art »[416] (cliché 82).

[416] « *Dans le land art, ce qui est modifié, c'est le rapport de l'œuvre à l'espace "hic et nunc" dans lequel elle s'insert : c'est l'espace lui-même, à la fois paysager et pratique, qui est interrogé et structuré par l'œuvre et donc par l'artiste qui dispose cette œuvre. […] le territoire se transforme en lieu d'exposition et l'artiste en aménageur* » (ATOUT FRANCE, 2010 p.25). Ces œuvres, plus ou moins éphémères, pourraient s'apparenter à des « évènements » artistiques faisant preuve d'une conception interprétative de l'espace lui-même ; question qui n'a toutefois pas été approfondie dans le cadre de cette recherche.

Cliché 82. Quand l'espaces public devient œuvre d'art

Clin d'œil historique sur la « plage de M. Hulot » à Saint-Nazaire

Source : Atout France, 2010, p.125

Un cadre photographique à Collioure

Source : Atout France, 2010, p.125

L'un des intérêts non négligeable de ces œuvres d'art comme, plus simplement, de ces points de repère paysagers, est qu'ils participent à la construction d'une spécificité du lieu, d'une forme d'originalité qui permet de distinguer la destination. Certains enquêtés constituent ainsi un groupe qu'ils intitulent « *les originalités* » (G-E38), « *les photos insolites* » (G-E2), ou encore « *les photos plus atypiques, plus originales* » (G-E44). Ces éléments vont ponctuer le parcours de la découverte et de la visite de la station. La gestion et l'entretien quotidien des espaces publics est également essentielle.

2.2.3. La gestion et l'entretien quotidien, facteurs d'attractivité des lieux urbains

La collectivité publique tient également un rôle essentiel en tant que gestionnaire, en charge de l'entretien des espaces publics au quotidien. Les enquêtés se révèlent particulièrement sensibles à la qualité de l'entretien des lieux (cliché 83). Une station touristique, dans laquelle le touriste se rend au prix d'un déplacement parfois long et coûteux, se doit d'être "irréprochable" pour correspondre à l'image paradisiaque que les touristes se font de leur lieu de vacances. Toute déviance est vécue comme un manque de respect pour ces hôtes, qu'ils reçoivent ou qu'ils soient reçus. Selon la propriétaire d'une résidence secondaire au Penon, « *c'est moche tous ces lieux tagués, c'est insupportable, surtout en bord de mer, ce n'est vraiment pas possible de trouver ça sur son lieu de vacances !* » (S-E62). Le rôle de la collectivité publique apparaît comme un vecteur majeur d'attractivité des lieux urbains de la station touristique.

Cliché 83. Des dégradations peu appréciées sur le littoral

<table>
<tr>
<td>B13 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 58% des enquêtés

« ça fait complètement à l'abandon, pour un bord de mer, ce n'est pas super »
« c'est carrément moche »
« ce n'est pas génial les graffitis, mais c'est en hors-saison, c'est peut-être pour ça que l'entretien est parfois un peu limite, aussi peut-être parce que ce n'est pas un lieu central de la station »</td>
<td>B47 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 64% des enquêtés

« c'est affreux »
« le problème c'est les tags, en front de mer, ce n'est vraiment pas acceptable »
« c'est l'idée de moche, associée aux parkings, les lieux délaissés et pas entretenus »</td>
<td>B39 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 65% des enquêtés

« ça c'est le côté commercial »
« si on pouvait leur interdire les enseignes, ça serait bien »</td>
</tr>
<tr>
<td>B26 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 74% des enquêtés

« elle est vilaine cette photo avec le camion abandonné »</td>
<td>B42 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 78% des enquêtés

« c'est très critiquable, ça a l'air abandonné, ça ne donne pas envie d'aller faire les magasins »
« c'est vilain »
« je n'aime pas, c'est trop tagué, c'est vraiment insupportable qu'on ne les enlève pas »
« ça a l'air craignosse, les tags ce n'est pas beau et ça ne donne pas envie de croiser ceux qui les ont fait »</td>
<td>B32 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 58% des enquêtés

« c'est très bizarre pour un bord de mer »
« en hors saison, c'est vraiment moche, ça fait ville endormie »</td>
</tr>
</table>

Cette problématique est particulièrement prégnante lors des enquêtes "littoral", où elle se conjugue à celle de la saisonnalité. En comparaison, cette question de l'entretien semble moins fondamentale en montagne. Les images de Gourette identifiées comme les plus répulsives ne comprennent pas de photos de dégradations ou de défauts d'entretien (illustrés par les photos B30, B37 et B52). Le classement de ces images est plus mesuré (seulement la moitié environ des enquêtés les classe dans la tendance répulsive), bien que les commentaires émis à leur propos soient souvent sévères (cliché 84). Contrairement à l'enquête menée en

station littorale, à Gourette, le pire ce n'est pas l'absence d'entretien (accentué par la dureté du climat montagnard), mais bien le cadre urbain au traitement minimaliste.

Cliché 84. Des défauts d'entretiens relativisés en montagne

B30 – Gourette *Identifiée comme répulsive par 54% des enquêtés*	B37 – Gourette *Identifiée comme répulsive par 54% des enquêtés*	B52 – Gourette *Identifiée comme répulsive par 50% des enquêtés*
 « la passerelle en béton avec les gardes fous métalliques ce n'est vraiment pas très beau » *« quelle horreur, ce sont des endroits où on ne va pas et il vaut mieux les éviter »* *« c'est horrible »* *« la honte quand même »* *« quelle horreur, il faut faire quelque chose là »*	 *« l'entretien laisse à désirer dans ces escaliers »* *« c'est horrible, ce n'est vraiment pas accueillant »* *« les escaliers je les place dans les aménagements, même s'ils ne sont pas géniaux et vraiment pas super »* *« ce n'est vraiment pas super, ça se dégrade d'année en année »*	 *« l'escalier d'entrée est horrible »* *« c'est moche »* *« c'est du tout béton »* *« on dirait une prison »* *« c'est un aménagement, mais il est vraiment vilain »*

Reste qu'en station, comme en ville, et peut-être même plus qu'en ville, la propreté est considérée comme une priorité. On rejoint les résultats rappelés par Brigitte GUIGOU (in BUCHOUD, 2005) qui évoque l'enquête IPSOS-BIPE menée en 1998 pour le compte de la C.D.C. ; la propreté y est considérée comme une priorité pour 53% des habitants interrogés. En station – notamment littorale – cette question paraît également fondamentale pour les visiteurs. Les enquêtés se révèlent sensibles à la qualité de l'entretien des lieux. La station reçoit et doit satisfaire aux espoirs et attentes, devenues exigences, d'une population temporaire, de plus en plus volatile. Pour attirer il faut plaire. La station séductrice doit charmer le touriste, elle doit être belle (l'entretien comme soin esthétique) et parée de ses plus beaux atours (les cheminements et les points de repère paysagers comme accessoires de la station). Finalement, pour les destinataires, « *l'entretien des espaces […] c'est important pour l'image* »[417]. Cette question renvoie, entre autres, à la problématique des espaces résiduels dont personne ne s'estime responsable (flou des statuts fonciers, qu'on retrouve dans les espaces sur dalle). Cette problématique de l'entretien quotidien de l'espace, qu'il soit public ou privé, appelle à renouveler les formes de coordination existantes afin d'améliorer la qualité de la gestion urbaine de proximité. Il s'agirait par exemple de proposer un outil d'observation permettant aux services de maintenance et d'entretien de la commune d'être plus réactifs et

[417] Entretien du 20 janvier 2009 auprès d'un habitant du Penon.

plus efficaces au quotidien (pour le nettoyage des tags notamment, dont l'impact visuel est particulièrement fort)[418].

En définitive, les enquêtes réalisées ont révélé que l'approche fordienne de l'espace fait aujourd'hui l'objet de critiques acerbes concernant la prépondérance accordée aux espaces de circulation motorisée et aux conceptions architecturales marquées par l'immeuble collectif. Concernant la dimension taylorienne, la monofonctionnalité spatiale est peu évoquée, c'est surtout sa dimension temporelle, celle de la saisonnalité touristique et paysagère, qui pose problème. Enfin, le cas du keynésianisme spatial ne semble au contraire nullement dépassé, seul son statut ayant évolué. Le rôle de la collectivité publique est toujours essentiel même si, désormais, c'est la commune, voire le département (et non l'État) qui est en première ligne. Cette dimension keynésienne de l'aménagement des espaces publics en station renvoie finalement à une question transversale abordée à présent en termes d'accessibilité.

[418] Les gardiens de résidences en station et les responsables des services techniques de la commune pourraient par exemple se réunir de façon hebdomadaire et utiliser des outils d'observation aisés à mettre en œuvre (visites de quartiers, reportages photographiques, etc.).

3. Une question d'accessibilité plurielle aux espaces publics

Le parti pris est de conclure sur la question transversale et plurielle de l'accessibilité des espaces publics. On ne se restreint pas à la définition fonctionnelle proposée par Pierre MERLIN et Françoise CHOAY (2009, p.4), à savoir la « *possibilité d'accès à un lieu ou à partir d'un lieu. L'accessibilité caractérise le niveau de desserte et influe fortement sur le niveau des valeurs foncières* »[419]. Dans la lignée des travaux proposés par ODIT (2008, p.41) sur « *la qualité d'usage touristique des espaces publics en ville* », l'accent est mis sur le caractère pluriel de l'accessibilité[420]. On propose une analyse tripartite du concept d'accessibilité appréhendé comme :

- *l'accessibilité physique* (accès à la station et accès dans la station – aux espaces publics et aux bâtiments – en particulier pour les personnes à mobilité réduite) ;

- *l'accessibilité sociale* (prise en compte des contraintes financières ou culturelles) ;

- *l'accessibilité symbolique* ou la *lisibilité* de l'espace public (choix des modes de déplacements et de gestion des circulations, mais également, et surtout, mise en scène de l'espace, qualité d'usage et d'ambiance, etc.).

3.1. L'accessibilité physique des personnes à mobilité réduite

L'accessibilité physique est centrale dans le traitement fonctionnel des lieux urbains. Revivifiée par la loi Handicap de 2005, elle peine encore à se matérialiser dans l'espace public des stations touristiques.

3.1.1. Une injonction revivifiée par la Loi handicap de 2005

La problématique de l'accessibilité physique des espaces publics est un enjeu indéniable qui s'impose aux stations, comme en témoigne l'évolution du contexte réglementaire. La loi « Handicap » (ou « Accessibilité ») du 11 février 2005[421] constitue à cet égard une formidable opportunité pour les communes. Elle s'inscrit d'ailleurs dans une continuité réglementaire initiée par la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées (loi n°75-534), du 30 juin 1975. Il s'agit à la fois d'une opportunité en termes de projet urbain (contribuant aux réflexions sur l'intégration des nouvelles réglementations du point de vue de l'aménagement

[419] En ce sens, l'accessibilité peut également être appréhendée comme parcours, c'est-à-dire comme une « *chaîne de détails compatibles qui doivent tous fonctionner en continuité* » (ROYER et ROJAT-LEFEBVRE, 1996 p.65). L'accessibilité peut par ailleurs se mesurer de plusieurs façons : en fonction de l'offre de transport et du système d'activité, selon la distance du lieu par rapport aux transports en commun, à partir de courbes isochrones (permettant de relier les points vers lesquels le temps de trajet est identique selon différents moyens de transport proposés), ou encore par une moyenne des coûts généralisés de déplacements.

[420] Dans cet ouvrage, le caractère pluriel de l'accessibilité est souligné à partir d'une distinction entre l'accessibilité géographique ou spatiale (choix des modes de déplacements, des moyens d'accès à la ville et de circulation en ville), l'accessibilité physique (qui renvoie aux moyens d'accès des personnes à mobilité réduite aux espaces et bâtiments publics) et l'accessibilité sociale (qui fait référence aux contraintes financières et/ou culturelles).

[421] Loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

des espaces publics) et d'une opportunité en termes économiques (c'est-à-dire le financement des aménagements urbains allant dans ce sens). Cette loi commande en effet aux collectivités de favoriser l'accessibilité à tous de – et à l'intérieur de – leur territoire. Au handicap physique ou mental ne doit plus s'ajouter un handicap spatial et contextuel engendré par un environnement mal organisé ne favorisant pas son appropriation par chacun. Au-delà des personnes handicapées, la loi de 2005 fait référence aux « personnes à mobilité réduite » (P.M.R.) afin d'en élargir la portée. Cette notion renvoie à toute personne éprouvant des difficultés et notamment : « *les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuil roulant), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions et les personnes avec de jeunes enfants (y compris des enfants en poussette)* ». Plus globalement, la notion de handicap fait référence à trois dimensions (CERTU, 2006) : la diminution des capacités (physiques ou mentales), la vulnérabilité des personnes (enfants, personnes âgées, etc.) et la dimension sociale (difficultés financières ou relationnelles) ou situationnelle (le handicap de situation lié par exemple au transport de bagages). La question de l'accessibilité renvoie aux situations de handicap engendrées par l'interaction entre l'usager et son environnement (sur lequel la collectivité peut agir). Au final, l'accessibilité des espaces publics participe à l'intégration sociale et à la lutte contre l'exclusion.

3.1.2. Au-delà du domaine skiable, réfléchir à l'accessibilité des lieux urbains

Rares sont encore les destinations à avoir intégré le handicap dans leur approche touristique. Des progrès ont néanmoins eu lieu dans le secteur-clef de certaines stations de montagne : l'activité « sports d'hiver » et l'accès (payant) au domaine skiable. Les stations de Gourette et de La Pierre Saint-Martin ont par exemple favorisé l'accessibilité du produit ski aux personnes handicapées, comme en témoigne leur labellisation « handiski ». Néanmoins, la prise en compte du handicap reste encore cantonnée à cet espace "privilégié" de la pratique des sports d'hiver : le domaine skiable. Le handicap n'est pas abordé dans la dimension globale et transversale de l'entité « station ».

Les espaces publics ne sont guère adaptés à l'accueil des P.M.R. dans de bonnes conditions (nombreuses marches d'escaliers, limites du déneigement, etc.), tandis que l'offre d'hébergement manque cruellement de logements adaptés. Comme le souligne une commerçante de La Pierre Saint-Martin, interrogée le 25 février 2009, « *il faut surtout aménager tout ce qui est pour les handicapés. Vu qu'on est labellisé handiski c'est dommage qu'en station ce ne soit pas très accessible. Les escaliers dans la galerie marchande et tout ça. Et quand il a bien neigé ce n'est souvent pas assez dégagé. Ce n'est pas toujours facile pour eux* » (cliché 85).

Cliché 85. Une accessibilité relative aux espaces publics de La Pierre Saint-Martin

Clichés : E. Hatt, février 2009

Ces stations auraient avantage à penser l'accessibilité globale en profitant de la mise en conformité réglementaire pour proposer un projet d'ensemble favorable à l'accessibilité pour tous. ATOUT FRANCE (2009) conseille ainsi d'« *adapter l'offre touristique aux handicaps* », soulignant que la clientèle des personnes en situation de handicap représente un « *potentiel* » pour l'industrie touristique. Au-delà de l'obligation sociale imposée par la loi, l'accessibilité aux équipements et services touristiques est également abordée comme un enjeu économique fort dans un pays qui comptait, en 2007, entre 1,8 et 5 millions de personnes en situation de handicap[422]. En dehors d'ailleurs des considérations liées au handicap, il faut également souligner que la population "senior" augmente chaque année et représentait déjà, en 2007, 21,5% de la population (*Ibid.*). Généralement fidèle à son lieu de séjour, cette population est sensible à l'accessibilité des lieux.

À la question de cette accessibilité physique se superpose également celle de l'accessibilité sociale des destinations.

[422] Les situations de handicap sont plurielles. Il peut s'agir d'un handicap visuel (allant de la simple déficience visuelle à la non-voyance), d'un handicap auditif (allant de la déficience auditive à la surdité), d'un handicap moteur ou encore d'un handicap mental.

3.2. L'accessibilité sociale, distinction et marchandisation des espaces publics

Dans son acception sociale, la question de l'accessibilité renvoie également à la prise en compte des capacités financières et culturelles des destinataires. Elle interroge les pratiques de distinction et de marchandisation qui touchent les espaces publics des stations touristiques.

3.2.1. La station, un espace de distinction

Les questions essentielles de l'accessibilité aux pratiques touristiques (40% des Français ne partent pas en vacances) ou de la prétendue démocratisation des sports d'hiver, restée toute relative (seulement 8% de la population française part aux sports d'hiver) ne sont pas abordées dans ce travail.

Concernant le tourisme de sports d'hiver, on soulignera seulement à la marge que la question de l'accessibilité sociale est éminemment présente. Une touriste, interrogée le 25 février 2009, à La Pierre Saint-Martin, rappelle cette évidence : « *le ski ça reste une catégorie assez élevée car c'est cher quand même. Donc ce n'est pas accessible forcément aux petites classes, ce n'est pas abordable* ». Certains destinataires se jouent d'ailleurs ouvertement de cette distinction sociale attendue des vacances aux sports d'hiver, comme cette propriétaire de résidence secondaire à Gourette, interrogée le 12 janvier 2009. Partie dans un long monologue, elle affirme que « *Garmisch Partenkirchen, c'est magnifique ! Ça n'a rien à voir. Ce n'est pas du tout pareil, c'est plus noble, les gens, ils sont habillés pour l'après-ski, ce qui manque ici. C'est plus noble, c'est plus riche. […] Ici en France les gens se mélangent, ce n'est pas pareil en Suisse ou en Allemagne. Déjà, les gens qui voyagent et qui dorment à l'hôtel, ce n'est pas n'importe qui. Ici n'importe qui y a accès […] En France, n'importe qui se permet presque les mêmes trucs que la classe moyenne ou celle au-dessus. Ça, ça m'énerve, vous ne voyez pas ça en Allemagne. Soit on a l'argent (on paye des impôts ok) et on va à l'hôtel où on achète un logement, ou soit on n'a pas d'argent et on reste chez soi. […] Les stations, là-bas, on a l'impression que c'est plus riche, pourtant ce n'est pas plus riche, c'est plus distingué* ». Elle cherche un lieu « plus distingué », c'est-à-dire finalement un lieu où elle peut mieux "se distinguer", un espace de vacances marqueur d'une certaine distinction sociale. Fermons cette parenthèse sur la distinction sociale autorisée par le départ en vacances ou certaines pratiques de loisirs (comme les sports d'hiver) ; questions qui ne concernent qu'indirectement les espaces publics[423].

[423] Si cette question fondamentale n'est pas traitée dans ce travail de doctorat, on tenait à souligner, dans la lignée, entre autres, de George CAZES (1992), que l'accès aux vacances constitue un révélateur des inégalités sociales et territoriales.

3.2.2. Les risques liés à la privatisation des lieux urbains

Le propos est centré sur les risques actuels que fait courir le développement de formes de marchandisation et de privatisation des espaces à vocation publique qui complexifient d'autant les possibilités d'intervention de la collectivité locale sur ces espaces stratégiques en plein cœur de station. Les stations de sports d'hiver, conçues entièrement autour de la seule activité des sports d'hiver, n'ont pensé leurs espaces publics que sous l'aspect fonctionnel (circulation motorisée notamment), oubliant leur dimension majeure d'espaces symboliques de rencontre. De fait, c'est la sphère privée marchande qui a pris le relais en proposant des lieux de convivialité – payants cette fois-ci. L'un des paradoxes réside dans le fait que la négligence des espaces publics (considérés comme de simples espaces interstitiels porteurs des flux de circulation) autorisa le secteur privé à s'y investir en les soumettant de fait à une logique de consommation (GHORRA-GOBIN, 2001).

À La Pierre Saint-Martin, en dehors des parkings et du domaine skiable, les seuls espaces de convivialité et de rencontre sont finalement les terrasses de café en front de neige et la galerie marchande (d'usage public, mais propriété privée de la copropriété qui dispose des hébergements à l'étage). Cette dernière permet de faire la liaison entre l'espace de convivialité formé par les services marchands de la grenouillère et l'espace public du centre de la station, confiné dans ses fonctions d'espace de circulation motorisée et de stationnement, formes de privatisation de l'espace public par l'automobiliste (cliché 86 et 87).

Cliché 86. Des formes de privatisation des espaces publics

Des parkings pour tout centre

Des espaces marchands comme seuls espaces de convivialité

La galerie marchande : espace de transition entre les lieux urbains et l'espace montagne

Clichés : E. Hatt, février 2009 (La Pierre Saint-Martin)

Au sein de la galerie marchande située au rez-de-chaussée du complexe immobilier disposé en front de neige, l'interpénétration public/privé est particulièrement visible. Elle est certes accessible à tous (encore que l'accès aux personnes handicapées n'a guère été pensé), mais elle reste cependant un espace centré sur l'activité commerciale (les magasins et les bars-restaurants la bordent de chaque côté) et ouvert sur l'espace privé (des ascenseurs partent directement de la galerie pour monter aux hébergements privés). La collectivité déplore parfois l'empiétement des commerces (terrasses, promontoires, etc.) sur les espaces d'usage public. La privatisation des espaces révèle l'une de ses limites : entre l'intérêt général et les intérêts privés, les oppositions sont nombreuses et des conflits peuvent émerger. La sphère marchande, modelée par les intérêts privés, peut prendre le pas sur la sphère récréative symbolisée par le système station, dont la cohérence et l'image risquent d'être remises en question. Cette question de la cohérence du système « station » invite à être attentif aux systèmes de gouvernance urbaine en station, points abordés en filigrane dans le chapitre suivant.

Cliché 87. La galerie commerçante de La Pierre Saint-Martin, un espace privé d'usage public

A43 – montagne

Identifiée comme « répulsive » par 28% des enquêtés, comme « neutre » par 28% et comme « attractive » par 44%

« ça c'est vilain, c'est à La Pierre Saint-Martin, elle est affreuse cette galerie »

« c'est la ville »

« moi, les vacances, c'est sans galerie marchande »

« les aménagements intérieurs c'est normal, rien d'original »

Cet espace central s'affiche en définitive comme un espace de consommation ostentatoire, comme en témoigne l'absence totale de bancs publics (effacés devant les terrasses privées). Lorsqu'on souhaite s'arrêter un instant et s'asseoir dans cette station (pour se reposer, pour rêver, pour attendre le reste de la famille partie skier, etc.), c'est à la terrasse d'un café (dans lequel il faut consommer) ou via un système "D" (amener sa propre chaise, s'asseoir sur des murettes ou dans la neige, etc.) – cliché 88. Dans le même ordre d'idées, à Gourette, la dalle du Valentin a un statut privé bien que son usage soit largement public. De fait, les conflits d'usage ne sont jamais bien loin. Les copropriétaires, qui possèdent des magasins et des infrastructures de bar-restauration au rez-de-chaussée, installent leurs terrasses (ou leurs promontoires) à l'extérieur, grignotant les rares espaces libres de circulation piétonne, de rencontre et d'animation.

Cliché 88. Une absence de bancs publics qui fait cruellement défaut

Clichés : E. Hatt, février 2009 (La Pierre Saint-Martin)

Les touristes se révèlent pourtant en attente de véritables espaces publics ouverts et accessibles à tous, des lieux agréables de détente, d'animation, de convivialité ; des espaces gratuits complémentaires aux espaces de consommation. La privatisation et la marchandisation des espaces réduisent finalement la durabilité de ces lieux, devenus de simples lieux de consommation. La question de leur accessibilité et de leur gratuité paraît fondamentale, notamment en station de sports d'hiver où les dépenses sont déjà très importantes par ailleurs (tab.52).

Tableau 52. Des critiques à l'encontre de la marchandisation des espaces de rencontre

Exemples de commentaires formulés par les destinataires	**Identification de l'enquêté**
« *on sent que c'est très financier, je me suis même demandé si on allait me faire payer pour aller faire pipi ! Même la salle hors-sac est payante, c'est 1,50 euros, et puis ils ne vous acceptent pas pour prendre un café à l'heure des repas, beaucoup de restaurants ne veulent pas !* »	G-E1
« *ça manque de bancs en station pour s'asseoir et attendre, il faut toujours aller en terrasse et consommer si on veut se poser un moment* »	G-E20
« *il faudrait des tables, mais de la municipalité, pour s'asseoir. Je pense que, si tu amènes ton pique-nique, tu ne vas pas trouver de tables pour manger, elles sont toutes dans les restos. Je ne sais pas si c'est réservé aux restos les emplacements, mais s'il y en a à la municipalité, il faudrait installer des tables* »	Homme en séjour – Gourette – 12 janvier 2009
« *ici c'est du commerce, ce n'est pas un espace public fait pour être agréable, c'est un espace commercial, point. Ce n'est pas le confort qu'on cherche* »	Femme en séjour – La Pierre Saint-Martin – 25 février 2009
« *il ne faut pas que tout soit à acheter* »	Femme en séjour – La Pierre Saint-Martin – 18 février 2009
« *Saint-Lary c'est un piège à touriste. C'est la politique du maire : pognon, pognon, ça n'arrête pas de construire, béton, béton […] Ils font des cités dortoir mais le jour où il n'y aura plus de neige ? Déjà, il n'y a pas de logements pour les saisonniers et même pour les locaux, c'est galère. Donc ce n'est que le profit, le profit, le profit […] Ils devraient faire quelques logements sociaux pour les locaux, ça évite de se mettre dans des cabanes en montagne à deux heures de marche parce qu'il n'y a pas de logements* »	Saisonnier – Saint-Lary – 15 janvier 2009
« *les gens, ils viennent à la plage puis ils repartent, parce qu'ils manquent d'endroits peut-être entre la plage et les restos où ils puissent se poser* »	Habitante – Seignosse-Océan – 21 janvier 2009

Cette double question de l'accessibilité des espaces publics, tant physique que sociale, peut également être appréhendée, de façon plus globale, en termes d'accessibilité "symbolique" et de *lisibilité* de la destination.

3.3. L'accessibilité symbolique ou la lisibilité de la destination

> *« Nous avons besoin d'un milieu qui ne soit pas seulement bien organisé mais aussi chargé de poésie et de symbolisme. Il pourrait « parler » des individus et de leur société complexe, de leurs aspirations et de leur tradition historique, du site naturel et des fonctions et mouvements compliqués du monde urbain. »*
>
> (LYNCH, 1998, p.140-141)

Au-delà des questions liées aux notions de handicap et de privatisation, s'engager dans une réflexion sur la mise en accessibilité des espaces publics en station pose également la question de leur *lisibilité* (à la fois physique et symbolique) ou de ce que Kevin LYNCH appelle également leur « *imagibilité* ». Elle est déclinée ici à partir de deux axes : celui du cadre bâti et celui des espaces publics.

3.3.1. La lisibilité du cadre bâti, enjeu de son acceptabilité

La "question naturelle" et l'"authenticité territoriale" du cadre bâti ont été identifiées comme deux éléments structurant les représentations des destinataires enquêtés. Les représentations des touristes rejoignent ici les pratiques d'aménagement des concepteurs. La protection du patrimoine naturel constitue en effet l'un des enjeux d'aménagement des milieux littoraux et montagnards depuis le tournant des années 1970 (chapitre 1). La question du patrimoine bâti a également fait l'objet d'un regain d'intérêt depuis les années 1990. Au-delà du patrimoine architectural vernaculaire, il s'agit d'envisager la réhabilitation du patrimoine bâti contemporain issu de la période d'aménagement *taylo-fordo-keynésio-corbuséenne*. Les collectivités locales ont souvent pris conscience de l'intérêt de conduire une action publique sur ce patrimoine privé, comme en témoigne la mise en œuvre du dispositif des ORIL (chapitre 2). Au-delà de la réhabilitation, parfois également de la démolition[424] (on pense à l'exemple bien connu des Ménuires), il semble que l'explication et la pédagogie vis-à-vis de cette histoire de l'aménagement des stations puissent favoriser l'accessibilité symbolique des lieux par les acteurs locaux et les simples visiteurs de ces destinations touristiques.

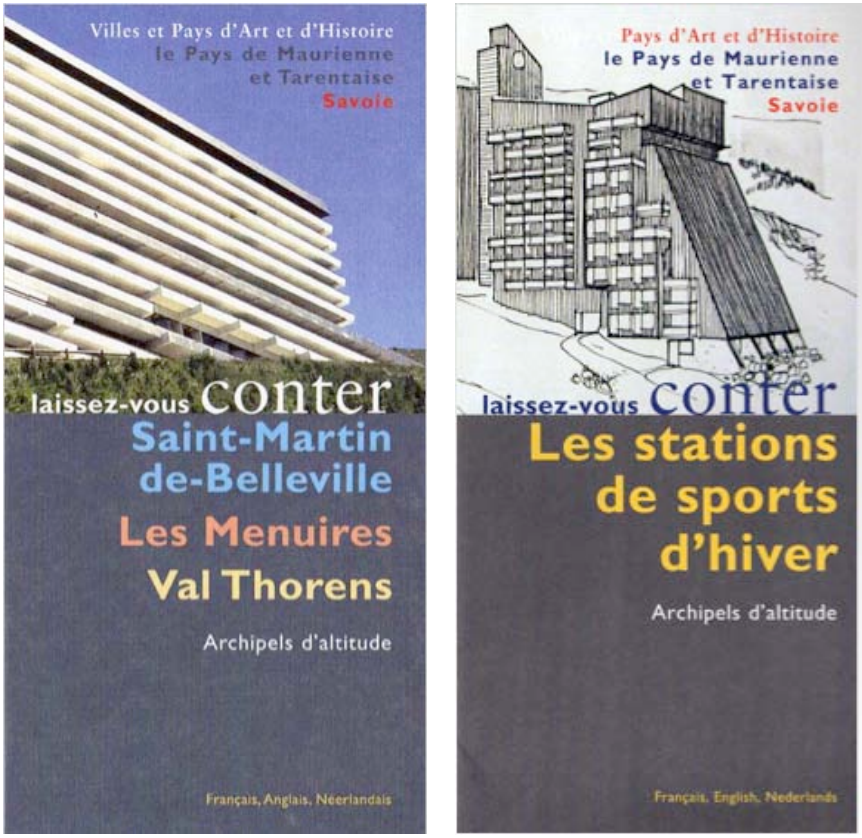
L'initiative menée par le Conseil général de la Savoie, à l'occasion de la tenue des jeux olympiques d'Albertville en 1992, est intéressante. Il initie un programme important de valorisation du patrimoine savoyard en confiant à la Fondation à l'action culturelle en montagne (FACIM – devenue Fondation Facim) la création d'un itinéraire de tourisme culturel. Cette fondation, créée au tournant des années 1970, assure désormais une mission de valorisation du patrimoine culturel sur ce territoire par la mise en réseau des cent soixante sites remarquables au sein d'itinéraires thématiques de découverte[425] et par l'animation du

[424] Cette question importante des enjeux – sous-jacents – aux processus de démolition n'est pas développée dans cette recherche centrée sur les espaces publics. Cette question est encore peu traitée dans le cas des stations touristiques, alors qu'elle a fait l'objet de recherches prolixes au sujet des villes (notamment, PINSON, 2001).

[425] Ces itinéraires comptent notamment les « chemins du baroque » pour le patrimoine religieux (qui ont conduit à l'attribution du label Pays d'art et d'histoire aux vallées de la Maurienne et de la Tarentaise, dès 1991), l'itinéraire « Pierres-fortes de Savoie (lancé en 1997) pour le patrimoine fortifié, celui des « Terres des Alpes ».

Pays d'art et d'histoire[426] des hautes vallées de Savoie (qui s'étend sur les vallées de Maurienne, Tarentaise, Beaufortain et Val d'Arly). Dans ce cadre, la fondation souhaite faire découvrir au grand public une histoire de la montagne et de l'urbanisme relativement peu connue (fig.109 et 110). Programmes scientifiques, culturels, pédagogiques ou touristiques sont proposés aux locaux comme aux touristes, afin de valoriser ce patrimoine, en le « racontant », en le faisant découvrir, en permettant de mieux le connaître. Le cadre architectural des stations intégrées fait l'objet d'un processus de patrimonialisation construit sur leur inventaire, leur reconnaissance et leur protection : « *les projets de valorisation sont l'occasion de relire l'histoire de l'équipement de la montagne, de l'expliquer, afin de retisser des liens entre le passé et le présent, entre les gens d'en haut et ceux d'en bas* » (WOZNIAK, 2006b, p.42).

Figure 109. L'histoire des stations de sports d'hiver contée par la FACIM

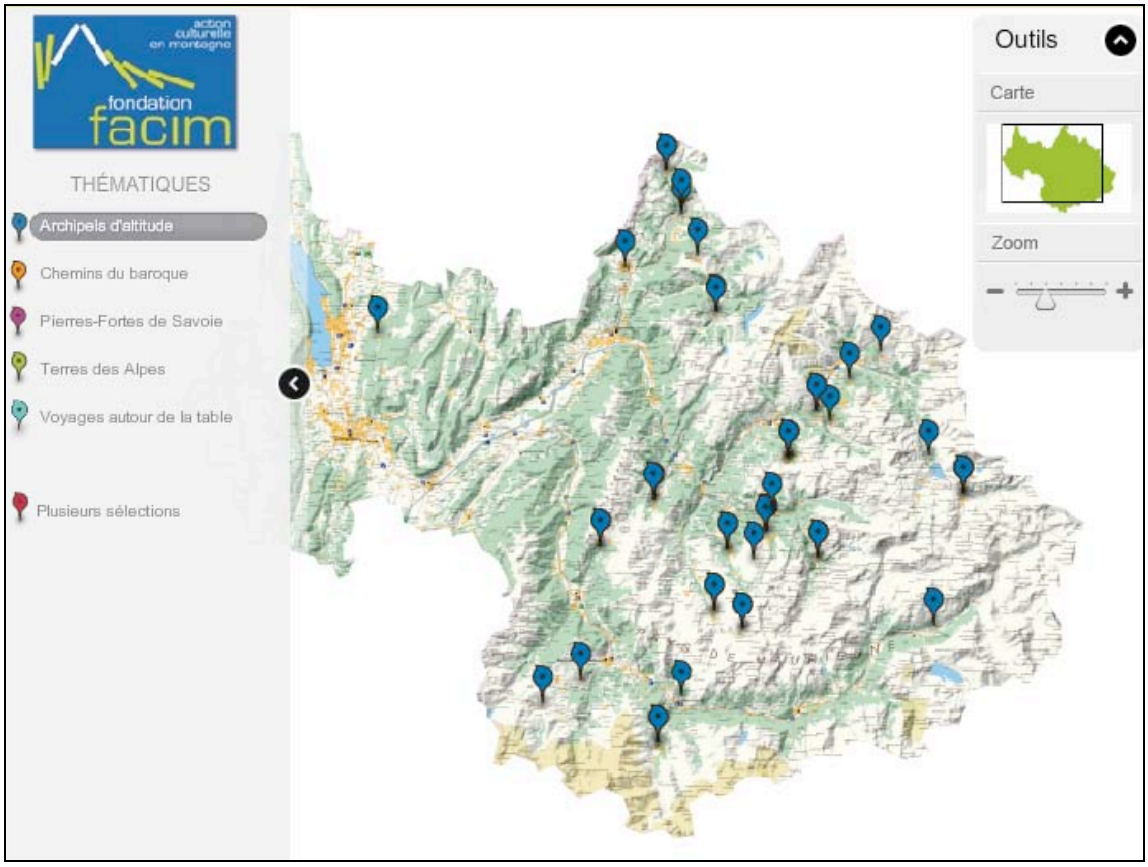


Source : V. Vlès, 2007b

(initié deux ans plus tard) pour le patrimoine rural et les modes de vie et l'itinéraire des « Archipels d'altitude », lancé en 2003 pour valoriser le patrimoine architectural des stations de sports d'hiver.

[426] Cette labellisation, attribuée par le Ministère de la culture et de la communication, vise à récompenser l'engagement des territoires (communes ou groupements de communes) dans une démarche de connaissance, de conservation, de médiation et du soutien de la qualité architecturale et du cadre de vie. En France, 137 sites bénéficient de cette labellisation et se sont engagés à développer une politique culturelle et touristique du patrimoine architectural et paysager (voir à ce sujet, http://www.fondation-facim.fr).

Figure 110. Carte de localisation des archipels d'altitude



Source : fondation-facim.fr

3.3.2. La mise en scène des espaces publics au service de leur lisibilité

Au-delà du patrimoine architectural, le concept d'*accessibilité symbolique* est surtout mobilisé pour rendre compte des enjeux que constitue l'aménagement des espaces publics. La question porte sur la satisfaction des besoins et des attentes des destinataires quels qu'ils soient, en assurant l'accessibilité de la destination par un travail sur le confort, la sécurité et, plus largement, la *lisibilité* des espaces publics. Il s'agit de s'intéresser à la clarté apparente ou à la *lisibilité* du paysage urbain, c'est-à-dire à la « *facilité avec laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent* » (LYNCH, 1998, p.3). Les citadins changent en effet de lieu de résidence beaucoup plus souvent aujourd'hui que par le passé et, quand ils endossent leur statut de touristes/voyageurs, ils ne sont pas moins avares de découverte et multiplient les expériences de séjours. Ils passent d'un espace à une autre, d'une ville à une autre, d'une station à une autre, observent et comparent. Dans cette appréhension de leur nouvel espace de vie ou de séjour, ils peuvent être subtilement guidés ou plutôt invités à découvrir le milieu qui s'offre à eux. Un (micro)territoire doté d'une bonne *lisibilité* permet de contribuer à la bonne intégration et à l'appropriation de l'espace par ceux qui le pratiquent, qu'ils soient habitants permanents ou – et c'est sans doute là le plus nécessaire – simples visiteurs. Les gestionnaires des stations contemporaines sont encouragés aujourd'hui à revaloriser et repriser les éléments constitutifs de la *lisibilité* de la station, à savoir pour reprendre les termes de Kevin LYNCH : les voies, les nœuds, les points de repères, les quartiers et les limites ; abordés ici tour à tour.

Accessibilité et lisibilité des voies

Concernant tout d'abord les voies, les enquêtes menées auprès des touristes destinataires ont montré l'attention qu'ils portent aux espaces de déambulation piétonne (maritimes ou montagnardes et plus largement sylvestres, commerciales, etc.), ainsi qu'à l'encadrement et à la gestion des espaces de circulation et de stationnement. Ces analyses confirment l'intérêt porté à ces questions, depuis une dizaine d'années, par les organismes et les gestionnaires publics du secteur touristique. Les voies, non seulement routière mais également piétonnes, sont (re)considérées par ces différents acteurs comme un moyen puissant de mettre de l'ordre dans l'ensemble urbain. L'AFIT identifie par exemple dans les stations, dites de deuxième génération, deux objectifs majeurs d'aménagement : leur amélioration « *esthétique* » (sur laquelle on revient en suivant) et leur amélioration « *fonctionnelle et technique* », abordée dès à présent. Au-delà des réseaux enterrés, l'enjeu identifié comme central concerne la gestion des circulations et des stationnements. Elle est abordée par quatre entrées : la gestion des conflits entre les différents usagers, l'aménagement des cheminements piétonniers, l'encadrement des déplacements de skieurs[427] et la question de la gestion des stationnements (par diffusion et paysagement). Il s'agit finalement de s'interroger sur la place accordée à l'automobile dans le système urbain par une approche double de *l'accueil en tension* (gestion des flux liés à l'excursionnisme) et de *l'accueil de villégiature* (gestion des flux liés au tourisme de séjour). La gestion fonctionnelle des flux touristiques gagnerait à s'accompagner

[427] Cette dimension, relative au domaine skiable, n'est pas abordée dans cette recherche qui a mis l'accent sur les lieux urbains, elle pourrait toutefois faire l'objet d'un pan d'analyses complémentaires.

d'une amélioration esthétique de la station, afin d'en favoriser *l'accessibilité symbolique*, souvent inconsciente mais indispensable dans l'expérience touristique. Elle vise à structurer et mettre en scène les espaces de circulation et de stationnement, afin d'assurer leur *lisibilité* et leur attractivité (par la disposition des mobiliers urbains, par le jeu sur les formes, les matières et les couleurs des revêtements au sol, etc.). Les stations cherchent à passer d'une logique strictement fonctionnelle à une logique urbaine de mise en cohérence et même de mise en scène des espaces afin de favoriser la déambulation, le plaisir de la visite et l'expérience touristique. Fini le modèle unique d'espace routier réservé à la circulation et au stationnement des véhicules motorisés : la question qui se pose aux destinations est de savoir quelle place elles souhaitent accorder aux autres formes de mobilité, en particulier à la déambulation piétonne (cliché 89). Le renouvellement des conditions de circulation peut d'ailleurs favoriser la réaffectation de l'espace libéré par la voiture à d'autres fonctions touristiques (mise en vue, promenade, convivialité et rencontre, évènementiel, etc.).

Cliché 89. La mise en scène des espaces publics en station

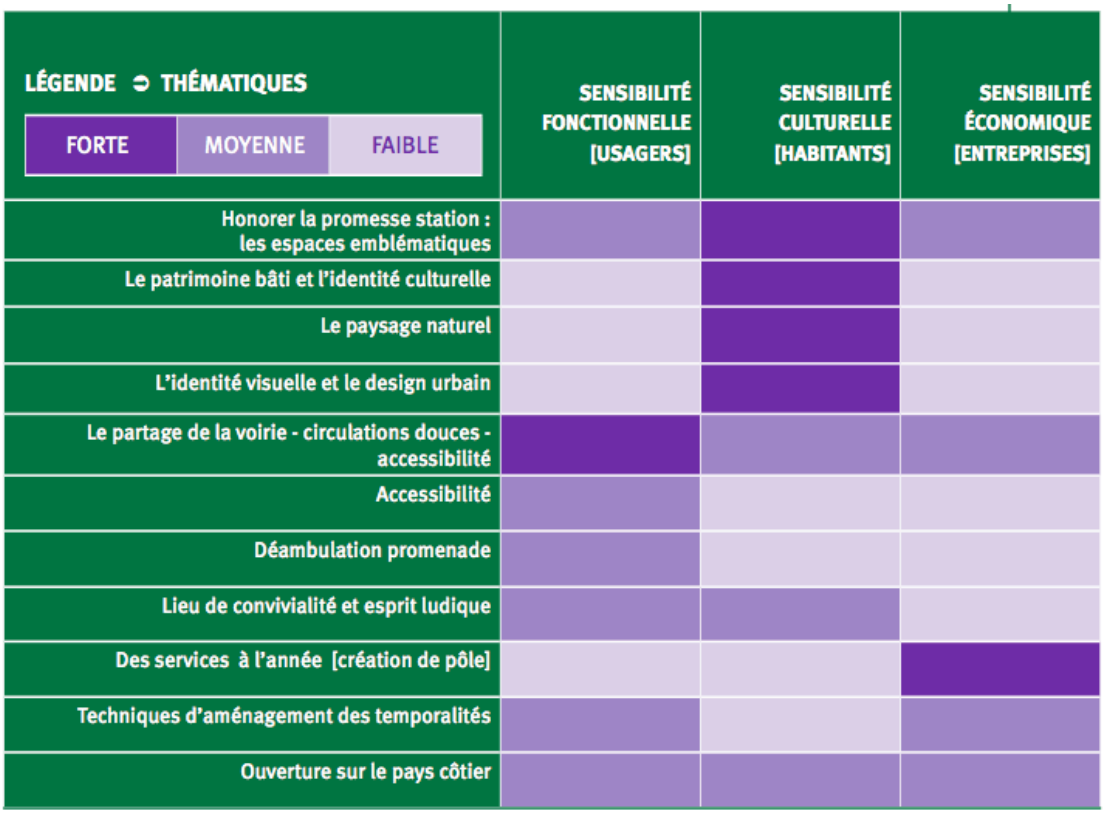
Un cheminement dévolu aux circulations motorisées à La Pierre Saint-Martin

Une rue ouverte aux piétons dans le centre de Saint-Lary

Clichés : E. Hatt, février 2009

Cette question des espaces de circulation piétonne et motorisée (et de leur agencement) est également au cœur des analyses d'Atout France (2010, p.41) qui l'identifie comme l'enjeu d'aménagement le plus fort pour satisfaire la « *sensibilité fonctionnelle* » des "usagers" (fig.111). Le partage de la voirie et le développement des circulations douces est d'ailleurs un enjeu transversal. Il se joue à de multiples échelles et dans divers lieux de la station, ce qui en accroît d'autant l'importance.

Figure 111. Thématiques de concertation selon la sensibilité des destinataires



Source : Atout France, 2010, p.41

L'objectif consiste en définitive à redéfinir la gestion des circulations et des stationnements afin de rendre les espaces plus lisibles et sécurisés tout en favorisant l'accessibilité et l'appropriation des lieux par tous. Le traitement des voies renvoie également à celui des nœuds de circulation, au niveau notamment des entrées de station et des espaces emblématiques. Les espaces dévolus au changement (de système de transport, de quartier, de milieu : routier/vacances, ville/nature, etc.) sont des lieux essentiels, des points de décision dans lesquels la perception s'intensifie. Ces lieux d'annonce construisent le changement d'échelle entre l'univers routier et l'univers de la pratique touristique. Ce sont des lieuxdans lesquels l'attention des destinataires est plus marquée car ils signalent l'entrée dans l'espace de la découverte.

Les noeuds urbains, espaces de transitions stratégiques

En station touristique, ces lieux emblématiques sont de surcroît des espaces de transition entre le milieu urbain (hébergements et stationnements) et l'espace de la pratique de loisirs (la plage ou la montagne). Fronts de neige et fronts de mer constituent des lieux d'image forts dans les destinations touristiques, comme cela a été mis en évidence lors des enquêtes réalisées auprès des touristes destinataires. Les recherches menées confirment les analyses des professionnels. Concernant les espaces publics des stations littorales, Atout France distingue par exemple six nœuds centraux, abordés tour à tour : les fronts de mer, le « haut de plage », les ports, les belvédères, jetées et panoramas, les périphéries de station et les entrées de station. De même, dans l'analyse des espaces publics de montagne faite par l'AFIT, cette question essentielle des nœuds en station, bien que plus indirectement abordée, est

appréhendée comme un « *point particulier de la station* », qui englobe également un autre élément central du paysage urbain analysé par Kevin LYNCH : les points de repère.

Les points de repère pour ponctuer les lieux de déambulation

Les enquêtés se sont également révélés sensibles à la présence des points de repère (physiques ou symboliques) qui participent à renforcer et à ponctuer ce maillage de voies et de nœuds urbains structurant le parcours de la visite. Le rôle de la collectivité publique apparaît comme essentiel pour agrémenter le lieu de vie ou de séjour, en marquant et singularisant cet espace. Les points de repère sont des supports de repérage, d'identification et de qualification du lieu. Les représentations des destinataires et des concepteurs se rejoignent. L'intérêt de la mise en scène des points de repère urbains et paysagers, souligné dans le cadre des stations touristiques par l'AFIT puis Atout France, est effectivement un enjeu important de l'expérience touristique. L'exemple de La Grande Motte, station nouvelle créée dans le cadre de la MIARL (chapitre 1), est ici intéressant étant donnée la place accordée à l'art dans la ville (PRELORENZO et PICON, 1999). Au-delà de la qualité fonctionnelle de la ville (facilité de repérage et de confort des déplacements), l'architecte Jean BALLADUR s'est penché sur sa qualité symbolique construite à partir des surprises qui ponctuent la déambulation, des effets de perspective ou encore des évènements urbains. Dans la station créée de toutes pièces, cette tâche n'est pourtant pas aisée. Elles ne disposent pas des « *objets de transcendance* », entendus comme les objets de mémoire et d'identité forgés par l'histoire. Il a donc été important pour l'architecte en chef de la station de les créer à partir de l'inscription du symbolique dans les bâtiments eux-mêmes (les célèbres pyramides) et de la production d'œuvres artistiques dans l'espace public. Sculpture, fontaines, bancs, dallages, etc, sont autant d'éléments réalisés pour ponctuer les lieux urbains de la station (cliché 90).

Cliché 90. L'art dans la ville, enjeu de la composition urbaine à La Grande Motte

Clichés : J-D Laforgue, mars 2009

Cliché : J-D Laforgue, mars 2009

Source : Prelorenzo et Picon, 1999

La gestion des quartiers et des limites en toute saison

Enfin, deux autres éléments constituent ce paysage urbain des stations touristiques : les quartiers et les limites. Les quartiers sont appréhendés ici à la fois comme les éléments d'un cadre de co-production public/privé et comme les structures (physiques ou symboliques) qui assurent la continuité entre les différentes unités architecturales et paysagères. La co-production public/privé renvoie par ailleurs aux enjeux soulevés par la gestion des limites. La conception de La Grande Motte est un exemple intéressant à observer sur cette question (PRELORENZO et PICON, 1999). Dès l'origine de la création de la station, l'architecte en chef, Jean BALLADUR, a étendu l'emprise publique jusqu'au ras des façades afin de retirer aux copropriétés la gestion (difficile et coûteuse) de la bande intermédiaire entre la rue et l'immeuble. L'objectif consistait à s'assurer que les acteurs publics disposeraient de la maîtrise de la part la plus grande possible des espaces libres et, notamment des espaces de limite et d'interface. Cela constituait d'ailleurs un enjeu indéniable pour pérenniser la mise en place et l'entretien de la trame verte, centrale dans la conception de la station. Cet enjeu est cruellement d'actualité pour de nombreuses stations contemporaines dont le propriétaire effectif de ces espaces de transition est souvent peu lisible car indéterminé. En station, les limites font également référence à la temporalité des pratiques touristiques. Il s'agit d'accroître la lisibilité des limites pour favoriser ces temps de transition (journée/soirée, pleine saison/basse saison, etc.) qui modifient en profondeur le paysage urbain et l'expérience touristique. Comme en ville, la fréquentation nocturne des espaces publics questionne par exemple leur mise en scène, devenue « mise en lumière » (cliché 91). À partir d'un jeu sur son intensité, ses formes et sa disposition, la lumière peut inviter à la déambulation en balisant et sécurisant les cheminements, elle peut structurer l'espace public, contribuer à son attractivité et à sa fréquentation à toutes heures et en toutes saisons. Si cette question n'a été que peu abordée lors des enquêtes photographiques conduites (qui ne proposaient que deux clichés pris en soirée), elle semble toutefois essentielle pour les destinations touristiques, comme l'a souligné Atout France au sujet des stations littorales.

Cliché 91. L'ambiance nocturne de la promenade en bord de mer à Sète

Source : Atout France, 2010, p.99

Surtout, particularité des lieux touristiques, la saisonnalité possible de cette activité a un fort impact sur la lisibilité de ces destinations. Les stations touristiques contemporaines offrent souvent un paysage bicéphale, dans lequel l'effervescence hivernale et estivale fait place à un espace vide, sans vie, déstructuré le reste de l'année. Les destinataires enquêtés se révèlent sensibles à cette question. L'enjeu consiste à atténuer cet effet « hors-saison » en travaillant sur la structuration continue (spatialement et temporellement) de l'espace public. Qu'ils soient ou non fréquentés, les espaces publics peuvent être accueillants, hospitaliers et finalement animés. La fermeture des commerces cesse alors de se manifester par la fermeture symbolique des espaces publics. La disposition et les formes du cadre bâti structurent à leur façon les espaces libres, mais elles ne les conditionnent pas. Espaces publics et privés se co-construisent : travailler sur la requalification des espaces publics peut favoriser la restructuration de l'ensemble et éviter que la fermeture des commerces n'empêche le plaisir de la visite et de la déambulation, en toute saison (cliché 92). Le traitement des limites spatiales que sont les espaces d'interface entre le public et le privé est ici un enjeu essentiel. Ces espaces interstitiels participent à la cohérence et à la composition de l'ensemble.

Cliché 92. Une temporalité saisonnière plus ou moins lisible dans l'espace public

Une promenade commerciale à La Grande-Motte : une invitation à la déambulation

Cliché : J-D. Laforgue, mars 2009

Le vide commercial à Seignosse-Océan

Cliché : E. Hatt, mai 2010

Mise en scène des espaces publics et composition urbaine

La problématique de la cohérence d'ensemble est essentielle. Au-delà de l'approche thématique des différentes composantes prises indépendamment (fig.112), l'enjeu d'aménagement est bien global. Il passe par la mise en cohérence de l'aménagement et des composantes de l'espace public (revêtement de sols, mobilier urbain, etc.), tout autant que par la continuité des parcours (cheminements piétonniers de liaison, points de repère, etc.) ou encore le traitement des espaces interfaces.

Figure 112. Thématiques d'intervention sur l'espace public des stations littorales

THÉMATIQUES	REGISTRES D'INTERVENTION
Paysage spectacle des espaces emblématiques	▸ Honorer la « promesse-station » : travailler le bord de mer et ses différents espaces et aménagements visuels
Identité conférée par l'architecture, le paysage, le design urbain	▸ Le patrimoine construit [bâti, végétal] et l'identité culturelle [« townscape »] ▸ Le paysage naturel [« landscape »] ▸ L'identité visuelle et le design urbain
Image fonctionnelle d'un accueil « apaisé » en saison	▸ Le partage de la voirie et la mise en retrait du stationnement ▸ L'accessibilité: continuité des cheminements, ruptures de charge, aménagements pour les personnes à mobilité réduite, signalétique ▸ La déambulation : promenade, contemplation ▸ Le lieu de rencontres : convivialité, animation, jeu
Image fonctionnelle d'une fréquentation moins saisonnière	▸ La gestion des variations de fréquentation: aménagements spécifiques pour la basse saison et la haute saison ▸ La création d'une ambiance nocturne, etc. ▸ L'ouverture du réseau public sur l'espace littoral

Source : Atout France, 2010, p.38

Les espaces publics sont à envisager comme des espaces de la mise en réseaux qui appellent un traitement homogène structuré autour des voies, des nœuds, des points de repère, des quartiers et des limites. Les touristes (et les destinataires dans leur ensemble) sont attentifs à la double dimension de la destination qui doit proposer d'une part une « signature » commune sur l'ensemble des espaces publics de la station (traitement homogène, continuité des cheminements, etc.) et, d'autre part, mettre en avant des lieux stratégiques (comme le front de mer ou de neige), porteurs d'une image emblématique et ponctuant l'expérience de la visite. On rappellera toutefois, dans la lignée des recommandations effectuées par Atout France (2010, p.129-130), qu'il s'agit lors de cet exercice d'éviter de succomber à la tentation, souvent importante dans le contexte touristique, de produire du spectaculaire et du pittoresque, en améliorant le traitement de certaines séquences isolément des autres, sans tenir compte de leur enchaînement et, finalement, de la station dans sa globalité. Il convient d'ailleurs de garder à l'esprit que les espaces publics sont construits pour un ensemble d'individus divers (par leur passé, leurs occupations, leurs classes sociales, etc.). L'urbaniste est conduit à penser et créer une station aussi richement fournie que possible en voies, en points de repère, en nœuds, en quartiers et en limites ; une station n'utilisant non pas une ou deux des qualités de la forme, mais toutes afin que les observateurs, même différents, puissent tous trouver un matériau qui convienne à leur manière particulière de voir le monde. La forme urbaine, tout en restant souple et malléable, peut être organisée de façon lisible et nettement identifiée et identifiable afin que les destinataires (habitants comme visiteurs) puissent en retour lui insuffler leurs propres significations, leurs propres connexions (LYNCH, 1998). C'est grâce à la présence de cette trame que l'espace en question peut devenir un lieu effectivement remarquable et distinctif, dans lequel l'exploration de nouveaux lieux urbains

est à la fois plus facile et plus tentante[428]. L'espace public ainsi (re)mis en scène (re)devient un fil conducteur, un repère dans la destination touristique (cliché 93).

Cliché 93. Continuité et structuration des espaces publics – La Grande-Motte

Clichés : J-D. Laforgue, mars 2009

[428] Il convient encore une fois de rappeler que les recommandations faites dans ce travail ne visent aucunement à l'obtention d'un statut figé et immuable de l'espace urbain des destinations. Si certaines fonctions peuvent être imposées (circulation, utilisation des sols, etc.), la forme urbaine de la station est toutefois conçue de manière souple et malléable, pour s'adapter aux évolutions qu'elle subit continuellement.

En définitive, la mise en tourisme implique concrètement de dramatiser le lieu, de le mettre en perspective en s'affranchissant de la seule représentation utilitaire du fonctionnement urbain, en s'attachant à l'*esprit du lieu* (VLES, 2008, p.9-10). La requalification urbaine peut contribuer à (re)définir le « style général » du lieu de séjour, sur la base d'une structure urbaine existante. Il ne s'agit pas de reproduire infiniment un unique modèle, mais plutôt de viser l'unité de la station, par l'ajustement de ses différences constituées en complémentarités, par la découverte et la préservation des images les plus vigoureuses des lieux urbains, en faisant ressortir leurs structures et leurs identités d'une confusion qui les contient à l'état de latent.

Les premiers résultats obtenus à partir de l'analyse des représentations microterritoriales globales, issues du processus d'objectivation (chapitre 4), révèlent les similitudes et les points de convergence partagés entre les concepteurs (acteurs locaux et experts : architectes, paysagistes, etc.) et les destinataires de la station (principalement des touristes). Si les résultats de cette première observation des espaces publics en station touristique ne surprennent guère le chercheur en urbanisme, l'intérêt est toutefois de confirmer et, du même coup, de renforcer le discours des experts grâce à la prise en compte du regard des destinataires oubliés que sont les touristes. Au-delà de cette première phase analytique, l'objectif central de la démarche mise en œuvre consiste à proposer une approche concrète du (micro)territoire et de ces destinataires, afin de repérer les lieux urbains sur lesquels pourraient s'appuyer, le cas échéant, les projets de requalification. Les principes généraux d'aménagement sont ici affinés et modulés à partir des terrains concrets d'analyse (Gourette et Seignosse-Océan), afin d'alimenter l'ancrage (micro)territorial de leurs projets d'urbanisme.

Chapitre 6.

La requalification des stations : acquis de la recherche et perspectives d'aménagement

> *« Nous situant dans une phase, voire une simulation, très en amont de la commande d'un maître d'ouvrage, nous nous limiterons, à partir de nos observations de terrain, à une expression programmatique et projectuelle, fondatrice sans doute, mais sommaire. […] Il faudra donc tenir nos propositions pour ce qu'elles sont : une contribution à la réflexion méthodologique – comment programmer – et un exercice de style. »*
>
> (ALLEGRET et OLIAC, 1997, p.124)

Ce dernier chapitre, dans une approche plus pragmatique, est consacré à l'identification des marqueurs microterritoriaux dans les stations de Gourette et de Seignosse-Océan. En réponse à notre dernière hypothèse, on tâche d'observer dans quelles mesures ce repérage empirique et analytique peut servir, le cas échéant, d'ancrage aux projets d'aménagement ou de requalification, en cours ou à venir. On s'adonne à un exercice de style, généralement requis dans le cadre des recherches en aménagement et en urbanisme, en proposant une contribution à l'expression programmatique des projets de requalification de Seignosse-Océan et de Gourette. L'accent est principalement mis sur le point de vue des touristes destinataires qui habitent, parcourent et s'approprient ces espaces publics en station. Cet angle d'approche est complété par l'observation des processus et des agents qui concourent également à la conception de ces lieux urbains. On présente, tour à tour, les enjeux de la requalification identifiés à Seignosse-Océan d'une part et à Gourette d'autre part, en termes de conception, mais également, dans une moindre mesure, de processus.

1. Du marqueur microterritorial au projet de requalification urbaine

L'identification des points d'ancrage à la requalification de Seignose-Océan est au cœur de ce chapitre conclusif. Ce repérage est abordé à partir de l'analyse conjointe des données produites lors des enquêtes photographiques menées auprès des destinataires de façon générale (touristes principalement) et des habitants en particulier[429]. Sur cette base, est proposé en suivant un exercice programmatique construit autour de l'ébauche d'un projet de requalification pour la station de Seignosse-Océan. Au-delà de ce travail en amont de la conception, on envisage enfin la dimension processuelle de ce projet de requalification, en abordant la question de la gouvernance urbaine encouragée par ce dispositif méthodologique.

[429] On précise les résultats des enquêtes menées auprès des habitants, lorsque celles-ci diffèrent des observations conduites à partir des enquêtes réalisées par échantillonnage sur site auprès des destinataires. Lorsque rien n'est précisé, il s'agit des résultats obtenus à partir de cette dernière analyse. On s'hasarde à proposer des pourcentages pour rendre compte de façon plus lisible des effectifs de réponses des habitants enquêtés. On reste cependant conscient que le faible échantillonnage de cette seconde série d'enquêtes photographiques (en comparaison notamment aux soixante enquêtes réalisées par échantillonnage sur site) pose question pour de telles analyses qu'il faut prendre ici non comme des résultats catégoriques, mais comme un support à la réflexion relative au différentiel des représentations urbaines selon les destinataires (touristes/habitants).

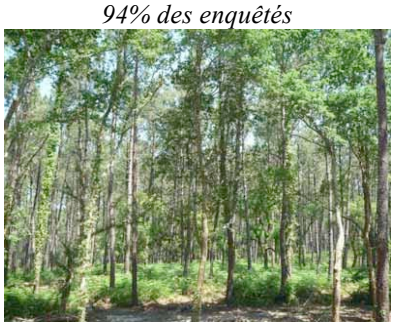
1.1. Identification des marqueurs microterritoriaux *à Seignosse-Océan*

Les *marqueurs microterritoriaux* sont identifiés selon une approche descriptive, à partir de trois ensembles : les images « attractives », les images « répulsives » et, surtout, les images ayant fait l'objet de représentations « divergentes » ou « neutres »[430]. Ces deux dernières catégories constituent finalement un ensemble de lieux urbains où l'enjeu de la requalification est important et pose plus particulièrement question.

1.1.1. Seignosse-Océan, une station "nature" comme fondement d'attractivité

Les images de Seignosse-Océan identifiées comme « attractives » par les enquêtés représentent principalement des paysages naturels de l'océan et de la plage, de la dune, de la forêt ou encore de l'étang blanc (cliché 94).

Cliché 94. La nature, un élément central de l'attractivité touristique de Seignosse-Océan

B58 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « attractive » par 94% des enquêtés*	B1 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « attractive » par 94% des enquêtés*	B17 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « attractive » par 90% des enquêtés*
		
Commentaires des destinataires *« j'adore la forêt des Landes »* *« c'est la photo référence pour l'aménagement naturel du littoral »* *« c'est joli »* *« ça on s'en fout, c'est du bois, il y en a partout en France »* Commentaires des habitants *« la forêt des Landes, c'est classique »* *« ça c'est parfait, c'est la forêt, c'est beau ; il faut la préserver, c'est bien que ça appartienne au conservatoire du littoral ici »*	Commentaires des destinataires *« ce n'est pas dans le même coin, c'est beau »* *« j'aime bien les photos de paysage, le reste par contre c'est bof »* Commentaires des habitants *« je connais l'endroit, c'est l'étang blanc »* *« c'est joli, j'adore ce coin de l'étang blanc »* *« c'est joli l'étang blanc, ça fait terre/mer/nature »*	Commentaires des destinataires *« c'est beau ça »* *« je la mettrais bien dans le tas de la mer, en l'élargissant à la nature »*

[430] Pour simplifier la lecture des résultats (même si on reste conscient des limites d'une telle simplification), les images attractives et plutôt attractives ont été regroupées, comme les images répulsives et plutôt répulsives ou encore les images neutres et divergentes. Pour plus de nuance, il est toutefois possible de se reporter aux tableaux d'analyse présentés en annexes (annexes 27 à 29 et 33 à 35).

B52 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « attractive » par 88% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« elle est rigolote cette photo »

Commentaires des habitants

« ça, c'est l'étang blanc »

B49 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « attractive » par 86% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« wouah, c'est beau ça, c'est chez nous ? »

« elle est plutôt belle cette photo, malgré ces bancs en béton délabrés »

« c'est magnifique avec l'océan qui se déchaîne »

Commentaires des habitants

« c'est ici, mais c'était en hors-saison, il n'y a pas la cabane »

« ça pourrait être en Bretagne, elle est belle ; c'est fou, c'est au Penon mais il n'y a pas les barrières »

« les bancs sont vraiment moches, mais sinon la vue est jolie »

B56 - Seignosse-Océan
Identifiée comme « attractive » par 84% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« c'est le cliché de la plage où il n'y a pas trop de monde »

B3 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « attractive » par 82% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« le béton qui coule dans la mer »

« il n'y aurait pas eu de béton, ça n'aurait pas été trop mal »

Commentaires des habitants

« cet accès à la plage est à améliorer »

« c'est crade là, quand même »

« l'accès à la plage goudronnée, non »

B38 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « attractive » par 78% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« c'est sauvage, c'est génial pour se promener »

B2 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « attractive » par 78% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« la dune sauvage, ça me plaît »

« c'est la lette de la dune où il est interdit de passer, mais on voit un passage sauvage »

« il y a quelque chose à faire à cet endroit, ce n'est pas très joli de laisser en friche comme ça »

Commentaires des habitants

« c'est ce qu'il faut protéger, c'est le plus menacé »

Seignosse-Océan est généralement identifiée comme une station "nature" qui a su conserver des espaces considérés comme « sauvages », espaces au demeurant aménagés voire fabriqués par l'homme[431]. Cette notion est connotée très positivement en étant associée à l'idée de liberté, de nature vierge, immaculée et non anthropisée. Un grand nombre d'enquêtés constitue un groupe « *le côté nature sauvage* » (S-E58), « *un peu sauvage, le côté nature, ce qui me plaît, c'est joli* » (S-E33), ou encore « *côté sauvage, plus nature et plus typique* » (S-E29), révélant combien la nature et l'idée d'espace de liberté qui lui est associée structurent les représentations des destinataires interrogés sur les plages de Seignosse-Océan.

Le cadre naturel, tout comme la qualité et l'accessibilité des plages, sont des éléments centraux de l'attractivité de la station. Ils permettent de capter une clientèle importante en provenance des stations voisines, comme S-E38 venue sur la plage du Penon, qui reconnaît : « *on vient souvent à la plage ici, mais on séjourne plutôt dans la ville d'Hossegor ; je ne sais pas pourquoi on vient là pour la plage, peut-être parce qu'on peut facilement s'y garer* ». Beaucoup de touristes viennent passer la journée sur les plages de Seignosse-Océan bien qu'ils n'y séjournent pas. La question soulevée concerne les raisons sous-jacentes à ces flux pendulaires touristiques. Doit-on être optimiste et considérer le caractère attractif de la station en associant cet état de fait à la qualité du milieu naturel et à la bonne accessibilité de la destination (parkings gratuits près des plages) ? A contrario, ne faut-il pas être plus sceptique et imputer cette réalité au déficit d'attractivité de la station qui, malgré ses atouts naturels, ne parvient pas à donner envie à ces excursionnistes de rester en station, d'y séjourner, notamment en hors-saison ? Les deux explications sont certainement valables et complémentaires, la problématique de la qualité du cadre de vie est centrale. L'une des lacunes de Seignosse est sans doute de ne pas assez mettre en valeur, mettre en scène, des espaces (naturels et urbains) pourtant appréciés par les enquêtés. L'étang blanc est par exemple souvent cité comme photo représentative de ce qui plaît, bien que les destinataires enquêtés ne sachent que très rarement situer ce lieu où ils n'ont souvent pas eu le plaisir de se rendre (contrairement aux habitants permanents).

La nature, ou plutôt le paysage naturel illustré par des références non construites, apparaît donc comme un élément central de l'attractivité de la destination ; elle est présente sur 70% des clichés constituant le nuage de représentations attractives, alors que cette proportion n'était que de 40% dans le cas des stations balnéaires en général (T1). Par ailleurs, les paysages des dunes, de la plage et de l'étang blanc sont particulièrement appréciés par les habitants permanents. Durant l'enquête photographique réalisée auprès de cette seule catégorie d'acteurs (enquêtes "habitant"), les clichés B2, B56 et B1 sont identifiés par les neuf personnes enquêtées comme des photos attractives (chapitre 4). Ces paysages sont constitutifs du cadre de vie qu'ils ont choisi d'avoir et sont appréciés comme tels.

Les espaces publics aménagés sont, quant à eux, faiblement représentatifs de cette tendance attractive, la nature y est alors particulièrement présente. Il s'agit principalement des

[431] On pense notamment aux dunes, à la plage, ou encore à la forêt landaise. Cette dernière est d'ailleurs au cœur du travail doctoral d'Aude POTTIER (2010), qui s'intéresse à l'ambiguïté des représentations, partagées entre artificialité et désir de naturalité attachés à ce massif.

images d'espaces de loisirs (parfois payants). Les photos du golf, de l'espace des loisirs des Bourdaines et du parc aquatique sont dans l'ensemble appréciées, même si certains se révèlent parfois plus critiques dans leurs commentaires, soulignant la dimension marchande de ces lieux (cliché 95).

Cliché 95. Des espaces de loisirs appréciés

B53 – Seignosse-Océan

Identifiée comme « attractive » par 86% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« le golf avec les espaces verts c'est beau, mais bon, c'est payant »

« le cadre du golf est super, ils l'ont vraiment bien réussi »

« j'ai du mal avec le golf : c'est beaucoup d'entretien pour très peu de personnes »

Commentaires des habitants

« le golf est complètement artificiel, mais c'est joli ; c'est semi-urbain »

B51 – Seignosse-Océan

Identifiée comme « attractive » par 68% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« le parc aquatique, je trouve que c'est une réussite »

« c'est moyen »

« j'hésite entre "détente" et "Babylone"… du coup, je vais la mettre dans business »

« le parc aquatique, c'est sympa, mais c'est cher »

« je ne déteste pas, mais je ne trouve pas ça super, je préférais les piscines d'eau de mer »

Commentaires des habitants

« ça pourrait être n'importe où »

B21 – Seignosse-Océan

Identifiée comme « attractive » par 76% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« ça a l'air un peu sauvage, il y a de la verdure et une zone de sport en plus, j'aime bien

« ça fait encore sauvage, ça donne envie d'aller voir »

« on se demande quel autre loisir que la mer on va offrir »

B8 – Seignosse-Océan

Identifiée comme « attractive » par 78% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« c'est sympa ça »

Commentaires des habitants

« la promenade, ça c'est mignon »

« c'est en bordure de dune, c'est inadmissible »

L'aire de jeux du Penon est également un espace de loisir jugé « attractif » par 60% des enquêtés. Certaines personnes interrogées soulignent toutefois le déficit d'entretien et le manque de mise en valeur dont il fait l'objet (cliché 96).

Cliché 96. L'aire de jeux du Penon : un espace de loisirs délabré

B57 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « attractive » par 62% des enquêtés*	B37 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « attractive » par 60% des enquêtés*
Commentaires des destinataires *« ce n'est pas génial ça »* *« cette promenade sera peut-être refaite par Belambra, j'espère en tout cas qu'ils referont ses abords »* *« oulà, on dirait Seignosse, mais la photo a du être prise il y a très longtemps »* *« ce n'est pas beau là, comme ça ; je vais la mettre dans ce que j'aime, car je connais et c'est bien pour les enfants »* Commentaires des habitants *« ce passage est sordide, il faut le revoir rapidement »*	Commentaires des destinataires *« c'est bien les jeux pour les enfants en bord de plage »* *« ce n'est pas trop moche »* *« c'est plutôt typique »* Commentaires des habitants *« ce n'est pas aménagé »* *« elle est dégueulasse cette aire de jeux au Penon, il y a de gros problèmes d'entretien »*

De même, les images d'aménagement d'accès aux plages et d'espaces verts, le long de l'avenue Chambrelent, sont considérées attractives (cliché 97). Il existe néanmoins une différence entre les représentations des « destinataires » au sens large (analyse des enquêtes par échantillonnage sur site) et des habitants (analyse des enquêtes réalisées dans un second temps auprès de cette catégorie particulière d'acteurs). Si les touristes destinataires positionnent ces images comme « attractives » (autour de 65% d'entre eux), les habitants sont un peu moins positifs au sujet de l'avenue végétalisée de Chambrelent. Ils sont plus critiques que les touristes, qui savent que pour arriver sur le lieu de leur pratique de loisirs, les voies d'accès sont indispensables et apprécient les efforts de végétalisation entrepris.

Cliché 97. La nature dans la station, facteur d'attractivité des lieux urbains

<table>
<tr><td>B48 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « attractive » par 66% des destinataires enquêtés</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « attractive » par 56% des habitants enquêtés

« ça, c'est magnifique »</td></tr>
<tr><td>B20 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « attractive » par 66% des destinataires enquêtés</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « attractive » par 34% des habitants enquêtés

« nos petites maisons dans les pins et le rond-point fleuri, j'aime bien »</td></tr>
<tr><td>B15 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « attractive » par 64% des destinataires enquêtés

« cette grande route je l'aime bien car il y a la verdure au milieu avec les fleurs
« c'est beau ce rond-point fleuri »
« il y a une voiture, mais le paysage avec la verdure et les fleurs est agréable »
« il manque quelques arbres, ça aurait été encore plus sympa »</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « attractive » par 44% des habitants enquêtés

« l'accès à la station est super : large, propre, vert ; j'aime bien comme aménagement »</td></tr>
</table>

Dans la continuité de ces images « attractives », les photos jugées comme « plutôt attractives » se caractérisent par de fortes "médiations plantées" au niveau des hébergements ; les destinataires enquêtés appréciant cette intégration du bâti par le végétal. La présence du végétal et de la nature participe à l'attractivité des lieux en atténuant l'effet « béton » des constructions. Du point de vue des hébergements, la station de Seignosse-Océan semble plutôt bien pourvue. Comme le constate S-E37, *« les bâtiments sont plus jolis ici que dans le premier tas »*. Seignosse-Océan profite d'un cadre bâti assez respectueux de l'environnement paysager dans lequel il s'insère ; les bâtiments et infrastructures sont de taille raisonnable (quelques rares R+6, beaucoup de pavillonnaire en R+1), ce qu'apprécient les destinataires enquêtés (qui s'étaient révélés particulièrement critiques face au cadre bâti présenté dans le

cadre des stations balnéaires variées –T1). De plus, comme le remarque S-E60, la grande taille des dunes favorise une réelle coupure entre le milieu "naturel" et le milieu urbain : « *je n'aime pas les habitations en bord de plage, je préfère au contraire les dunes de Seignosse, au moins, quand on est à la plage, on ne voit pas les habitations, il y a seulement la nature* ».

Finalement, l'intégration du cadre bâti et des activités de loisirs à l'environnement naturel immédiat constitue un potentiel d'attractivité touristique à valoriser. Il convient toutefois de souligner, encore une fois, la différence qu'il existe entre les représentations des touristes et des habitants (cliché 98). Ces derniers sont en moyenne deux fois moins nombreux à apprécier ces images, alors que les touristes se révèlent sensibles à la question de l'hébergement touristique, facteur indispensable à leur séjour. Si l'hébergement touristique est une donnée fondamentale pour les touristes, les habitants sont pour leur part relativement critiques à ce sujet (bien que les rares commentaires émis à propos de ces images soient plutôt positifs). On peut émettre l'hypothèse que, pour les résidents permanents interrogés, le cadre bâti n'est aucunement un facteur d'attractivité de leur lieu de vie, qu'ils ont choisi justement pour le cadre naturel qu'il offre. Les prévisions possibles d'extensions urbaines mériteraient ainsi de faire l'objet d'échanges et de discussions avec les habitants permanents.

Cliché 98. Un cadre bâti végétalisé apprécié des destinataires mais plus critiqué par les habitants

<table>
<tr><td>B14 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « attractive » par 62% des destinataires enquêtés

« on ne peut pas dire que c'est typiquement landais, mais c'est joli, c'est assez authentique »</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « attractive » par 56% des habitants enquêtés

« le village grec, c'est spécial, avec ces volets bleus ; ça pourrait être sur le littoral normand »
« ça c'est le village grec, aux Bourdaines »</td></tr>
<tr><td>B18 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « attractive » par 60% des destinataires enquêtés

« ce n'est pas trop moche cette architecture »
« ça va, c'est plutôt intégré »</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « attractive » par 34% des habitants enquêtés</td></tr>
</table>

B28 – Seignosse-Océan 	<u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u> Identifiée comme « attractive » par 60% des destinataires enquêtés *« la végétation cache un peu les choses, ça va »* *« je ne savais pas où la classer, je ne sais pas trop ce que c'est, peut-être des bureaux ? »* <u>Enquêtes « habitant »</u> Identifiée comme « attractive » par 44% des habitants enquêtés *« la végétation qui masque l'architecture »* *« ça, c'est joli »*
B55 – Seignosse-Océan 	<u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u> Identifiée comme « attractive » par 56% des destinataires enquêtés *« les bungalows c'est bien car on peut les changer de place, c'est facilement démontable »* *« ce n'est pas trop moche »* *« les petits pavillons en camping, c'est mieux que les grands immeubles sans charme »* *« ça montre l'intégration dans la forêt, ça donne envie »* <u>Enquêtes « habitant »</u> Identifiée comme « attractive » par 34% des habitants enquêtés

1.1.2. Une critique des espaces à l'abandon

Le pôle des images « répulsives » est, quant à lui, constitué par deux ensembles de photographies. On retrouve des espaces publics peu qualifiés voire dégradés, aux abords immédiats d'espaces pourtant stratégiques (salle de spectacle des Bourdaines, parc aquatique, places commerciales de Castille et du forum). Il comprend également des clichés de la station dont la saisonnalité est fortement marquée.

Les dégradations donnent une image immédiatement négative, aux habitants comme à l'ensemble des destinataires. Les critiques sont nombreuses et acerbes (cliché 99). Bien qu'il s'agisse de lieux stratégiques, les images de commerces sous auvent, du parking et de l'arrière de la salle des Bourdaines sont situées dans la tendance « répulsive ».

Cliché 99. Des espaces stratégiques dégradés

B42 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 78% des enquêtés*	B26 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 74% des enquêtés*	B39 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 65% des enquêtés*
Commentaires des destinataires *« c'est très critiquable, ça a l'air abandonné, ça ne donne pas envie d'aller faire les magasins »* *« c'est vilain »* *« ça fait très région parisienne »* *« je n'aime pas, c'est trop tagué, c'est vraiment insupportable qu'on ne les enlève pas »* *« ça a l'air craignosse, les tags ce n'est pas beau et ça ne donne pas envie de croiser ceux qui les ont fait »* *« cette photo a été prise en hors saison »* *« je ne pensais pas que c'était si moche, il y a vraiment des trucs très limites. Il faudrait vraiment faire quelque chose »* Commentaires des habitants *« ça, c'est moche »* *« c'est vraiment horrible ça »* *« c'est sordide, c'est la cité où on a peur de se faire égorger, c'est inadmissible »* *« ça je ne crois pas que ce soit à Seignosse »*	Commentaires des destinataires *« c'est difficile à classer, c'est vraiment moche, je ne l'avais pas prévu dans mon premier tas ; je la place dans le tas "sauvage" mais elle est vilaine cette photo avec le camion abandonné »* Commentaires des habitants *« ça, c'est le parking de bord de plage »* *« ça, c'est un peu laissé à l'abandon »* *« ça, c'est raté »* *« ce camion est vraiment vilain, il est là depuis longtemps en plus »*	Commentaires des destinataires *« ça c'est le côté commercial »* *« si on pouvait leur interdire les enseignes, ça serait bien »* Commentaires des habitants *« ça, c'est terrible »*

B47 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 64% des enquêtés*	B13 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 74% des enquêtés*	B32 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 62% des enquêtés*
Commentaires des destinataires *« c'est affreux »* *« le problème c'est les tags, en front de mer, ce n'est vraiment pas acceptable »* *« c'est joli ces couleurs, pour une fois qu'un tag est réussi »* *« c'est l'idée de moche, associée aux parkings, les lieux délaissés et pas entretenus »* *« il est un peu délabré ce skate parc, mais il a quand même une fonction de défouloir, ça permet de se dépenser, c'est important »* *« c'est Capbreton ça ? »*	Commentaires des destinataires *« ça fait complètement à l'abandon, pour un bord de mer, ce n'est pas super »* *« ça fait bizarre de voir la salle des Bourdaines comme ça, avec cet arrière tagué, c'est moche »* *« c'est une salle abandonnée et pas accueillante »* *« c'est l'arrière des Bourdaines qui est tagué, il faut le cacher »* *« c'est carrément moche »* *« ce n'est pas génial les graffitis, mais c'est en hors-saison, c'est peut-être pour ça que l'entretien est parfois un peu limite, aussi peut-être parce que ce n'est pas un lieu central de la station »*	Commentaires des destinataires *« c'est ici, mais bon, ce n'est pas terrible »* *« c'est très bizarre pour un bord de mer »* *« en hors saison, c'est vraiment moche, ça fait ville endormie »* *« à l'avenir, je pense qu'on ne refera plus des grands immeubles comme ça »* Commentaires des habitants *« le Penon, c'est dégueulasse, le seul truc qui est beau, c'est l'office de tourisme »* *« là, il faut faire quelque chose, c'est terrible »* *« c'est complètement différent quand on y voit en photo, elles sont vieilles non ? »*

Autre point crucial révélé lors des enquêtes : des lacunes en matière d'entretien se font cruellement sentir à Seignosse-Océan. Les destinataires sont parfois démunis lors de l'enquête ne sachant pas où placer les photos de Seignosse-Océan dont les défauts d'entretien masquent et nuisent à l'image de l'espace en question, problématique moins présente dans les autres stations (pourtant visitées à la même période). Il semble difficile pour les destinataires (surtout lorsqu'ils sont fidèles à la station) d'admettre que ces photos, peu flatteuses, qui laissent apparaître des tags ou d'autres éléments déqualifiant l'espace, constituent la réalité de leur environnement chargé émotionnellement. Les "habitués" se montrent cléments et cherchent à excuser ces défauts d'entretien publics et privés en rappelant :

- le caractère saisonnier de la station ; la station n'aurait-elle vocation à être belle que les jours de fête lorsqu'elle reçoit de nombreux invités ?

- le caractère périphérique des espaces ; l'attention se porte sur les lieux centraux de la station, comme si la périphérie ne pouvait prétendre à de tels apparats.

Pourtant cette défense est toute relative. Les photos ont effectivement été prises en hors-saison, mais cela s'avère être le cas pour l'ensemble des stations visitées. Dans les images constitutives du corpus T1 "multisites", le caractère saisonnier est finalement moins visible et lisible qu'il ne l'est à Seignosse-Océan. Surtout, que l'on soit en mars ou en plein mois

d'août, les formes et les symboles de ce manque d'entretien sont toujours présents, révélant que le mal qui touche l'espace urbain de la station est sans doute plus profond (cliché 100). De même, les photos qui ont fait l'objet de critiques virulentes relatives au manque d'entretien ne concernent que rarement des espaces périphériques. Contrairement à ce que semblent croire certains enquêtés en les voyant, il s'agit bien d'espaces centraux, à proximité des accès aux plages du Penon ou des Bourdaines. La gestion et l'entretien quotidien des lieux urbains (notamment celles des espaces limites, interstitiels, dont le propriétaire des lieux n'est pas clairement identifié) constitue un enjeu indéniable pour l'image de cette station touristique.

Cliché 100. Déficits d'entretien à Seignosse-Océan en pleine saison touristique

Clichés : E. Hatt, 10 août 2009

Les photos de la station en basse saison sont, elles aussi, largement critiquées par les par l'ensemble des destinataires interrogés lors des deux phases de l'enquête (cliché 101). La forte saisonnalité de l'activité touristique a un impact sur l'image de la station. Cette question ayant été abordée dans le chapitre précédent, elle n'est toutefois pas plus développée ici.

Cliché 101. Une forte saisonnalité touristique qui nuit à l'image de la destination

B45 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 76% des destinataires enquêtés*	B43 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 62% des destinataires enquêtés*	B12 – Seignosse-Océan *Identifiée comme « répulsive » par 54% des destinataires enquêtés*
Commentaires destinataires *« ce n'est pas beau ça »* *« c'est encore pire »* *« mais c'est ici, c'est moche, il faut faire quelque chose »* *« franchement, c'est affreux »* *« on dirait un bas de cité dans la région parisienne »* *« c'est critiquable, mais bon, c'est en hors saison »* Commentaires habitants *« ce n'est pas très joli »* *« c'est moche »* *« c'est encore notre forum, ça va toujours dans les promenades »*	Commentaires destinataires *« je vais encore critiqué, mais c'est vieux, ça fait abandonné »* *« il y a des trucs durs »* *« c'est le bas, la partie du forum qui n'a pas été refaite mais qui le devrait »* *« c'est nul ça, on s'en fout »* Commentaires habitants *« ça c'est la verrue qu'il faut aménager, c'est la zone avant d'arriver à la plage, ce n'est pas possible d'avoir ça, c'est honteux »* *« c'est notre forum, ça va dans les promenades »*	Commentaires destinataires *« un terrain vague qui me laisse indifférent »* *« mais c'est quoi ? un champ de tir ? »* Commentaires habitants *« en hors saison, c'est vilain »*

Au-delà des problématiques liées à l'entretien de la station et à son caractère éminemment saisonnier, deux autres types d'espaces sont critiqués à Seignosse-Océan : le cadre bâti faiblement intégré à son environnement immédiat (60% des photos classées dans la tendance « plutôt répulsive » – cliché 102) et les espaces de stationnement (40% des photos classées dans la tendance « plutôt répulsive »).

Cliché 102. Des images plutôt répulsives de cadre bâti

B50 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 56% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« c'est l'immobilier Merlin de l'époque »

« ça, c'est les trucs de Seignosse »

Commentaires des habitants

« ça manque d'arbre, c'est trop rigide »

B33 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 61% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« qu'est-ce que c'est ? c'est un parking ? »

Commentaires des habitants

« je ne sais pas si c'est pour voiture ou pour piéton ce passage »

B23 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 54% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« c'est bien représentatif du tas des immeubles, il y a marqué "Seignosse immobilier" »

B41 – Seignosse-Océan
Identifiée comme « répulsive » par 66% des enquêtés

Commentaires des destinataires

« je n'arrivais pas trop à savoir, j'ai supposé que c'étaient des magasins en bord de mer »

« ce n'est vraiment pas beau, c'est même bien moche, on va dire que c'est "sauvage" »

« ça, ce n'est pas beau »

Commentaires des habitants

« ça, c'est pris au V.V.F. »

« les baraquements des années 1960, c'est affreux »

Les espaces de voirie et de stationnement bétonnés sont connotés assez négativement, ne semblant pas rentrer dans l'univers de référence des vacances et de la station touristique. Les habitants sont, pour leur part, encore plus fermes et plus sensibles au sujet de ces images de voirie qui sont au cœur de leur lieu de vie et restent vides durant près de dix mois (cliché 103). On retrouve la question de la complémentarité entre la fonctionnalité et l'esthétique des espaces de stationnement. Pourquoi ne pas paysager les parkings pour favoriser leur intégration, atténuer l'image trop urbaine qu'ils véhiculent et éviter de n'avoir qu'un *« parking comme on en trouve partout, notamment dans les supermarchés ! »* (S-E53).

Cliché 103. Des espaces de voirie et de stationnement plutôt répulsifs

<table>
<tr>
<td rowspan="2">B10 – Seignosse-Océan
 </td>
<td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 58% des destinataires enquêtés

« ce n'est pas génial, mais il faut bien des parkings quand même »
« ce n'est pas très joli, il n'y a pas d'encadrement du parking, il faudrait une petite haie pour couper ce grand espace »
« j'ai placé le parking dans les aménagements réussis car toutes les voitures sont garées derrière la dune et il n'y en a pas en ville, ce qui est appréciable »
« les parkings comme on en trouve partout, notamment dans les supermarchés »
« les parkings, ce n'est pas génial »
« quitte à faire un parking, il faut mieux qu'il soit comme ça, sans superflu »</td>
</tr>
<tr>
<td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 66% des habitants enquêtés

« ça, c'est vilain »
« ça, je n'aime pas, mais c'est indispensable ; il faudrait mettre des arbres, le paysager un peu »</td>
</tr>
<tr>
<td rowspan="2">B40 – Seignosse-Océan
 </td>
<td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 56% des destinataires enquêtés

« je connais donc je sais que c'est des commerces mais bon, ce n'est pas super »
« c'est très commercial »</td>
</tr>
<tr>
<td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 88% des habitants enquêtés

« c'est très moche »
« ça c'est où ? ah oui, aux Estagnots ; c'est dégueulasse »
« il manque quelque chose : du bois, des plantes, je ne sais pas »
« c'est les voisins des Estagnots »</td>
</tr>
</table>

Au-delà des photos dont les représentations sont fortement connotées, soit positivement (images « attractives »), soit négativement (images « répulsives »), les enquêtes photographiques permettent d'identifier des espaces stratégiques ayant fait l'objet de commentaires relativement « neutres » ou « divergents ».

1.1.3. Les images « neutres » et « divergentes » : des espaces stratégiques

Les photos qui se situent dans les nuages de représentation « divergent » et « neutre » sont des images faiblement connotées (ni positivement, ni négativement) et constituent des lieux stratégiques susceptibles de passer dans la tendance attractive comme dans la tendance répulsive. Ces lieux méritent une attention toute particulière. Plusieurs catégories d'espaces se retrouvent dans cette double tendance (neutre et divergente) : des images de cadre bâti, des images de l'entrée en station, des images de la place Castille récemment réhabilitée et des images des espaces de loisirs (Bourdaines, Atlantic Park, skate parc).

Si le cadre bâti de Seignosse-Océan n'est pas considéré comme fortement répulsif, il n'apparaît pas pour autant participer à l'attractivité de la station (cliché 104).

Cliché 104. Des images de cadre bâti faisant l'objet de représentations divergentes

<table>
<tr><td rowspan="2">B6 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 42% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 28% et comme « attractive » par 30%

« ce n'est pas mal avec ces haies qui coupent un peu les bâtiments »
« les bâtiments sont plus jolis que dans le premier tas »</td></tr>
<tr><td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 46% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 34% et comme « attractive » par 22%

« je n'aime pas avec les grillages, ça serait mieux sans »
« ça, je n'aime pas »</td></tr>
<tr><td rowspan="2">B24 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 34% des enquêtés, comme « neutre » par 27% et comme « attractive » par 28%</td></tr>
<tr><td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 45% des enquêtés, comme « neutre » par 44% et comme « attractive » par 22%

« c'était après la tempête »
« l'immeuble, mais avec de la nature »</td></tr>
</table>

De même, l'entrée principale en station (au niveau de l'office du tourisme) ne fait pas l'objet de représentations homogènes et semble finalement peu attractive. Il s'agit pourtant d'un espace clef en station, l'espace par lequel on arrive et on découvre son lieu de séjour, un lieu qui devrait contribuer à accrocher le visiteur en l'invitant à la découverte du reste de la destination. Cette "porte d'entrée" constitue un *nœud* essentiel en station (au sens de Kevin LYNCH, qui ne semble pas être identifié comme tel par les enquêtés) – cliché 105. Si l'avenue Chambrelent est une voie dont le paysagement est effectivement de qualité (l'image est jugée « attractive »), les nœuds qu'elle offre ne sont pas toujours de même tenue et font l'objet de représentations plus divergentes. Les représentations de l'ensemble des destinataires et celles des habitants sont relativement similaires. Ils sont tous partagés sur ces images d'entrée de station, même si les habitants permanents ont, quant à eux, comparativement moins souvent considéré ces photos comme « attractives ».

Cliché 105. Des représentations divergentes de l'entrée en station à Seignosse-Océan

<table>
<tr><td>B29 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 44% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 26% et comme « attractive » par 30%

« c'est moins sympa »

<u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 56% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 32% et comme « attractive » par 12%

« ça, c'est le Penon »
« ce n'est pas mal quand c'est vide »</td></tr>
<tr><td>B4 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 33% des enquêtés, comme « neutre » par 27% et comme « attractive » par 40%

« avec les pins c'est plus joli »
« ces grandes verticales coupent la perspective et renforcent l'horizontal de la route »
« c'est l'entrée du Penon donc c'est l'idée de chemin et d'accès à la station »

<u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 34% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 32% et comme « attractive » par 34%

« ça, ça passe grâce aux arbres »</td></tr>
<tr><td>B5 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 48% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 22% et comme « attractive » par 30%

<u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 44% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 44% et comme « attractive » par 12%</td></tr>
<tr><td>B19 – Seignosse-Océan
 </td><td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 38% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 32%, comme « attractive » par 30%

« on se demande ce qu'il y a au bout »
« ce n'est pas l'accès à la plage, c'est à côté »

<u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 56% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 22%, comme « attractive » par 22%

« ça, c'est un accès plage, mais c'est vilain »
« ça, c'est notre arrêt de bus, où les enfants attendent et se mouillent pour aller à l'école ; le toit est cassé depuis six mois et il n'est toujours pas réparé »
« ça, non, il faut améliorer »</td></tr>
</table>

Autre situation paradoxale dans cette station touristique, la place Castille, pourtant récemment réaménagée, n'apparaît pas pour autant comme un vecteur d'attractivité fort parmi les lieux urbains de la station. Seule l'une des trois photos de la place Castille a été positionnée dans la tendance « attractive », de façon toutefois assez faible (cliché 106). On doit par contre souligner que les habitants jugent pour leur part ces images de façon plus positive ; près de 70% d'entre eux considèrent que cette place, récemment réhabilitée, participe à l'attractivité de leur lieu de vie. On voit que les efforts d'aménagement réalisés par la collectivité sont finalement mieux reçus par les habitants dont ils agrémentent le lieu de vie quotidien. La requalification des espaces publics, si elle est largement envisagée dans le cadre de ce travail comme un enjeu de l'expérience touristique, constitue également un enjeu d'attractivité et de satisfaction des habitants permanents ; enjeu qui n'est pas négligeable dans les stations littorales dont cette population permanente est en croissance.

Cliché 106. Des représentations divergentes de la place Castille : habitants satisfaits, touristes circonspects

<table>
<tr>
<td>B44 – Seignosse-Océan
 </td>
<td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 29% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 35% et comme « attractive » par 36%

« ça représente bien la proximité commerces/plage, tout est en un même lieu, on voit bien l'agencement "petite station balnéaire" »
« je sais que c'est à Seignosse, je ne vais pas critiquer »

<u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 44% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 0% et comme « attractive » par 66%</td>
</tr>
<tr>
<td>B31 – Seignosse-Océan
 </td>
<td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 20% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 30% et comme « attractive » par 50%

« il y a un effort d'intégration »
« c'est plus raffiné avec cette couleur sable et les barrières »
« c'est la photo que je préfère des commerces »

<u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 12% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 10% et comme « attractive » par 78%

« on va la mettre dans "océan" car c'est une vue sur l'océan »
« vu ce que c'était avant, c'est plutôt bien, le mobilier moderne est sympa »</td>
</tr>
</table>

B30 – Seignosse-Océan 	<u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u> Identifiée comme « répulsive » par 12% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 34% et comme « attractive » par 54% *« ce n'est pas très beau, mais c'est pratique et propre »* *« celle là, je ne sais pas où la mettre, je sais que ça va à la plage parce que je connais, mais sinon, ça ne se voit pas »* <u>Enquêtes « habitant »</u> Identifiée comme « répulsive » par 12% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 22% et comme « attractive » par 66% *« c'est plus joli ça, les nouvelles dalles sont sympas ; on va bien la placer pour les récompenser de leurs efforts »* *« ça ce n'est pas mal, vu le reste de la station »* *« j'aime beaucoup ce qu'ils ont fait de cette place »* *« si je ne savais pas où c'était, je penserais que c'est une promenade, sinon, en fait, c'est un accès ; c'est mieux quand c'est vide comme ici, sinon ça fait marchand de temples en pleine saison, ça fait un peu la zone quand tout s'ajoute »*

Enfin les dernières images identifiées comme « neutres » ou « divergentes » concernent des espaces de loisirs pourtant stratégiques qui paraissent souffrir d'un manque de mise en valeur : la salle de spectacle des Bourdaines, le skate parc, l'espace du forum au niveau du parc aquatique et, plus largement, les espaces de déambulation piétonne.

Le skate parc est un espace apprécié pour le loisir qu'il permet (il est considéré comme un vecteur d'attractivité par 36% des enquêtés), mais ses faiblesses qualitatives (tags notamment) conduisent de nombreux enquêtés à le classer au contraire dans la sphère répulsive (cliché 107). Cet espace stratégique, juxtaposé au principal accès à la plage et à l'espace commercial du forum, semble être relativement apprécié par les destinataires qui regrettent cependant son manque de lisibilité, d'entretien et de valorisation. Si les touristes sont divisés à propos de cette image du skate parc, les habitants rencontrés se révèlent plus unanimement critiques à son sujet, regrettant son manque d'entretien et de valorisation. Si aucun habitant n'a jugé cet image « attractive », ils se révèlent pourtant dans leurs commentaires très attachés à cette espace de rencontre, ce *nœud* essentiel de la station qui borde l'accès à la plage centrale du Penon. Un habitant des Estagnots, interrogé le 19 janvier 2009, considère que « *le skate parc, je trouve que c'est un élément hyper vivant du Penon, il y a tous les jeunes qui "skatent" là, qui font du vélo dedans, qui font des activités, il y en a quasiment toute l'année ; avec les filles, on y va même l'hiver au skate parc, le dimanche c'est notre balade, et je ne suis pas le seul. S'il fallait le déplacer ok, en faire peut-être un plus moderne, un plus joli ou quoi, mais il est sympa ce skate parc, il ne faut pas le supprimer* ». Une habitante du Penon interrogée le 21 janvier 2009 ajoute à ce sujet qu'« *il peut il y avoir des familles, c'est très sympa le skate parc l'été […] J'ai une fille de dix-huit ans, donc c'est vrai qu'on y va. Elle y va depuis ces quinze ou seize ans, c'est là où elle peut rencontrer le plus de gens, autrement je ne sais pas où ils peuvent se rencontrer les jeunes ; les bars, c'est payant* ». Elle souligne toutefois, en suivant, qu'il faudrait mieux l'« *éclairer, sinon on ne se sent pas forcément en sécurité une fois que toutes les familles sont parties et qu'il ne reste que ces jeunes […] Vers dix ou onze*

heure j'allais voir mais je ne voyais pas bien ce n'est pas bien éclairé ». Ils sont en définitive nombreux à espérer « *qu'ils ne l'enlèveront pas, je trouve que c'est le seul endroit…le réaménager un peu. Je trouve que le déplacer ce serait dommage. Les gens quand ils vont à la plage il s'y arrêtent. Le déplacer ça risque de devenir jeunes, les bandes et tout, les jeunes vont se sentir retirés, ils vont boire et fumer… Alors que là forcément il y a du passage, ça serait plus loin ça serait peut-être un peu plus glauque, un endroit moins fréquentable ; alors que là il y a de tout, des jeunes, des papis…* » (*Ibid.*). On voit d'ailleurs poindre dans ces propos une réflexion intéressante que Jane JACOB avait soulignée et théorisée dans les années 1960 : la mixité des lieux favorise leur sécurisation par la multiplicité spatiale et temporelle des regards qu'elle permet ; question intéressante qui n'est pas développée plus avant dans cette recherche. Étant donné l'attachement des habitants enquêtés à cet espace de rencontre pourtant fortement déqualifié, la collectivité aurait sans doute intérêt à discuter de son évolution avec eux, dans le cadre d'un processus d'aménagement concerté.

Cliché 107. Un skate parc qui pose question

<table>
<tr>
<td rowspan="2">B46 – Seignosse-Océan
 </td>
<td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 48% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 16% et comme « attractive » par 36%

« j'aime bien le skate parc, mais ils pourraient quand même mieux l'entretenir et le surveiller. Ce ne sont pas les Parisiens qui le taguent, mais les jeunes de Seignosse. S'ils le déplacent ça ne fera que déplacer les problèmes »
« chez moi, ce sont les jeunes qui ont décoré le skate parc. On leur a demandé de le peindre et c'est super, ils ont fait quelque chose de joli, d'assez discret. Et maintenant, ils le respectent, il n'y a pas pleins de petits tags moches disparates, comme ici »</td>
</tr>
<tr>
<td><u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 66% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 34% et comme « attractive » par 0%

« le skate parc était bien, mais il ne l'est plus »
« le skate parc je le mets dans les parkings car il est affreux »
« le skate parc est mal placé ici en bord de plage ; il vaudrait mieux avoir une petite place sympathique »
« ça ressemble à un parking »</td>
</tr>
</table>

De même, l'image de la salle des Bourdaines est appréhendée de façon paradoxale, tant par les habitants que par l'ensemble des destinataires interrogés, certains ont même du mal à l'identifier. Cet espace essentiel de loisirs paraît paradoxalement participer assez peu à l'attractivité des représentations microterritoriales de cette destination, dont il constitue pourtant un équipement touristique jugé essentiel par les élus locaux (cliché 108).

Cliché 108. Des représentations divergentes de la salle des Bourdaines

<table>
<tr>
<td>B16 – Seignosse-Océan
 </td>
<td>Enquêtes par échantillonnage sur site
Identifiée comme « répulsive » par 40% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 24% et comme « attractive » par 36%

« la forme globale est sympa mais les matériaux et les couleurs c'est dommage »
« ce n'est pas génial »
« mais c'est quoi ça ? c'est un centre de loisirs ? »
« je ne sais pas ce que c'est »
« ils l'utilisent déjà beaucoup cette salle, mais ils pourraient mieux faire »

Enquêtes « habitant »
Identifiée comme « répulsive » par 44% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 34% et comme « attractive » par 22%

« la salle des Bourdaines, je ne vais pas être trop dur car ce n'est pas sur la dune, mais ça manque d'arbres quand même »
« c'est la salle des Bourdaines ça »
« ça, c'est les Bourdaines, ce n'est pas génial »</td>
</tr>
</table>

Concernant également le parc aquatique, la seconde photo qui l'illustre est vue du Sud, à travers les barrières et grillages de protection. Elle a fait l'objet de commentaires divergents révélant l'ambiguïté de cet espace. Si le parc aquatique est apprécié pour l'activité qu'il permet et pour l'évocation du balnéaire qu'il offre (50% des destinataires enquêtés le jugent attractif ; ils ne sont, par contre, que 34% des habitants), le regret porte sur la fermeture de cet espace qui n'est, par définition, pas public mais privé, dont l'accessibilité est fortement limitée. Cette fermeture et ce cloisonnement de l'espace contribuent finalement à déqualifier l'ensemble en introduisant des limites grillagées peu traitées et assez dures qui constituent des vecteurs de rejet (cliché 109).

Cliché 109. L'autre visage d'Atlantic Park

<table>
<tr>
<td>B54 – Seignosse-Océan
 </td>
<td>Enquêtes par échantillonnage sur site
Identifiée comme « répulsive » par 36% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 14% et comme « attractive » par 50%

« c'est vraiment vilain, c'est ici ? »
« c'est dommage qu'il y ait du grillage, c'est obligatoire, mais ce n'est pas très beaux et accueillant »

Enquêtes « habitant »
Identifiée comme « répulsive » par 22% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 44% et comme « attractive » par 34%

« Atlantic Park, vu de côté, ce n'est pas super ; sinon il est plutôt bien intégré, mais pas de ce côté là »</td>
</tr>
</table>

Les espaces de déambulation et de rencontre au niveau du Penon font également l'objet de commentaires divergents selon les enquêtés, qu'ils soient habitants permanents ou temporaires (cliché 110). La promenade le long du parc aquatique est identifiée par à peine 30% des destinataires enquêtés comme « attractive », alors que les promenades en stations balnéaires (analyse du corpus T1) étaient quasiment toujours considérées comme des marqueurs attractifs parmi les lieux urbains (chapitre 5).

De même, les images de cheminements menant à l'espace de loisir situé en arrière de dune, entre le Penon et les Bourdaines ne sont pas clairement identifiées comme « attractives » par les destinataires enquêtés (cliché B22 d'une sortie de cheminement donnant directement sur la route et cliché B7 de la vue d'un tennis abandonné depuis ce cheminement). Les habitants enquêtés sont d'ailleurs plus critiques à ce sujet et sont moins de 20% à juger ces images comme « attractives » contre 56% qui la jugent « répulsive », soulignant le manque d'entretien qu'elles illustrent, alors qu'il s'agit d'un espace central, en arrière de dune.

On peut enfin constater qu'au niveau du forum, si la majorité des photos représentant cet espace commercial a été classée dans le pôle du rejet, les commentaires sont moins tranchés dans le cas de la toile blanche centrale (propriété de la commune) qui accueille nombre d'activités (concerts, spectacles, etc.). L'originalité de cette forme suscite l'intérêt de certains destinataires.

Cliché 110. Des représentations divergentes des espaces de déambulation

<table>
<tr>
<td>B36 –Seignosse-Océan
 </td>
<td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 44% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 26% et comme « attractive » par 30%

« c'est moyen »
« ils pourraient refaire un peu cette promenade »
« c'est beau le bleu, mais le béton et ces lampadaires bof »

<u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 56% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 10% et comme « attractive » par 34%

« ce passage est sordide, il faut le revoir rapidement »</td>
</tr>
<tr>
<td>B22 – Seignosse-Océan
 </td>
<td><u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u>
Identifiée comme « répulsive » par 52% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 26% et comme « attractive » par 22%

« ça fait très Cergy Pontoise, même si je sais que c'est Seignosse »

<u>Enquêtes « habitant »</u>
Identifiée comme « répulsive » par 56% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 22% et comme « attractive » par 22%

« pfffou, ce n'est pas super »</td>
</tr>
</table>

B7 – Seignosse-Océan 	<u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u> Identifiée comme « répulsive » par 42% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 12% et comme « attractive » par 46% *« là, ça ne va pas ce terrain, c'est comme le parc des Bourdaines et les arènes »* *« ce n'est vraiment pas beau avec la barrière »* *« je l'ai classé dans "intégration au paysage", mais c'est aussi un accès aux plages »* *« c'est typique du hors saison : le tennis est recouvert de sable, c'est la nature, la dune qui reprend ses droits »*
	<u>Enquêtes « habitant »</u> Identifiée comme « répulsive » par 56% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 35% et comme « attractive » par 11% *« ça pourrait être sympa, mais ça ne l'est pas ; il ne faudrait pas grand chose »*
B59 – Seignosse-Océan 	<u>Enquêtes par échantillonnage sur site</u> Identifiée comme « répulsive » par 34% des destinataires enquêtés, comme « neutre » par 20% et comme « attractive » par 46% *« je ne sais pas où la classer »* *« c'est sympa la forme design, ils ont essayé de faire moderne »* *« oulà, c'est très moderne »* *« oh, un cerf-volant qui s'écrase ! »* *« le béton et le chapiteau, ce n'est pas génial »* *« c'est quoi ? un resto ? je ne sais pas où la mettre »* *« il y a plein de trucs qui ne me plaisent pas dans ce centre, par contre, j'aime bien cette petite place pavée et ce chapiteau qui a une forme originale »*
	<u>Enquêtes « habitant »</u> Identifiée comme « répulsive » par 34% des habitants enquêtés, comme « neutre » par 22% et comme « attractive » par 44% *« on y va en vélo au forum, mais la route est défoncée, l'accès est vraiment difficile, le revêtement est mauvais »* *« ça, c'est une connerie, c'est n'importe quoi, c'est inutile : ça ne protège ni du soleil, ni de la pluie, et ça coûte super cher »*

Ces différents espaces constituent des enjeux indéniables pour la station, puisqu'ils sont susceptibles de passer tout autant dans l'imaginaire de l'attractivité que dans celui du rejet. Les nombreux lieux identifiés comme « divergents » ou « neutres » sont finalement des espaces flous (public ou privé ?, promenade ou fonctionnel ?), faiblement qualifiés (quelques haies, bordures, etc.) et au final peu appréciés. Une hypothèse de traitement consisterait à animer, à occuper et à embellir ces lieux urbains qui constituent des espaces stratégiques susceptibles de contribuer à l'attractivité de la station, tout au long de l'année. Il conviendrait de retrouver une qualité aux promenades qui participent fortement à l'image de la destination ; le traitement des médiations océan/station pourrait en être un des supports.

En définitive, c'est bien le paysage naturel qui paraît relever le niveau de l'attractivité microterritoriale à Seignosse-Océan, tandis que les interventions urbaines menées dans la station sont globalement appréhendées comme des atteintes à la nature (en dehors de l'exemple significatif de l'avenue Chambrelent). Ces interventions permettent au mieux de faciliter l'accès à cette nature, mais elles n'offrent guère de plaisir en elles-mêmes et, une fois la journée terminée, elles n'encouragent pas la déambulation et la flânerie dans la station. Dès que le "construit" arrive, il introduit une perception assez négative de l'environnement. Les exceptions à cette règle disposent de fortes médiations plantées qui parviennent à accrocher le groupe « attractif », mais, pour le reste, l'imaginaire associé est soit « neutre », soit « répulsif ». Dans son ensemble, le traitement des espaces publics parait déqualifier le cadre urbain et paysager de la destination, notamment en basse saison où les défauts d'aménagement sont encore plus lisibles. De peu attractif ou neutre dans le cas de traitements récents centrés sur la partie fortement requalifiée (parc aquatique ou place Castille), on passe à du répulsif près des équipements majeurs : Bourdaines, parkings, arènes, forum, mais aussi autour du parc aquatique (dont les espaces limitrophes sont parfois fortement déqualifiés par les tags et grillages de protection).

Une hypothèse de traitement consiste à remettre en scène, à "renaturer" et restructurer le bâti et les espaces publics dégradés afin de contribuer à leur animation en toute saison. Cela suppose une reconfiguration complète des espaces commerciaux pour éviter les supports "prêts à taguer" (façades arrière, etc.). Il s'agirait également de proposer des actions de mise en paysage résidentiel, de réhabilitation et de reconstruction corrigeant cette impression, tout en prévoyant le paysagement et l'intégration des nappes de stationnements. Plus largement, il pourrait être envisagé de reprendre toute l'articulation et les transitions des espaces (public/privé, naturel/urbain, etc.) pour que la nature proche bénéficie à la station et ne soit pas le seul but de la visite à Seignosse-Océan. Les différents points esquissés ici sont développés dans le cadre de l'exercice pragmatique et programmatique exposé en suivant.

1.2. Exercice programmatique : ébauche d'un projet de requalification à Seignosse-Océan

Les premières observations *in situ* pointent un décrochage de Seignosse-Océan par rapport à son environnement. Ce cadrage montre à quel point le modèle grâce auquel la station a été conçue (tourisme de masse essentiellement estival) s'essouffle vis-à-vis des nouveaux comportements de consommation et de pratique touristiques. La constitution des "nuages de représentations" plaide en faveur d'interventions fortes de requalification urbaine. L'atout de la nature pourrait se décliner partout dans la station. Les références possibles aux séquences les plus dures de certaines périphéries de grandes agglomérations pourraient être gommées. Les commerces et équipements nécessiteraient une remise en scène, alors que les résidences pourraient être insérées dans un cadre de vie de qualité afin de "compenser" la dimension collective des constructions. Au final, il semble bien que les articulations et les transitions entre les espaces soient à reprendre. C'est l'enjeu à relever pour renouveler l'image microterritoriale de la station car la juxtaposition actuelle brutale entre la nature sauvage et la dureté urbaine est soulignée par les destinataires, qu'ils soient touristes ou habitants, et paraît avoir un impact négatif sur leurs représentations de leur lieu de vie ou de séjour.

L'identification préalable des marqueurs microterritoriaux de la station pourrait nourrir son projet de requalification urbaine et paysagère. L'ébauche d'une stratégie de développement est ainsi proposée et construite à partir des observations et des analyses réalisées et présentées précédemment. L'objectif consiste à "activer" les ressources (micro)territoriales révélées par les enquêtes photographiques, afin de donner de nouvelles perspectives à la station, de la préparer à de futurs enjeux, retranscrits dans un schéma directeur de requalification. On conçoit ce travail comme un exercice de style programmatique, en restant conscient qu'il s'agit bien d'une proposition générale et toujours inachevée au regard de l'approfondissement dont elle peut faire l'objet et de l'évolution perpétuelle de ce paysage urbain.

1.2.1. Préambule programmatique : analyse des pistes d'intervention

La station possède des atouts importants malheureusement masqués par des situations très pénalisantes au niveau du forum mais également au-delà. Ces lieux participent pourtant au plaisir de l'expérience de déambulation, pour les touristes comme pour les habitants. Ces ruptures de qualité contribuent à déqualifier l'ensemble de la destination en véhiculant une image connotée négativement et concourent à la descente en gamme des espaces publics de Seignosse-Océan. Une intervention de requalification consisterait à réinsuffler de la *lisibilité* dans le paysage urbain de la station.

Huit points particuliers peuvent êtres soulevés pour analyser les enjeux actuels éprouvés par cette destination littorale : articuler les identités, construire un paysage commun public-privé, travailler des ambiances continues, renforcer les médiations, développer les évocations balnéaires, "déconflictualiser" les lieux, intégrer les nappes de stationnements, mettre en scène une animation permanente et renforcer les liens à la nature.

1. On constate en premier lieu que les opérations "dissociées" sont marquées par des juxtapositions fortes d'opérations et de paysages chaotiques (cliché 111). Ces effets "négatifs", liés à l'hétérogénéité de l'espace, peuvent redevenir des atouts en dépassant des positionnements qui peuvent paraître conflictuels et en affinant le traitement des espaces de limite. Il s'agit de penser l'articulation et la cohérence de l'ensemble tout en organisant l'offre différenciée par le biais d'éléments urbains et paysagers travaillés. L'une des hypothèses de traitement consiste à **passer d'une juxtaposition conflictuelle à des "identités articulées"**.

Cliché 111. Juxtaposition d'opérations dissociées

Clichés : E. Hatt, 2009

2. De même, le cadre d'action "public/privé" est marqué par l'absence de traitement des espaces d'interface, ainsi que par des juxtapositions d'éléments parfois incohérents (au niveau du mobilier urbain notamment). Ces espaces transitionnels de limites (public/privé) tendent à se confondre, ce qui engendre une banalisation et une déstructuration du tissu urbain qui nuisent à l'image globale de la station (cliché 112). Chaque opération construit un paysage propre, très introverti. La coordination entre les espaces publics et privés est pourtant essentielle : cette coproduction doit produire un ensemble paysager commun et cohérent. La distinction entre les espaces publics et privés ne relève pas seulement de la détermination cadastrale des limites de propriété[432], elle interroge également la façon dont s'articulent ces deux modes d'usage de la ville. Il s'agirait d'associer les propriétaires et résidents afin de **construire un paysage commun public–privé**, aux limites finement traitées, en pensant les problématiques de gestion et de compensation pour les copropriétés.

[432] Question que la commune cherche justement à éclaircir.

Cliché 112. Les transitions public-privé ou la question du traitement des limites

Clichés : E. Hatt, 2009

Le mobilier urbain peut, dans ce contexte, jouer un rôle fondamental de marquage et de (re)structuration de l'espace. Il conviendrait de veiller à son traitement qualitatif et homogène, en particulier dans les espaces centraux de la station (fig.113).

Figure 113. Exemples de modulation du mobilier selon les lieux urbains

	Espaces publics du cœur de station	Espaces publics périphériques
Caractéristiques des espaces	Zone urbaine la plus dense, espaces piétonniers, présence de commerces	Densité moindre, zone d'habitat individuel, proximité des accès au plage
Partie pris d'aménagement	Mobilier moderne, "urbain", matériaux métalliques et bois, couleur inox (généraliser le mobilier de la place Gentille à l'ensemble des espaces concernés)	Mobilier moins urbain, d'avantage "rural", matériaux naturels, bois
Poubelles	Poubelle bois et métal	Poubelles en planche avec couvercle
Containers	Enfouissement des containers à poubelle (le sitcom dispose déjà des camions nécessaires pour ce procédé de collecte)	Cache containers en bois
Plots de démarcation, barrières	Barrière métallique	Plots et barrières en bois
Bancs		Bancs en bois
Eclairage		Borne d'éclairage bois

Clichés: Auteur, www.gaillard-rondino.com, www.marcanterra-bois-plantes.com

Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

3. Autre constat : la faible qualité des déplacements révèle un rapport très fonctionnel à l'océan, conçu comme un monde dissocié. Par exemple, un cheminement confiné entre deux grillages ne contribue pas à une bonne mise en condition de la découverte de l'océan. De même, celui-ci est masqué (enseignes, panneaux, conteneurs à ordures, etc.) aux rares endroits où il pourrait pourtant être visible (malgré la dune). L'objectif est de revenir sur des éléments de conception qui n'ont pas été suivis, en réactivant une apparition "magique" de l'océan et en réinsufflant le plaisir de la déambulation (essentiel par temps gris). La qualité urbaine et paysagère de la station est liée à une vision et un cheminement d'ensemble allant du lieu de stationnement à la plage et du Penon aux Estagnots, ou, tout du moins, aux Bourdaines (fig.114). Il s'agit de **travailler des ambiances continues formant une promenade dans la station**, pour susciter l'imaginaire des vacances balnéaires en tout lieu de la destination (cliché 113).

Cliché 113. Accessibilité et lisibilité de l'océan

Clichés : E. Hatt, 2009

Figure 114. Développement d'un cheminement continu reliant le Penon aux Bourdaines

	Etat actuel	A réaliser
1	Cheminement mixte (piétons et cyclistes) aménagé en dur avec mobilier urbain mais très dégradé. A noter la présence d'escaliers au sud de cette zone.	Réaménager cet espace en termes de traitement des sols et de mobilier urbain.
2	Route ou parking goudronné.	Prévoir une bande sécurisée pour piétons et cyclistes.
3	Chemin ensablé dans un espace naturel qui représente une qualité paysagère certaine mais qui reste difficilement empruntable.	Appliquer un revêtement au sol. Mettre en place un éclairage public.
4	Chemin aménagé. Mobilier urbain de qualité et revêtement sécurisé.	Multiplier les éclairages publics.
5	Route et parking goudronné	Prévoir une bande sécurisée sur la portion de route, et isolé le pied de la dune pour crée un cheminement ombragé sur le parking jusqu'à l'accès plage. (cf. Partie 2.2.2)

Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

4. Plus globalement, les médiations sont trop rares pour rendre la mer présente, même si elle n'est pas directement visible. Ces évocations et vues balnéaires peuvent être matérialisées de façon physique et concrète, mais elles peuvent être plus indirectes, plus symboliques, via un traitement de l'espace et du mobilier urbain ou encore par la mise en œuvre d'activités culturelles et touristiques soulignant le caractère littoral et "naturel" de cette destination (cliché 114). Une hypothèse de traitement consiste à **développer les évocations, les vues, les transitions, les accès**, etc.

Cliché 114. Renforcer les médiations à l'océan

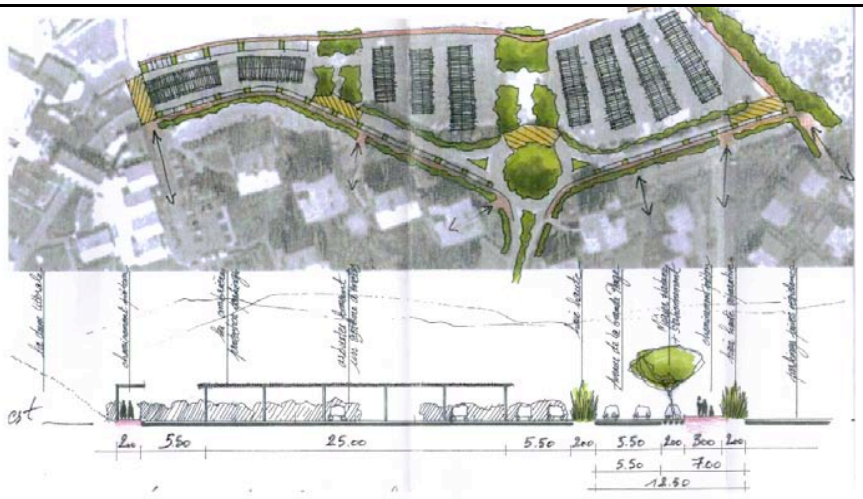
Clichés : E. Hatt, 2009

5. Autre observation fondamentale : l'espace est envahi par le stationnement. Cet envahissement concourt à la construction de l'image de la station et attire parfois des usages indésirables. L'objectif est d'améliorer le rôle de la rue Chambrelent, afin de **renforcer l'intégration des nappes de stationnements publics dans le paysage**, tout en améliorant l'image des stationnements résidentiels (cliché 115 et fig.115 à 117).

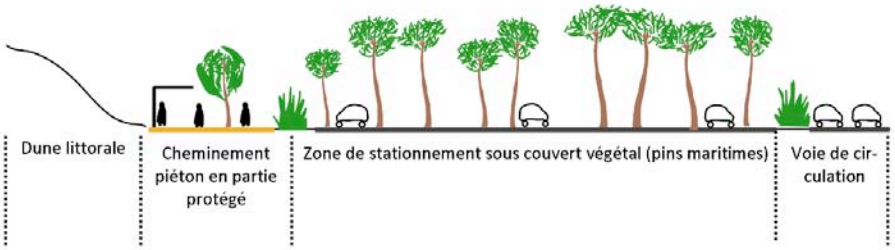
Cliché 115. L'intégration des nappes de stationnement

Clichés : E. Hatt, 2009

Figure 115. Exemples d'aménagements et de paysagement des nappes de stationnements



Source : CREHAM, 2001



Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

Figure 116. Le paysagement des stationnements en front de mer (Saint-Jean de Monts)

Figure 117. Reconquête de la nature sur les parkings de Saint-Valéry-sur-Somme

Source : ATOUT FRANCE, 2010

6. Les conflits d'usage sont prégnants et perturbent le bon fonctionnement de la station. Le forum constitue de ce point de vue un espace particulièrement sensible. Cette situation est d'autant plus préoccupante que le forum occupe une position centrale et stratégique : en reliant l'ensemble des éléments structurants du Penon, il constitue un *nœud* majeur de distribution des flux piétonniers. À l'origine conçu comme le point névralgique de la station, cet espace n'est plus en mesure, dans son état actuel, de remplir cette fonction. Les visiteurs, souvent très fidèles, tout comme les habitants, constatent d'ailleurs d'années en années, l'absence d'évolution et la dégradation de la situation : *« le forum, je n'y vais pas trop. Maintenant c'est un peu délabré, mais à l'époque on trouvait ça super moderne »*[433]. Il s'agit donc de **« déconflictualiser » les lieux, de partager l'espace public en organisant clairement les usages et les vocations** sur l'ensemble de la station (cliché 116).

Cliché 116. Des ambiances variées

Clichés : E. Hatt, 2009

7. Plus largement, le manque de mise en scène d'une animation permanente est lisible en basse saison ou en début et fin de journée. Il affecte l'image globale de la destination, en laissant une impression d'abandon liée à la faiblesse du traitement des espaces publics et des limites (cliché 117). L'objectif consiste à penser la mise en scène des espaces et de l'animation commerciale : traitement des façades et du mobilier, plantations, continuité du linéaire, intégration à un cheminement, à une promenade, etc. Une hypothèse de traitement serait de qualifier l'espace, afin de **limiter les effets de station "fantôme" à la mi-saison par une visibilité des commerces**.

[433] Entretien avec un habitant des Estagnots, réalisé le 20 janvier 2009.

Cliché 117. Les effets de la temporalité à Seignosse-Océan
L'exemple du Penon

Entre avril et octobre	
Au mois d'août	

Clichés : E. Hatt, 2008 et 2009

8. Enfin, les rapports entre les espaces pourraient être réaffirmés, alors que le manque de liens directs à la nature introduit un déséquilibre dans le rapport clef entre le minéral et le végétal (cliché 118). Au Nord et à l'Est il est important de penser l'ouverture à la nature comme évocation d'autres activités potentielles. Au Sud, il faut penser le rapport à Hossegor. L'enjeu consiste ici à **travailler à l'"activation" du potentiel nature de la station**.

Cliché 118. Des cheminements plus ou moins bien intégrés

Clichés : E. Hatt, 2009

Ces pistes de revalorisation constituent les bases de la stratégie de requalification exposée en suivant. Ces considérations conduisent à identifier dans une dernière partie les orientations de reconquête que la commune pourrait mener au regard des représentations des destinataires qui la fréquentent.

1.2.2. Proposition d'un schéma directeur de requalification

Les axes d'évolution identifiés restent plus que nécessaires à travailler et à partager avec les acteurs locaux, qu'ils soient concepteurs ou destinataires. Ils pourraient nourrir un projet d'urbanisme ambitieux structuré autour de six actions de requalification – ou de revalorisation – urbaine et paysagère. Cette reconquête se propose de revenir en profondeur sur le fonctionnement actuel de la station. Elle se traduit par la proposition de pistes d'intervention illustrée par l'ébauche d'un schéma directeur pour la station, construit autour de six actions centrales :

- retrouver des médiations de l'océan et des promenades (maritimes, protégées, commerciales, sylvestres, etc.) pour tous publics ;

- reconquérir les nappes de stationnements envahissantes qui construisent une image triste et dégradée de l'environnement sur le chemin de la mer et qui déstructurent la possibilité de "faire autre chose" ;

- mettre en scène l'animation commerciale et diversifier l'offre ;

- redécouvrir et valoriser les "potentiels nature" (nature sauvage des dunes ou de la coulée verte, de la forêt, du golf, des lacs, etc.) ;

- rendre visible les équipements dans un cadre public valorisant (salle de spectacles des Bourdaines, arènes, maisons de loisirs et de jeux, etc.) ;

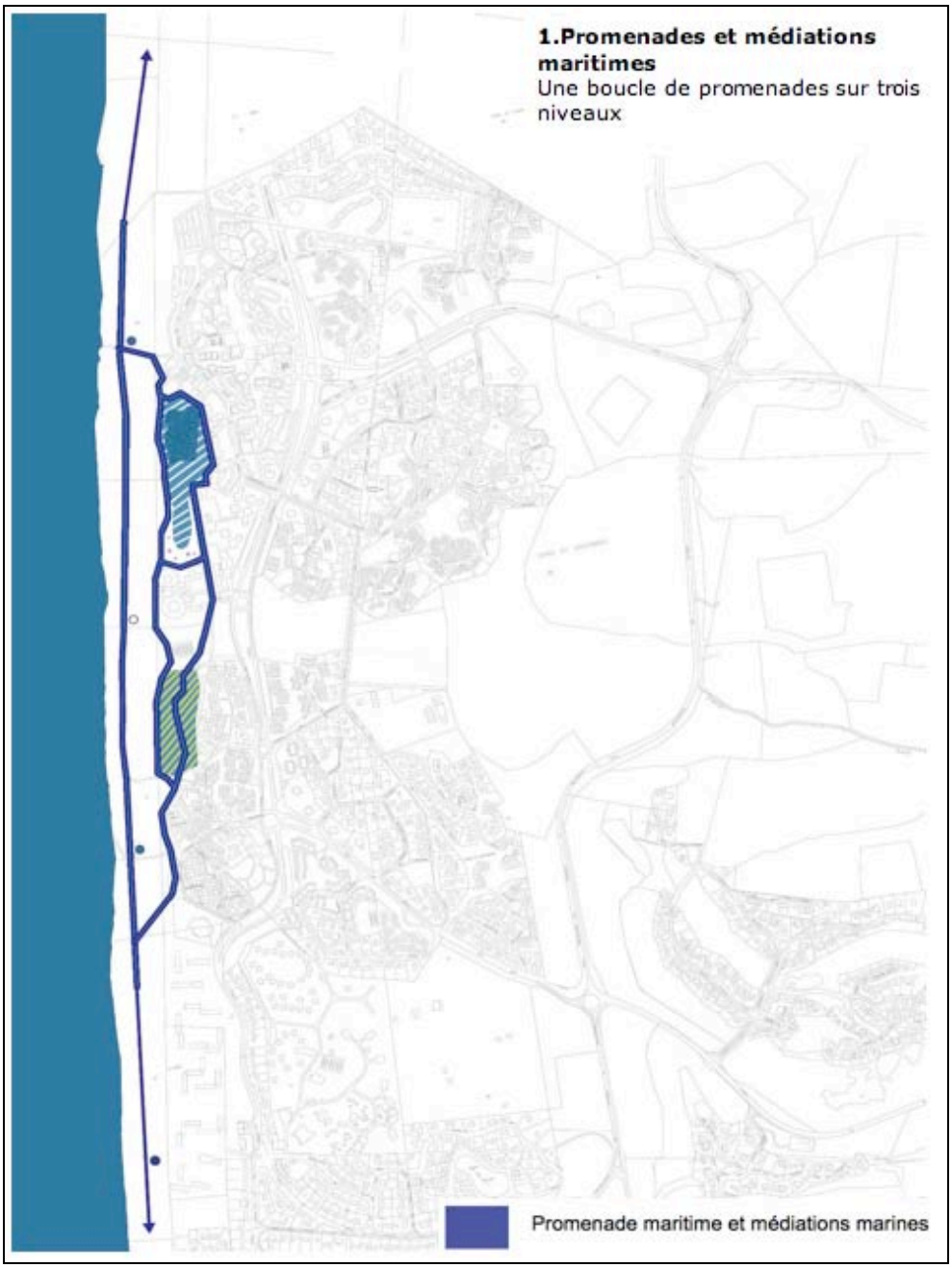
- élaborer un cadre de co-production public/privé dans une perspective de valorisation conjointe de l'espace, de mise en paysage et de régulation de certains usages

Développer des promenades et construire des médiations avec l'océan

La desserte Nord/Sud s'organise autour de l'avenue Chambrelent, véritable "épine dorsale" de la station, elle est le lien unique entre les différentes quartiers. Elle permet de parcourir d'un bout à l'autre la zone urbanisée et structure la répartition des services, commerces et logements. Si cette desserte fonctionne bien, elle mériterait néanmoins d'être complétée par une réelle promenade dévolue aux modes de circulations douces (piétons/vélos). Certes, le centre du Penon (avec les places Gentille, Castille et le forum) constitue déjà une zone commerciale aménagée essentiellement pour les piétons, tout comme le cheminement perpendiculaire Nord/Sud qui longe le parc aquatique. Cependant, si ces différentes zones de déambulation piétonne sont importantes au niveau de la centralité elles n'ont, par contre, que très peu de liens entre elles au sein de la station dans son ensemble. Il n'existe pas de véritable promenade en tant que telle. Ces aménagements piétonniers sont très ponctuels et ne tissent pas un réseau cohérent et transversal à l'échelle de la destination.

Une interconnexion entre les différents îlots structurants, par le biais d'une promenade de bord de mer par exemple, permettrait d'homogénéiser les déplacements et de faciliter l'accessibilité d'un cheminement intégral de la station par les piétons, pour les piétons. Seignosse-Océan pourrait par exemple disposer d'une belle promenade maritime pour tous les âges, des Casernes aux Bourdaines intégrant le parc aquatique, le forum requalifié, le VVF-Belambra Club, etc. Il s'agit de développer des promenades continues susceptibles d'attirer d'avril à octobre les flâneurs et les contemplatifs, tout comme, plus largement, les personnes en séjour dans la station les jours de moins beau temps ou durant leurs "pauses plage". Promenades maritimes, protégées, commerciales ou encore sylvestres pourraient se décliner et s'articuler pour développer une offre unique. Ces promenades aménagées participeraient à la médiation entre la ville et l'océan, elles constitueraient un lieu d'activité complémentaire tout en contribuant à structurer les liens et connexions entre les diverses unités urbaines et paysagères de la destination. Au-delà de la promenade, matérialisation physique de la médiation à l'océan, l'objectif est également de recourir à des médiateurs plus indirects pour évoquer ce rapport à l'océan, tels le mobilier urbain ou les interventions artistiques (mur peint, objets marins, paysages, etc.). La mise en scène de ces médiations pourrait contribuer à rapprocher l'océan, à le donner, si ce n'est à voir, au moins à penser et à rêver ; rôle joué autrefois par les bassins d'eau de mer, aujourd'hui, dans une moindre mesure, par le parc aquatique (fig.118).

Figure 118. Schéma de requalification des promenades et médiations maritimes



Source : Vlès, Hatt, Laforgue et al., 2009 – conception : Laforgue et al.

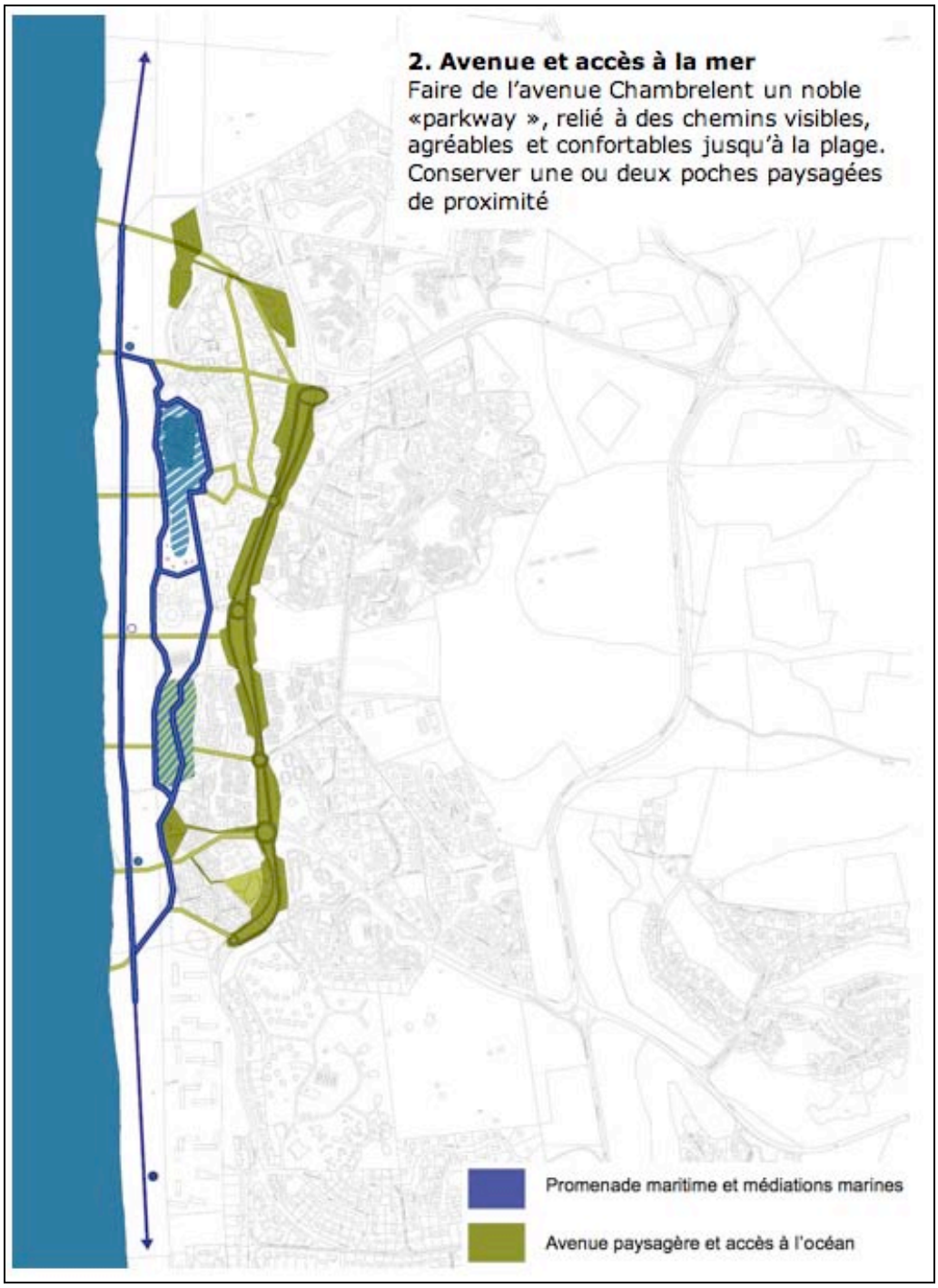
Reconquérir et repenser les nappes de stationnements

Au-delà du traitement des promenades et des espaces de déambulation piétonne, l'image triste et dégradée de l'environnement sur le chemin de la mer pourrait également être reconquise par la réorganisation des accès à la mer depuis l'Avenue de Chambrelent. Ces nappes de stationnements, nues, froides et envahissantes, construisent une image négative de l'environnement sur le chemin de la mer (surtout à la mi-saison quand cet espace est vide). Elles déstructurent la possibilité de "faire autre chose", de penser la station "autrement", comme territoire vierge et naturel propice au dépaysement. Il s'agit de limiter l'impact d'un stationnement envahissant. L'avenue Chambrelent pourrait jouer un rôle essentiel en contribuant à redistribuer les flux de circulation/stationnement au sein de la station. Plutôt que de conduire tout le monde à s'agglutiner au parking du Penon (au bord de la surcharge et soumis à du stationnement sauvage en période de forte affluence), il serait possible d'étendre et de distribuer le stationnement le long de l'axe Chambrelent, qui deviendrait de fait une véritable avenue ouverte sur la mer, susceptible de desservir l'ensemble des accès plage de la destination.

L'atout urbain indéniable que constitue l'avenue Chambrelent pourrait ainsi être renforcé en appuyant sa composition sur le modèle du *parkway*[434]. Cette artère plantée et engazonnée sur le terre-plein central, comme sur ses bas-côtés, participe à l'instauration du végétal dans la station, tout en reliant les divers quartiers de la station. Il s'agirait ici de renforcer cette fonction paysagère et végétale de l'avenue en assurant son articulation avec les parcours piétons continus dans la station et en traitant son débouché dans la forêt. Plutôt que de ne présenter qu'une terminaison de l'avenue en "cul-de-sac" peu traité et peu lisible, cet espace de transition entre la voie de circulation et la nature mériterait d'être consolidé afin de constituer cette ouverture sur la nature comme un véritable atout pour la station. Il conviendrait de multiplier, de marquer et de traiter les accès à la mer (et à la forêt) depuis l'avenue Chambrelent, tout en disposant d'une stratégie d'organisation des stationnements, le long des rues, par petits espaces, qualifiés et plantés. Quelques poches de stationnements de proximité pourraient néanmoins être conservées en étant paysagées (fig.119).

[434] Mode d'aménagement de la voirie conçu par Frederic Law OLMSTED pour la Jamaica Parkway (1870), le parkway désigne un tissu continu d'espaces verts, de voies plantées et de parcs à l'anglaise permettant de relier les quartiers résidentiels (PRELORENZO et PICON, 1999).

Figure 119. Schéma de requalification des accès à l'océan



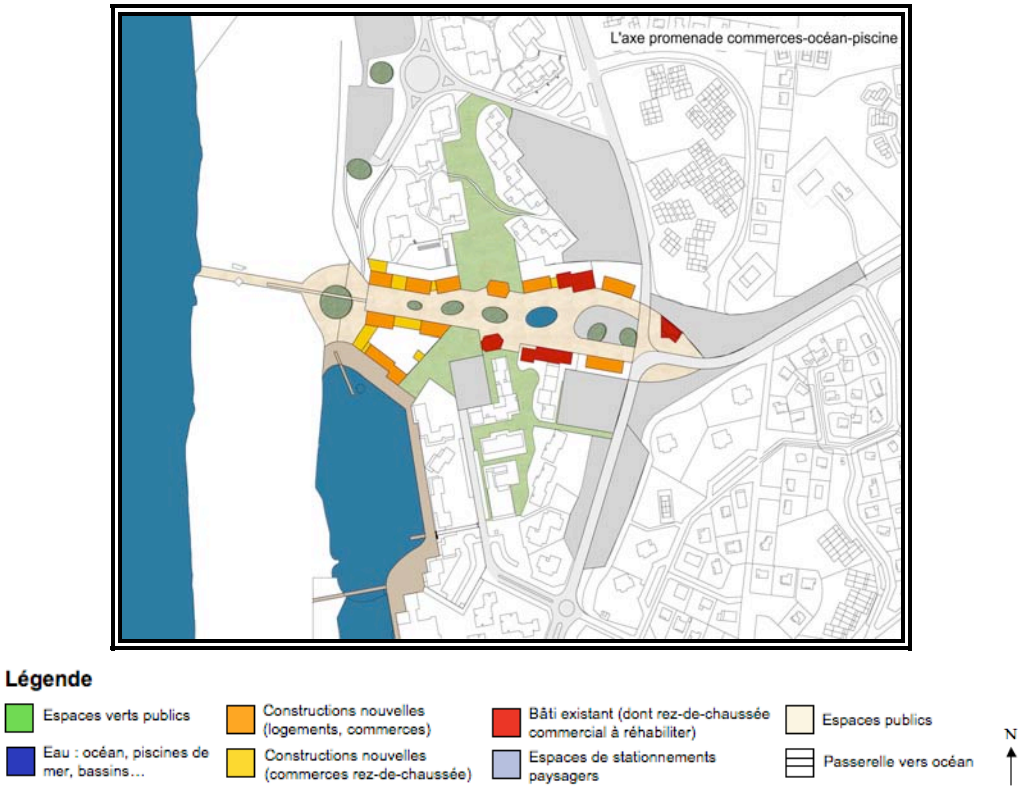
Source : Vlès, Hatt, Laforgue et al., 2009 – conception : Laforgue et al.

Mettre en scène une animation commerciale tournée sur ces paysages

Articuler paysages et urbanité devient en enjeu central de la requalification de la station. Il s'agit de permettre une meilleure *lisibilité* de l'offre commerciale aujourd'hui confinée dans des contrebas peu accessibles et lisibles. La mise en scène de l'animation commerciale, par la création d'une séquence à l'échelle de la demande potentielle de la destination, permettrait de développer le nombre d'emplacements commerciaux attractifs. Cette montée en nombre pourrait générer une montée en gamme et une diversification de l'offre, tout en contribuant à atténuer l'effet "ville fantôme" en hors saison, lorsque les commerces sont fermés.

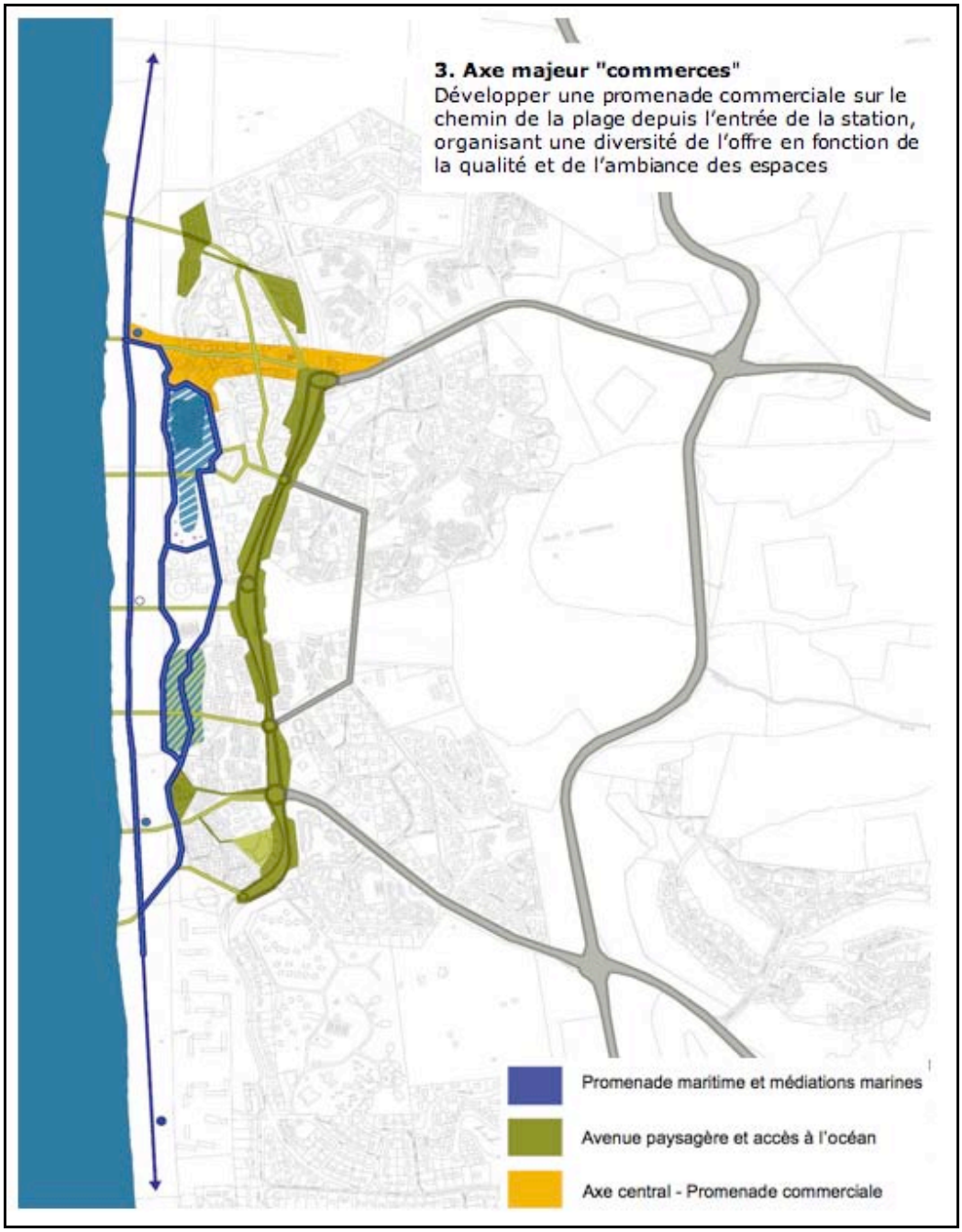
L'axe majeur des commerces (de Castille au forum) peut (re)devenir un élément déterminant d'appel de la station sur le chemin de la mer, un axe public majestueux, à la fois visible en arrivant de Seignosse, finissant l'avenue Chambrelent et ouvrant progressivement sur le parc aquatique et l'océan. Cet axe est d'ailleurs à envisager comme un élément d'appel lisible depuis l'entrée de la station (au niveau de l'office de tourisme), s'affirmant comme un espace central et transitionnel entre la voirie circulatoire et la destination finale qu'est la station. Une idée de traitement est de créer un véritable axe commercial de station balnéaire, un axe qui porterait naturellement vers la plage et l'océan en proposant une déambulation attractive (fig.120). La mise en scène des pôles d'animation commerciale (à commencer par le forum) et de leur rapport à la plage est devenue essentielle ; elle nécessite de se pencher sur la qualité des voies et des accès, sur la mise en avant de belvédères comme point de vue et point de repère, sur la constitution d'une boucle propice à la déambulation commerciale, etc. (fig.121).

Figure 120. L'axe "promenade commerciale vers l'océan", schéma d'objectif



Source : Vlès, Hatt, Laforgue et al., 2009 – conception : Laforgue et al.

Figure 121. Schéma de requalification de l'axe commercial

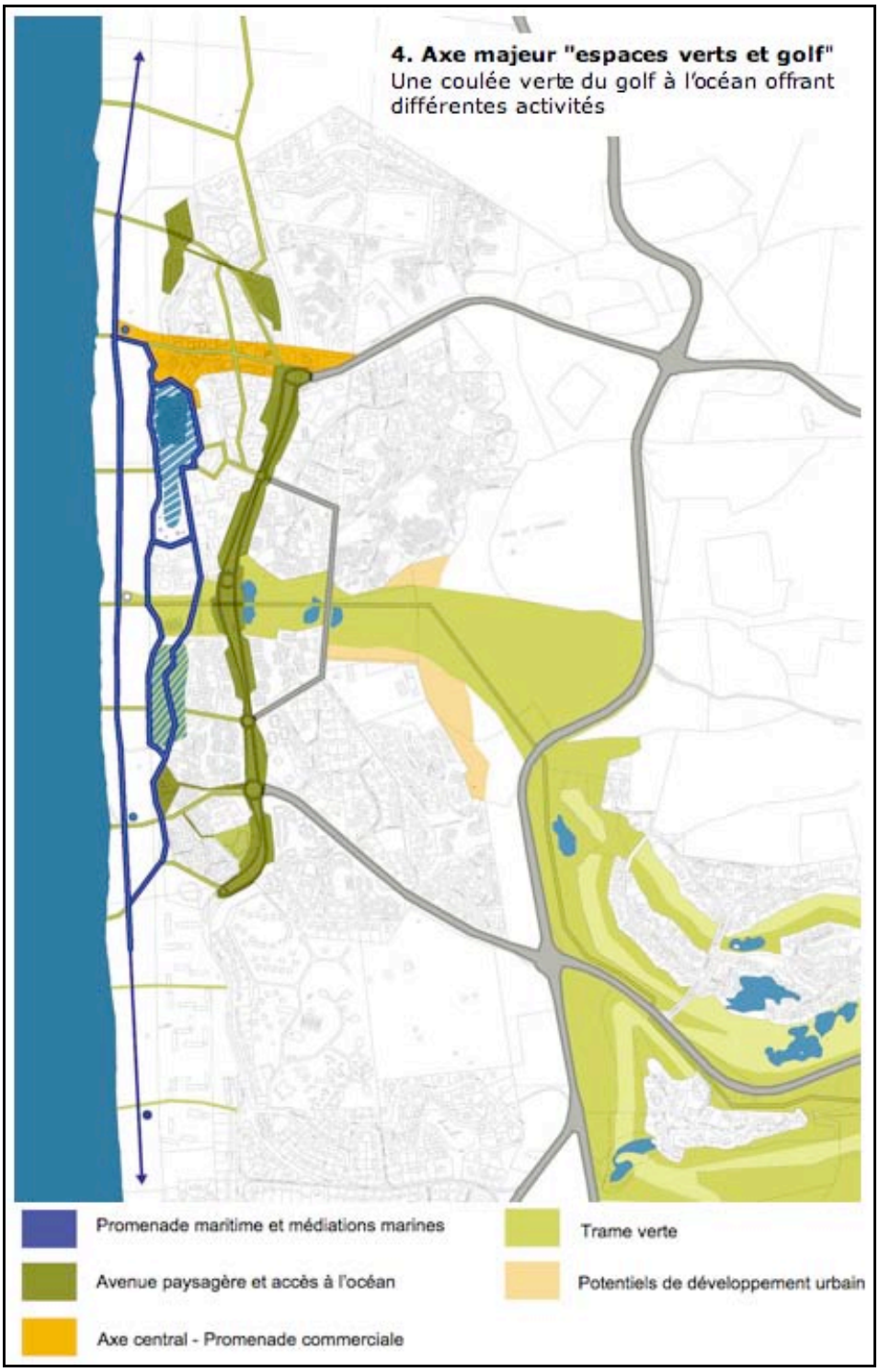


Source : Vlès, Hatt, Laforgue et al., 2009 – conception : Laforgue et al.

Valoriser les potentiels "nature"

Avec 2 519 hectares boisés, soit 70% du territoire communal, Seignosse ne se réduit pas seulement à son littoral. Le « côté vert » fait lui aussi l'objet de pratiques de loisirs. Constitué de vastes espaces naturels de qualité, il permet la pratique de nombreuses activités de plein air, fortement appréciées par les usagers de la station. On rejoint les analyses d'Atout France (2010, p.70), qui rappelle qu'« *avec la montée en puissance de la sensibilité environnementale, le développement des vacances actives et les pratiques sportives douces, l'ouverture de la station sur son territoire environnant apparaît comme une forme de diversification de l'offre précieuse* ». Il est important de matérialiser ces liens à l'environnement avec les secteurs protégés par le Conservatoire, ainsi qu'avec les secteurs forestiers et les lacs. L'objectif est plus large que le travail sur les continuités. Il est question de réintroduire ce potentiel du paysage naturel à l'intérieur même de la station, par le biais de coulées vertes permettant de faire le lien entre la ville (la station urbanisée) et la nature – plus ou moins domestiquée – des forêts de pins ou de l'univers du golf (fig.122). Pour cela, il sera nécessaire de disposer d'une étude des plantations visant à végétaliser l'espace excessivement minéral et ce, sans excès d'entretien (compte tenu des conditions climatiques). Il s'agit de valoriser le "potentiel nature" au sens large du terme (dunes, forêt, coulée verte, golf, lacs, etc.) afin d'offrir des occasions variées d'en profiter par des promenades (piétonnes, cycliste, etc.), des jeux, des aires pique-niques, des galeries jardins, etc. En investissant l'espace public, la réintroduction de la nature peut par ailleurs offrir un appui végétal aux résidences contribuant au développement de leur qualité d'intégration paysagère, notamment dans leurs limites.

Figure 122. Schéma de l'axe majeur « espaces verts et golf »

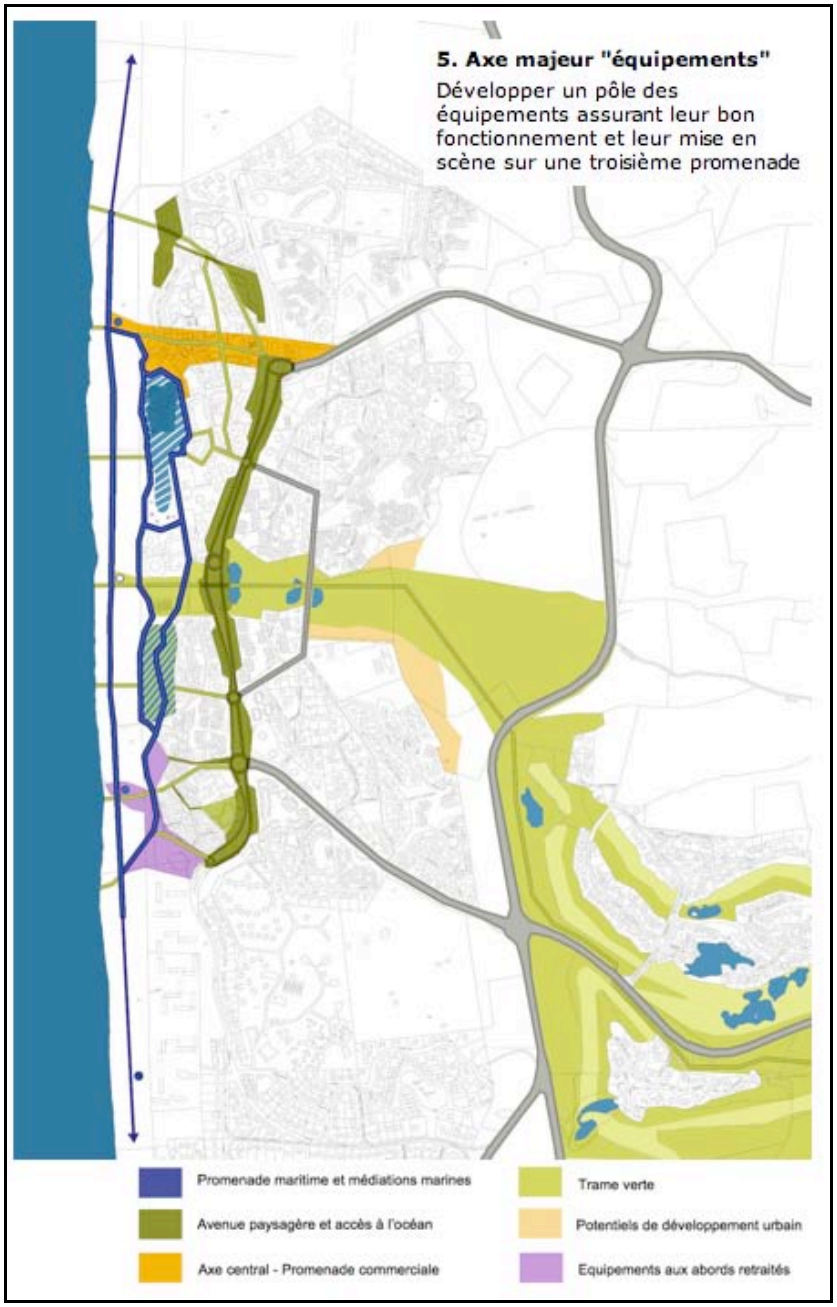


Source : Vlès, Hatt, Laforgue et al., 2009 – conception : Laforgue et al.

Valoriser la présence des grands équipements

Les grands équipements de Seignosse-Océan doivent bénéficier d'un traitement de leurs abords à la hauteur des manifestations qui s'y déroulent. Construite dans les années 1980, la salle des Bourdaines a, par exemple, encore du mal à trouver sa place au sein de la station. Cette salle, la plus grande entre Bordeaux et Pau, pourrait pourtant représenter un atout intercommunal, voire même départemental et régional. La requalification urbaine et paysagère de ce lieu urbain stratégique pourrait contribuer à valoriser cet espace des Bourdaines en favorisant sa lisibilité et son accessibilité. Le pôle des Bourdaines (la salle, les arènes, l'espace de loisirs) pourrait être remis en scène pour construire une offre de qualité (fig.123). Il s'agirait de réintroduire le lien ville/nature en pensant également l'arrière de la salle, la continuité avec l'espace des arènes et son accessibilité à la plage.

Figure 123. Schéma de l'axe majeur « équipements »



Source : Vlès, Hatt, Laforgue et al., 2009 – conception : Laforgue et al.

Redonner une attractivité aux résidences

L'ensemble de ces actions permet d'obtenir un maillage public de promenades principales qui identifient en contrepoint les limites des secteurs résidentiels. Ceux-ci pourront développer leur attractivité propre en s'appuyant sur ce contexte valorisant (tandis qu'aujourd'hui les résidences s'en détournent, présentant leurs espaces de services, arrières ou de rejet sur l'espace public dont la déqualification est redoublée). On permet ainsi aux résidences de développer, dans de bonnes conditions, une stratégie de résidentialisation "ouverte"[435] permettant à la fois la valorisation conjointe de l'espace public et de l'espace privé (co-production public/privé) et la régulation de certains usages (protection des cœurs d'îlots résidentiels, mise en scène des accès, etc.). Proposer un cadre urbain qualitatif nécessite de penser conjointement les espaces publics et les espaces privés, la qualité de l'un influençant indirectement, mais intrinsèquement, la qualité de l'autre. Ces deux espaces gagneraient à ne plus être pensés comme concurrentiels, mais comme complémentaires. La gestion des limites est ici essentielle pour encourager les médiations entre l'espace ouvert au public et l'espace réservé à l'usage privé. Elle pourrait passer par un traitement végétal ou par une mise à distance des espaces privés/publics afin de renforcer leur lisibilité et de favoriser leur appropriation et leur pratique par les diverses catégories de destinataires (fig.124).

Pour ce faire, il est important de :

- convenir d'une stratégie d'intégration des résidences dans la production du paysage (co-production public/privé) ;

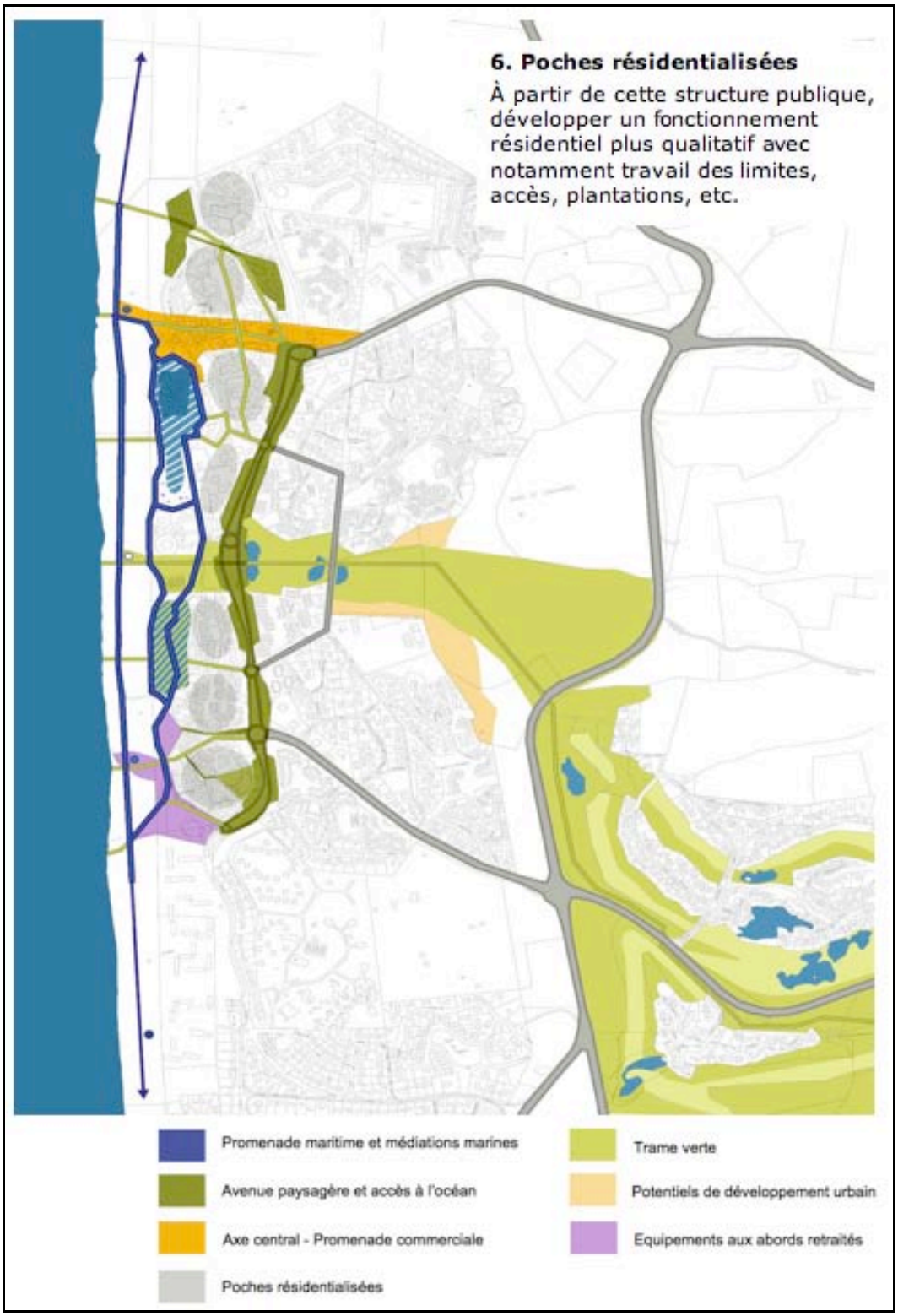
- reconquérir les espaces délaissés ou déqualifiant (de la lette, du forum, de l'extrémité Castille vers le forum au niveau du pont-marchand, de la salle des Bourdaines) ;

- encadrer les emprises et les formes du développement urbain ;

- retrouver une organisation urbaine cohérente (fin de l'avenue Chambrelent au Nord, rapport à Hossegor au Sud), à partir de rues accueillant divers déplacements, agréables, plantées d'essences dépaysantes.

[435] On entend par résidentialisation "ouverte", le traitement des espaces intermédiaires par une hiérarchisation "naturelle" des espaces ayant recours, par exemple, aux plantations, aux revêtements du sol, à l'ajustement des distances, etc. – et non à une hiérarchisation "forcée" construite à partir du recours à des barrières, du grillage ou des portails à codes qui transforment un espace auparavant public en espace privé et privatisé, sans participer au traitement qualitatif des limites public/privé.

Figure 124. Schéma d'aménagement des poches "résidentialisées"

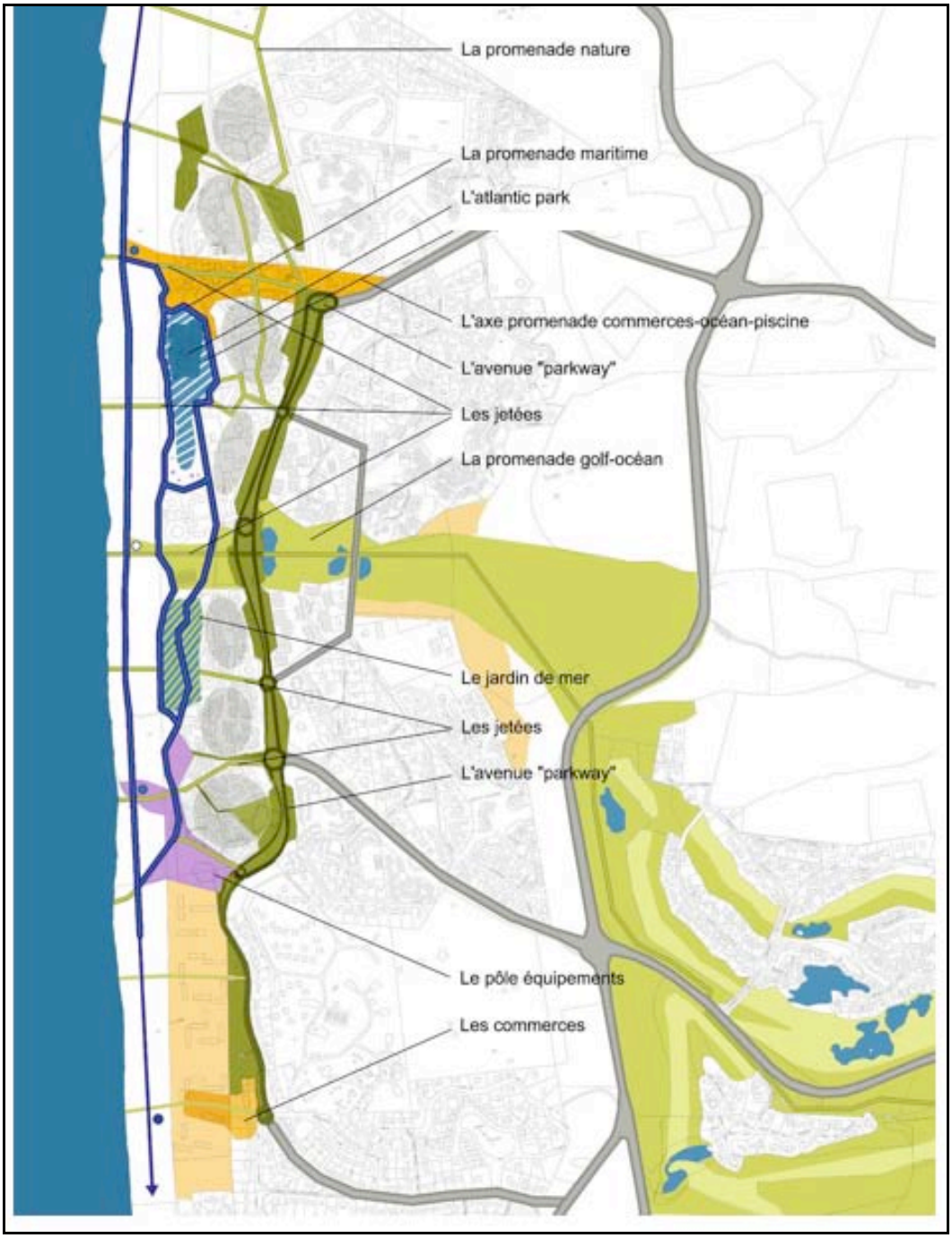


Source : Vlès, Hatt, Laforgue et al., 2009 – conception : Laforgue et al.

Principes d'un schéma directeur de requalification de la station

L'ensemble des considérations présentées précédemment conduit, en dernier lieu, à proposer une ébauche de schéma directeur synthétisant les différentes dimensions mises en évidence, dans un projet global de requalification urbaine et paysagère de la destination (fig.125).

Figure 125. Ébauche d'un schéma directeur de requalification urbaine et paysagère



Source : Vlès, Hatt, Laforgue et al., 2009 – conception : Laforgue et al.

En résumé, la stratégie peut consister, dans un premier temps, à retrouver une forte identité littorale et une attractivité sur les lieux les plus problématiques de la station (le forum, certaines nappes de stationnements, etc.) qui structurent le lien avec l'océan. Le développement d'une structure de déplacement organise, autour de l'avenue Chambrelent, le stationnement et les accès nombreux, directs, confortables et signalés à la plage. Cette structure primaire donnée, l'organisation des déplacements (voitures, transports collectifs et déplacement doux) dans un nouveau paysage, à tonalité "ambiance marine", passe par le traitement des trois axes majeurs qui donnent accès aux plages surveillées. Ils peuvent se décliner à partir de leurs potentiels propres et sont le support d'une remise en scène de fonctions aujourd'hui peu dynamiques voire dévalorisantes en termes d'image pour la station :

- un axe commercial restructurant et développant l'offre commerciale autour de Castille et du forum ;

- un axe nature intégrant la coulée verte depuis le golf ;

- un axe équipements avec la salle des Bourdaines, les arènes et le centre de loisirs.

Il s'agit de viser la création d'une maille publique de promenades variées, qui identifient, en contrepoint, les secteurs, eux, véritablement résidentiels qui pourront développer leur attractivité propre en s'appuyant sur ce contexte valorisant. La piste d'une ré-insertion paysagère des immeubles et de leurs limites, piste de valorisation identifiée dans le cadre des enquêtes, serait à exploiter. Elle renvoie à la question essentielle de la gouvernance urbaine et des acteurs en jeu dans la gestion de ces espaces transitionnels entre des propriétés publiques et privées.

1.3. La gouvernance urbaine en question

> *« Les stations touristiques ont donc à inventer […] dans la situation de renouvellement urbain dans laquelle elles se trouvent, la possibilité de construire leur image de façon raisonnée et progressive, en se donnant les moyens d'en assurer le caractère consensuel avec les acteurs locaux et les habitants. »*
>
> (ATOUT FRANCE, 2010, p.148)

La question de la gouvernance urbaine et de la mise en œuvre d'un projet de requalification à Seignosse-Océan est abordée à partir de deux angles d'approches. D'une part, on rappelle combien la confiance entre les acteurs locaux est un préalable indispensable au bon déroulement d'un processus de restructuration, qui se veut concerté et partagé pour finalement être durable. D'autre part, on souligne l'enjeu que peut constituer l'enquête photographique, comme vecteur de discussions, d'échanges et de partage d'un référentiel commun entre les acteurs locaux en charge de l'aménagement.

1.3.1. Rétablir la confiance entre les acteurs locaux : un préalable indispensable

L'ouverture de la gouvernance aux acteurs privés, qui possèdent hébergements ou commerces, constitue un enjeu fondamental à Seignosse. Comme cela a été souligné dans le troisième chapitre, l'espace du forum représente un lieu central dans le projet de requalification, par sa position sur le chemin de l'océan et par les multiples espaces transitionnels de limite public/privé qu'il dessine. La coordination entre les acteurs y apparaît primordiale bien qu'elle ne soit pas aisée. Un habitant du Penon, interrogé le 9 février 2010, constate que le problème du forum « *c'est qu'ils sont toujours en train de se chamailler la copropriété et la commune* ».

L'une des difficultés consiste aujourd'hui à réunir les acteurs concernés dans de bonnes conditions, favorables à l'échange et au partage d'un référentiel commun sur le devenir urbain de la station. Les tensions sont vives entre les élus locaux et les copropriétaires du forum. Le maire est très critique vis-à-vis de ces acteurs, qu'il a largement dénigré par voie de presse interposée (Seignosse-Magasine), ce qui n'a évidemment pas apaisé les tensions (chapitre 3). L'un des copropriétaires, rencontré le 9 février 2009, souligne combien ce choix ne peut qu'attiser le conflit : « *je peux vous en montrer des écrits, il y en a eu et c'est grave ce qui a été écrit. « Les baraques à moules », les trucs comme ça, écrits par la municipalité ! Là, regardez ce qu'ils ont écrit « fast-food beach » et c'est la municipalité ! […] Regardez ça : « sandwicherie de bas étage » : c'est beau une municipalité qui écrit ça. Le touriste qui arrive, qui prend ces bouquins et qui voit ça écrit par la municipalité, c'est vendeur pour une station ? Vous croyez que c'est incitatif quand c'est signé du maire ? La clientèle de « piquouzés », est-ce que ce n'est pas à la commune de faire régner justement…ou est-ce aux commerçants ? Est-ce que si ma façade est bleue au lieu d'être blanche il n'y aura pas de piquouzés ? Qui doit faire le gendarme, c'est la commune ou c'est nous ?* ». Bien que très revendicatif, voire campé sur ses positions, il ajoute toutefois : « *c'est dommage ; alors qu'on pourrait se mettre tous autour d'une table pour discuter et trouver un terrain d'entente…* ».

Les tensions sont palpables, le dialogue quasiment rompu, malgré les nombreuses tentatives des deux parties pour avancer sur cet épineux sujet. La plus grande difficulté semble résider dans la perte de confiance réciproque entre ces acteurs. La collectivité publique a investi dans la copropriété du forum, afin de suivre au plus près l'évolution de ce secteur, mais elle regrette de ne pas être associée dans de bonnes conditions aux projets de la copropriété qui avait par ailleurs refusé de suivre la directive de rénovation du forum proposée par la commune en 2005 (projet de la SATEL). Inversement, les propriétaires privés reprochent à la commune de les avoir malmenés dans la presse et, surtout, de ne pas avoir accepté le contre-projet qu'ils proposaient pour requalifier leur bien. Les copropriétaires souhaiteraient en effet disposer de droits à construire supplémentaires (un étage supplémentaire sur le toit de leurs commerces actuels) afin de rentabiliser les investissements qu'ils devraient engager pour cette requalification. « *Il faut savoir qu'aujourd'hui, les propriétaires présents ici, dont je fais partie, nous avons déjà payé une fois notre bien, nous n'allons pas le payer deux fois pour faire des photos pour l'office de tourisme. […] C'est voué à l'échec s'ils ne veulent pas entendre la construction d'un étage au-dessus, ce n'est pas*

la peine […] Il n'y en a pas d'autres solutions. On ne va pas payer deux fois. Moi je vais au tribunal, en appel, en cassation, il y en a pour quinze ans ! […] On ne va pas investir de l'argent si on ne peut pas avoir un retour. Je suis désolé. […] Si j'investis 400 000 euros imaginez un peu si je devais répercuter ça sur le loyer d'un mec qui travaille deux mois et demi. C'est utopique ! […] Il faut quand même penser que ce n'est pas ouvert douze mois de l'année »[436].

On voit d'ailleurs poindre, à nouveau, la question de la saisonnalité de l'activité touristique. Les investissements conduits par ces propriétaires sont effectivement difficiles à rentabiliser car ils doivent l'être sur une saison de deux mois. L'allongement de la saison touristique constitue un enjeu fondamental pour favoriser la gouvernance urbaine. Un habitant interrogé le 22 janvier 2009 sur la question du forum rappelle que « *le problème de certains commerçants du Penon c'est qu'ils ne sont pas là à l'année, ils s'en fichent un peu des dix mois qu'il y a en dehors de l'été ; donc ils ne sont pas prêts à investir pour redorer cette partie de la station. Ça c'est un souci car ça part un peu en sucette, c'est un peu en ruine même. Pour l'image, ce n'est vraiment pas terrible ; parce qu'on veut fidéliser une clientèle touristique, mais si on n'a rien à lui proposer, qu'on n'a à lui proposer qu'un truc qui part en sucette, alors que c'est au bord de la côte, ce n'est pas terrible. Après c'est compliqué, c'est l'affaire de quelques personnes et puis des enjeux financiers qui rentrent en jeu* ».

Résoudre cette question épineuse de la requalification du forum nécessiterait de rétablir le dialogue entre ces acteurs dans de bonnes conditions. Le projet conduit par l'équipe de recherche pourrait d'ailleurs constituer un support à de tels échanges. Cette recherche souligne que la question de la requalification urbaine et paysagère de la station dépasse largement le seul espace du forum qui catalyse pourtant les critiques et les attentes de la collectivité. Il s'agit de favoriser une prise de conscience sur l'intérêt de disposer d'un projet global et transversal sur l'ensemble de l'entité station ; ce qui, dans le même temps, peut contribuer à relativiser les crispations existantes sur ce sujet sensible du forum.

1.3.2. Une recherche finalisée au service du partage d'un référentiel commun

Engagée dans le cadre d'un contrat de recherche avec le département des Landes, cette recherche appliquée et finalisée a finalement constitué un intermédiaire entre le Conseil général et la commune. Les réunions organisées autour de nos travaux ont permis d'offrir un lieu d'échange entre les différents protagonistes en charge du tourisme et de l'aménagement des stations.

Pour le Conseil général, l'un des intérêts de cette recherche était notamment de pouvoir suivre le déroulement d'opérations urbanistiques et touristiques pour lesquelles il n'a plus directement droit au chapitre (alors qu'il s'y était largement investi entre les années 1960 et 1980). Il peut ainsi rappeler, dans un cadre "apaisé", le positionnement qu'il souhaite désormais adopter et qui change inévitablement la façon de concevoir leur partenariat (notamment financier). Le financement des projets à venir doit s'insérer dans un projet

[436] Entretien réalisé le 9 février 2009 auprès de l'un de ces copropriétaires.

transversal, sur le temps long ; les élus locaux devront faire preuve d'esprit d'initiative et de prospective pour obtenir désormais le soutien financier du département : « *les conditions pour que le département suive, c'est justement cette nouvelle donne, c'est-à-dire que le saupoudrage c'est fini, on va se focaliser sur des opérations significatives* ». Les acteurs du Conseil général ont considéré les chercheurs comme des alliés – les esprits critiques parleraient d'instruments – devant servir leurs objectifs particuliers, à savoir la constitution d'un lieu d'échange entre les concepteurs sur les questions d'aménagement urbain et touristique. Le recours aux images et aux enquêtes photographiques alimente ici le diagnostic (micro)territorial et constitue un outil de connaissance, mais également de prise de décision, à partir de la construction d'une lecture partagée du (micro)territoire.

Le recours à l'image photographique a finalement joué sur plusieurs registres et à différents stades de la recherche. Il est central dans la collecte et le traitement des informations (les enquêtes photographiques), tout comme il l'est en tant qu'outil illustratif, didactique et pédagogique lors de la restitution de cette recherche auprès des acteurs locaux. On s'intéresse à la façon dont ceux qui nous ont confié leurs paroles[437] et qui ont souhaité connaître les paroles portées sur leur territoire, reçoivent à leur tour cette restitution d'eux-mêmes et de leur territoire. La photo s'institue comme un *medium* (et non une finalité) de communication avec les personnes enquêtées, mais également avec les interlocuteurs de la restitution en charge de la conception de ces espaces. La vertu rhétorique de la photo est mise au service de l'intention d'exposition et d'argumentation, dans une visée pédagogique, en tant que support d'échanges permettant de partager la compréhension du (micro)territoire. Il ne s'agit pas de s'inscrire dans une logique d'objectivation ou d'exhaustivité, irrémédiablement lacunaire, mais de proposer une base de dialogue et d'échange avec les décideurs (POUSIN, 2010, p.675). L'observation du (micro)territoire, par l'intermédiaire de la photographie, qui révèle à la fois l'œil du chercheur et le regard des touristes destinataires, encourage la découverte et la prise de recul – parfois de conscience – par les acteurs de terrain auxquels on s'adresse.

Toutefois, ce partage d'un référentiel commun ne s'est pas fait sans quelques difficultés. Les chercheurs sont accueillis avec méfiance par les acteurs locaux (les élus municipaux) qui se révèlent susceptibles aux critiques portées sur la station dont ils ont la charge. Lors de la présentation de leurs travaux, les chercheurs sont confrontés à des arguments variés pour justifier l'état de fait qu'ils ont présenté. Si, effectivement, l'espace public donné à voir sur certains clichés ne leur semble pas "attractif", plutôt que de remettre en question la gestion de cette destination, ils soumettent d'autres explications. Par exemple, lors d'une restitution mi-parcours, un élu évoque le fait que les photos présentées[438] aient été prises par mauvais temps, ce qui est en réalité le cas pour moins de 20% d'entre elles. Un autre souligne que ces photos ont été prises en hors saison ce qui, forcément, n'avantage pas la station ; pourtant les clichés

[437] La catégorie des concepteurs (élus, techniciens, architectes, etc.) a été interrogée dans le cadre d'entretiens libres ou semi-directifs.

[438] Les trente photos utilisées dans ce cadre comme support à l'argumentation diffèrent des photos présentées lors de l'enquête photographique alors en cours de finalisation.

des autres destinations, présentés comme éléments de comparaison, ont été effectués à la même époque, bien que la saisonnalité s'y dégage de façon moins marquée. On a d'ailleurs pu constater que l'argument du hors-saison, s'il est recevable, se justifie assez peu puisque de nombreux éléments – dont la critique semblait liée à cet état de saisonnalité – n'avaient en rien changé entre les mois d'avril et d'août. Le chercheur brise ici les charmes du tourisme qui fonctionne pourtant sur le principe de l'« *enchantement* » (REAU et POUPEAU, 2007). Il offre un autre regard sur le (micro)territoire de la destination, le regard des touristes qui la fréquentent. Certaines idées reçues sont confortées, d'autres sont remises en question. Dans tous les cas, ces images sont les supports d'échanges et de discussions sur l'avenir urbain de la destination. Elles participent à l'élaboration d'un projet de requalification, ne serait-ce déjà qu'en rassemblant un ensemble d'acteurs autour de cette question.

La restitution du travail de recherche auprès des *concepteurs* a permis de faire le point et d'échanger sur la caractérisation du vieillissement et sur l'identification de stratégies de reconquête. Si les élus locaux ont pu faire initialement preuve de méfiance envers des chercheurs, suite aux deux réunions principales de restitution, ils ont néanmoins fini par partager le diagnostic qui leur était proposé sur la base des enquêtes photographiques. Ils ont même souhaité effectuer une autre réunion de restitution devant l'ensemble du conseil municipal avant de statuer sur le projet qu'ils souhaitaient mener sur le long terme. L'enquête photographique et les phases pédagogiques d'échange et de restitution (visant à faire partager une vision commune de la station) ont contribué à la constitution d'un lieu éphémère de gouvernance urbaine, qui gagnerait à être pérennisé dans le temps et qui mériterait surtout de s'ouvrir à de nouveaux acteurs, en particulier les habitants et commerçants locaux.

Le projet de recherche conduit à Seignosse sur la question de la requalification de la station était relativement novateur dans cette commune où cet enjeu n'avait pas encore été clairement identifié comme essentiel par les acteurs locaux, focalisés sur l'avenir problématique d'un seul quartier, le forum.

Si l'on s'est adonné à un exercice programmatique[439] dans le cas de Seignosse-Océan, il n'en va pas de même pour la station de Gourette. La situation était relativement différente. Le projet de recherche s'est inscrit dans une riche dynamique réflexive et programmatique sur la problématique de la requalification des espaces publics de la station.

[439] Rappelons, encore une fois, qu'il s'agit bien là d'un exercice de style et d'un support souple et évolutif de discussion entre les instances politico-administratives, ainsi qu'avec les habitants et les acteurs économiques.

2. La station dans son écrin touristique : l'espace public comme paysage

À Gourette, si la requalification n'avait pas commencé au moment où était initiée cette recherche, elle est aujourd'hui en cours, quasiment terminée. Bien qu'on précise dans un premier temps quelques pistes possibles d'intervention au regard des résultats de l'enquête photographique réalisée, on se propose surtout de présenter le projet de requalification adopté par la collectivité et les résultats de sa mise en œuvre.

2.1. Identification des marqueurs microterritoriaux à Gourette

Cette première partie est consacrée à l'identification des marqueurs microterritoriaux obtenus à partir des enquêtes photographiques conduites auprès des destinataires de la station de Gourette[440]. Les images attractives, répulsives, neutres et divergentes sont abordées tour à tour, selon l'approche descriptive adoptée précédemment.

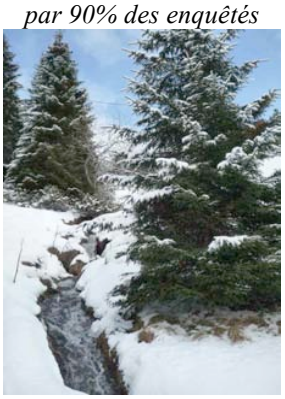
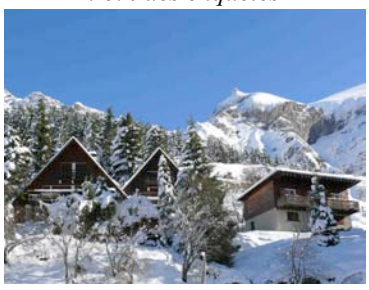
2.1.1. Un triptyque attractif : nature, "authenticité" et déambulation

Les photos de Gourette identifiées par le plus grand nombre de destinataires enquêtés comme attractives correspondent, comme dans le cas des stations de sports d'hiver variées, au triptyque : espaces naturels, cadre bâti d'inspiration "traditionnelle" et espaces publics de déambulation (cliché 119). On ne revient pas sur les enjeux d'attractivité que représente le paysage naturel, illustré par la montagne enneigée, question développée dans le chapitre précédent. Au sujet du cadre bâti, les différentes photos de chalets proposées (toit à deux ou à un pan, hiver ou été) ont toutes été identifiées comme attractives. Les destinataires enquêtés évoquent leur caractère « *typique* », quand bien même ce modèle de chalet (bois et pierre) est d'inspiration alpine (chapitres 3 et 5). Concernant enfin les espaces de déambulation, seules trois images ont été retenues comme attractives : la promenade publique (exclusivement piétonne) qui relie la place Sarrière aux hauteurs de la station, un chemin d'accès entre le parking et le domaine skiable et un cheminement au niveau du Belambra[441].

[440] Contrairement à l'analyse conduite à Seignosse-Océan, seules les enquêtes par échantillonnage sur site ont été réalisées et sont ici présentées.

[441] Sans entrer dans les détails, on peut souligner que ce cheminement, bien que d'accès public, est de propriété privée (il appartient à Belambra), ce qui renvoie d'une certaine façon à la question de la privatisation des espaces publics et de la gestion des limites public/privé (chapitre 5).

Cliché 119. Un triptyque attractif : la nature, les chalets et les espaces de déambulation

B53 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 88% des enquêtés* *« la vie à la montagne, les sentiers non balisés »* *« c'est la plus sympa, seulement la nature »* *« la nature, sans bâti, c'est vraiment le plus beau »* *« c'est la montagne, c'est le ski hors piste »* *« c'est bien de garder la nature en montagne, on veut en avoir plein les yeux, on vient aussi pour ça »*	B26 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 90% des enquêtés*  *« le paysage est beau »* *« un peu de nature, enfin »* *« c'est ce qu'il faut garder »*	B41 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 83% des enquêtés* *« c'est une photo très nature, c'est ce qu'on veut garder en montagne »* *« ça, j'adore »* *« ça, c'est magnifique »* *« forcément, ça c'est super »* *« c'est un joli paysage »*
B22 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 90% des enquêtés*  *« les petits chalets sont sympathiques »* *« enfin une belle photo »* *« ça me plaît bien, ça représente bien les Pyrénées avec les petits chalets »* *« c'est bien intégré »* *« ça c'est les paysages »*	B3 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 90% des enquêtés* *« c'est beau ce petit chalet typique en montagne »* *« c'est super »* *« j'aime bien »* *« c'est magnifique, on s'y voit bien dedans »*	B38 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 70% des enquêtés* *« elle est sympathique cette photo, c'est moins tassé que les autres habitations, ça fait moins dortoir »* *« ils ont fait un effort avec le bois »* *« ils sont jolis ces petits chalets, je ne suis jamais venue en été, c'est bien de les voir comme ça »* *« ce n'est pas du tout le même aspect en été »* *« ce n'est pas très joli ça, avec de la neige ça rendrait peut-être mieux »*

B19 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 80% des enquêtés*	B31 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 68% des enquêtés*	B16 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 60% des enquêtés*
« ce chemin est bien, on n'hésite pas à le prendre, c'est quelque chose qu'on a envie de voir » *« c'est sympa comme accès en station »* *« elle est jolie cette promenade »* *« c'est super joli avec les arbres »* *« c'est bien les aménagements pour les piétons comme ça »* *« on retrouve l'idée de détente »* *« ce n'est pas mal comme paysage, c'est le village »* *« c'est bien ça, c'est mignon, je passe quasiment toujours par là maintenant quand je monte »*	*« c'est bien le côté piétonnier »* *« c'est bien pour les enfants, mais je ne vois pas où c'est »* *« c'est mignon ça »* *« ça montre la volonté de bien faire »*	*« ils ont fait une tentative »* *« ça pourrait être pas mal, mais le parking en fond et les filets rouges sur le côté, ce n'est pas beau »* *« c'est à demi bien »*

Paradoxalement les espaces centraux et emblématiques de la destination (entrée de station, place Sarrière et esplanade du Valentin) ne figurent pas dans ce nuage des représentations attractives (hormis le cheminement présenté en B19).

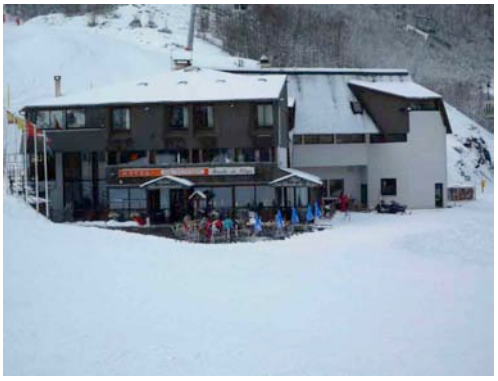
On trouve par contre les deux seules images proposées des Eaux-Bonnes (cliché 120). Les destinataires soulignent l'intérêt de faire partager ce patrimoine qui raconte l'histoire de la vallée et son évolution, entre thermalisme et sports d'hiver. La bi-polarité de la station « Eaux-Bonnes – Gourette » semble pouvoir constituer un atout majeur pour cette destination si les acteurs locaux se l'approprient et la valorise.

Cliché 120. La station thermale des Eaux-Bonnes : un enjeu d'attractivité

B29 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 68% des enquêtés*	B8 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 63% des enquêtés*
« c'est les Eaux-Bonnes, le paysage est joli » *« les Eaux-Bonnes, l'été, ça fait partie des autres activités présentes en montagne, en toute saison »* *« les Eaux-Bonnes c'est la seule de traditionnelle »* *« je ne pensais pas que c'était aussi joli, il faut que je revienne l'été »* *« avant c'était les thermes et, maintenant, c'est le temps des stations, c'est le haut qui vit et le bas qui vit moins bien maintenant »* *« elle est jolie celle-là des Eaux-Bonnes, mais je connais et c'est vrai qu'au quotidien c'est triste à mourir »*	*« les Eaux-Bonnes, c'est bien »* *« ce sont les thermes des Eaux-Bonnes »* *« c'est bien ça de préserver l'histoire des Eaux-Bonnes »* *« dommage ces voitures devant l'établissement thermal. Je sais qu'il faut les mettre quelque part, mais bon, dans un parking souterrain ça serait mieux »*

En comparaison, les images d'espaces de restauration (hôtel-restaurant en front de neige – B35 et salle hors sac – B44) sont connotées positivement par moins d'enquêtés, même si elles se situent encore dans le nuage des représentations « plutôt attractives » (cliché 121). Si le premier cliché révèle l'attrait de certains enquêtés pour le « ski-bar » dans la neige, avec vue sur les pistes, le second, relatif à la salle hors-sac (en arrière du complexe du Valentin) est parfois critiqué pour son manque de lisibilité.

Cliché 121. Des espaces de restauration plutôt attractifs

B35 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 58% des enquêtés*	B44 – Gourette *Identifiée comme « attractive » par 48% des enquêtés (et comme « neutre » par 34%)*
	
« le ski bar, j'aime bien » *« il faut des activités économiques et quand les bâtiments sont de taille raisonnable, comme là, c'est quand même mieux »* *« c'est sympa cet hôtel les pieds dans la neige »* *« c'est joli ça, c'est le seul endroit où on a des terrasses au milieu des pistes, c'est sympa pour attendre les skieurs »*	*« une salle pour pique-niquer, c'est bien »* *« c'est bien une salle hors sac »* *« la salle hors sac est mal placée »* *« ça ne donne pas trop envie d'y aller »*

Au-delà de ces marqueurs microterritoriaux attractifs à Gourette, l'analyse des données produites lors de l'enquête photographique "montagne" a permis d'identifier que les espaces *a priori* emblématiques sont souvent jugés répulsifs.

2.1.2. Des espaces emblématiques souvent jugés répulsifs

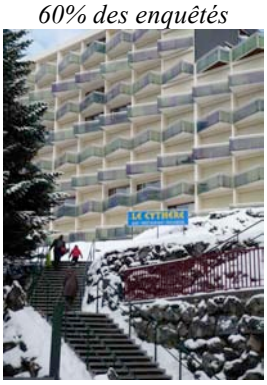
Les photos identifiées par le plus grand nombre d'enquêtés comme répulsives font référence à des éléments microterritoriaux variés, souvent situés dans des lieux emblématiques : cadre bâti, dégradations, espaces publics en général, "grenouillère" et entrée de station en particulier.

Déjà, comme précédemment, les immeubles collectifs de tours et de barres sont largement critiqués par les enquêtés (cliché 122). Le tollé est général au sujet de la photo du complexe Euroneige présentée en B11. Les réactions sont nombreuses (quinze enquêtés réagissent sur cinquante). La multiplicité des commentaires interroge toutefois le chercheur. Si la critique est virulente, certains la nuancent, se révélant attachés à cet immeuble. Cet attachement provient notamment d'une forme d'appropriation de son lieu de vie ou de séjour, pour les destinataires enquêtés qui logent dans cet immeuble. G-E27 est par exemple surprise et ravie de trouver l'image de son lieu de séjour, s'exclamant avec le sourire : « *oh ! c'est ma résidence* ». D'autres soulignent qu'ils ont toujours trouvé cet immeuble joli. Bien que très rares, certains enquêtés reconnaissent également que cet immeuble fait preuve d'une certaine recherche esthétique, appréciant « *cette recherche géométrique des balcons* » (G-E35). Dans le même ordre d'idée, la photo B32 est largement décriée par les seize enquêtés qui ne peuvent s'empêcher de prendre la parole lorsqu'elle leur est présentée. Surtout, la majorité

d'entre eux se révèle surprise de voir la station en automne. Ils avouent que « *de voir la station comme ça, c'est dur, ça fait vraiment cité avec ses immeubles en béton* » (G-E11).

Cliché 122. Quand la station rappelle la banlieue

B24 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 70% des enquêtés*	B25 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 69% des enquêtés*	B32 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 65% des enquêtés*
« ce n'est pas très joli ce paysage urbain en montagne » *« celui-là, il est moche »* *« ça ne donne pas envie d'y aller, c'est horrible »* *« je vais la mettre à part, c'est vraiment moche »*	*« vu d'en haut, c'est encore plus moche »* *« il ne manque plus que les paraboles sur les balcons et c'est Cergy Pontoise »* *« ça c'est une mocheté, mais c'est la faute aux proprios qui ne font pas les travaux. C'est encore pire en photo, quelle honte »* *« c'est le plus laid »* *« c'est vraiment vilain »* *« ce n'est pas beau du tout, mais c'est la photo qui est mal faite »*	*« c'est dur, ça fait vraiment cité avec ces immeubles en béton »* *« c'est vrai qu'entre la station avec de la neige et la station sans neige, ça change beaucoup »* *« l'été, ça fait tâche, on croirait une zone industrielle au milieu de la montagne, il faudrait utiliser d'autres matériaux que le béton »* *« c'est l'usine à glisse là »* *« avec la grue en plus, c'est horrible »* *« ça fait drôle de voir ce que ça donne sans neige, je ne viens jamais en hors saison, c'est tristounet »* *« ce n'est pas Gourette ça, si ? »* *« vue d'ensemble, je trouve que ça va encore, enfin ça reste quand même les années 1970, c'est la "bétonnite" »*

B7 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 63% des enquêtés*	B11 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 60% des enquêtés*	B42 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 53% des enquêtés*
		
« la station en sommeil, sans activité » *« tout ce béton, c'est horrible, ils ont refait les terrasses, mais ça cache à peine la misère »* *« c'est où ça, je ne l'ai jamais vu »* *« c'est affreux »*	*« ça ce n'est pas joyeux, à mon goût, ça ne passe pas très bien »* *« l'immeuble est original, mais ça reste un gros immeuble »* *« ça je déteste »* *« elle est vraiment affreuse celle-là »* *« ça réunit tout le béton : les escaliers et les immeubles »* *« c'est laid vraiment »* *« celui-là, je dois être allergique, il m'oppresse »* *« c'est très béton, mais j'aime bien cette recherche géométrique des balcons »* *« ce bâtiment vieilli bien encore, car il est très vieux. Avec la barrière et ce petit escalier, je ne trouve pas ça mal »* *« c'est notre immeuble, je l'ai toujours trouvé joli, je ne sais pas pourquoi, avec les sapins devant, c'est sympa »*	*« il y a de ces bâtiments, je ne sais pas comment ils ont fait pour construire ça »* *« ce sont des barres là, mais, comme on est habitué, ça nous semble moins grave du coup ; par conter il y a trop de voiture ici »*

En comparaison, les photos présentant des défauts d'entretien font, quant à elles, l'objet d'une critique plus mesurée, notamment par rapport aux enquêtes "littoral". Tout juste la moitié des enquêtés situe ces images dans la tendance « répulsive ». Ils sont toutefois relativement sévères dans leurs commentaires, lorsqu'ils en émettent (cliché 123).

Cliché 123. Des défauts d'entretien faiblement critiqués

B30 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 54% des enquêtés*	B37 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 54% des enquêtés*	B52 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 50% des enquêtés*
« la passerelle en béton avec les gardes fous métalliques ce n'est vraiment pas très beau » *« quelle horreur, ce sont des endroits où on ne va pas et il vaut mieux les éviter »* *« c'est horrible »* *« la honte quand même »* *« quelle horreur, il faut faire quelque chose là »*	*« l'entretien laisse à désirer dans ces escaliers »* *« c'est vilain »* *« c'est horrible, ce n'est vraiment pas accueillant »* *« les escaliers, je les place dans les aménagements, même s'ils ne sont pas géniaux et vraiment pas super »* *« c'est vraiment vilain »* *« ce n'est vraiment pas super, ça se dégrade d'année en année »*	*« l'escalier d'entrée est horrible »* *« c'est vilain »* *« c'est moche »* *« ce n'est vraiment pas beau »* *« c'est du tout béton »* *« on dirait une prison »* *« c'est un aménagement, mais il est vraiment vilain »*

Si les dégradations et les usures du temps et du climat ne sont pas fortement dénoncées en station de montagne, les espaces publics au traitement minimaliste le sont de façon relativement plus prononcée.

Les images du front de neige[442] (au niveau de la dalle du Valentin et de la place Sarrière) posent plus particulièrement question, surtout en basse saison, lorsque l'absence d'enneigement met a nu cette transition station-montagne peu traitée et, finalement, peu lisible (cliché 124).

Ce front de neige construit autour du complexe du Valentin, connaît des difficultés similaires à celle des grands ensembles, en termes d'accessibilité et de lisibilité entre les différents niveaux constitutifs de la dalle. Cette dalle est en effet un espace où peut se jouer « *le plaisir de la promenade urbaine* » (PICON-LEFEBVRE, 1997, p.91) – et touristique – qui mériterait de faire l'objet d'une attention particulière. Une hypothèse de traitement serait de renforcer fonctionnellement et plastiquement les liaisons, à la fois verticales (entre les sols naturels et artificiels) et horizontales (entre l'espace urbain et le domaine skiable).

[442] On a fait le choix d'utiliser ici le terme de « front de neige », bien qu'il soit usuellement réservé à la qualification du front d'immeubles bâtis en pied de piste. Cette notion est ici élargie, pour englober l'équivalent à Gourette de la grenouillère des stations intégrées. Le terme de « front de neige » nous permet ainsi d'illustrer cet espace de transition, ce front, entre la station (le bâti) et la montagne. On soulignera toutefois que, dans la perspective d'un tourisme plurisaisonnier en montagne, la notion de « neige » mériterait d'ailleurs d'être remplacée, pourquoi pas par celui de « montagne ». Afin de ne pas complexifier encore la lecture, on a toutefois fait le choix ici de garder une terminologie relativement usuelle pour les personnes qui traitent des stations de sports d'hiver.

Cliché 124. Le "front de neige", un espace emblématique peu valorisé

B50 – Gourette *Identifiée comme répulsive par 68% des enquêtés*	B4 – Gourette *Identifiée comme répulsive par 61% des enquêtés*	B9 – Gourette *Identifiée comme répulsive par 56% des enquêtés*
 « ce n'est pas du tout délimité, on ne sait pas où commence la montagne ; c'est nu, il faudrait des plantations ici pour marquer l'espace » *« sans neige, ce n'est vraiment pas super »* *« tout le contraste est là : énormément de logements, mais une seule personne »* *« c'est là ça ? ça n'y ressemble pas du tout, ce n'est pas super »* *« là, c'est la catastrophe. Je ne vois pas où elle a été prise cette photo dans la station »*	 *« ils les ont enlevé ces plots en béton moche, non ? »* *« ça c'est le béton »* *« il faut que ça change, ils faut les faire sauter »*	 *« ça, je n'aime pas »* *« vu sous cet angle, c'est vilain »* *« j'aime bien le bas de Gourette, c'est le coin des luges, c'est bien »*

Un autre espace stratégique de la destination a également été critiqué lors des enquêtes : l'entrée de la station, au niveau du rond-point central du secteur des Marcassins (cliché 125). Quel que soit l'angle photographique adopté, les images de cet espace central, ce *nœud* de la station, sont peu appréciées, véhiculant un caractère trop urbain, voire trop routier.

Cette entrée en station s'apparente à « *une voie d'accès* » (G-E33). Les enquêtés sont particulièrement sévères vis-à-vis du rond-point, qui semble renforcer cet imaginaire urbain circulatoire dans ce qu'il a de plus dur. Ce *lieu d'annonce* constitue pourtant un enjeu essentiel de l'image des destinations, comme cela a été souligné précédemment au sujet de Seignosse-Océan.

Cliché 125. Des images plutôt répulsives de l'entrée en station

B47 – Gourette *Identifiée comme répulsive par 60% des enquêtés*	B21 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 52% des enquêtés*	B55 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 50% des enquêtés*
« il faut raser ce rond-point et ce lampadaire, c'est vilain, ça fait autoroute » *« c'est dommage qu'il n'y ait pas d'arbre sur ce rond-point, ils pourraient l'améliorer »* *« tu arrives à Gourette et tu vois ça, la honte quand même, c'est vraiment pire en photo »* *« ça fait voie d'accès »*	*« ils pourraient améliorer quand même »* *« ça représente bien Gourette, d'ailleurs c'est écrit »* *« là, on est dans le paysage urbain avec un affichage illisible pour les pauvres automobilistes, il y a beaucoup trop d'indications »*	*« cet espace aménagé pour les piétons c'est agréable, mais c'est dommage ces grands ensembles derrière »* *« ce rond-point, ce n'est pas heureux »*

Au-delà des espaces stratégiques de l'entrée en station et du front de neige, la problématique de l'aménagement des espaces publics se retrouve plus largement dans l'ensemble de la station, dont rares sont les espaces de déambulation jugés attractifs (cliché 126).

L'espace supérieur de la dalle du Valentin, fermé sur le dessus (par les auvents en béton) et sur les côtés (par les immeubles du complexe et les grilles de sécurité), pose question.

De même, la photo d'un cheminement, pourtant strictement piéton (catégorie d'espace largement appréciée parmi le premier corpus de photographie – T1), est critiquée du fait d'un défaut d'entretien du lampadaire et de l'imposant complexe immobilier (Euroneige) qui borde cet espace de déambulation.

Dernier exemple, la photo B43 de la place Sarrière (qui ne porte que le nom de place), est également identifiée comme « répulsive » par 58% des enquêtés qui n'y voient qu'un vulgaire parking bordé par un imposant complexe immobilier ; point développé en suivant, à partir d'une image de cette « place » qui a fait l'objet de représentations divergentes.

Cliché 126. Des espaces de déambulation plutôt répulsifs

B54 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 60% des enquêtés*	B49 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 60% des enquêtés*	B43 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 58% des enquêtés*
« ça ce n'est pas beau, c'est mal entretenu, il faudrait au moins le repeindre, là ça ne fait pas fini » *« ça manque d'un coup de peinture »* *« ce n'est vraiment pas beau ça »* *« c'est moche, ça date de longtemps et ça se voit, ça coûterait pas grand chose d'améliorer ça »*	*« ça fait trop gros bâtiment »* *« sans les sapins, c'est horrible ce bâtiment »* *« ce lampadaire cassé, vraiment, la commune doit faire quelque chose là »* *« on voit beaucoup de choses sur cette photo : le bâtiment en construction derrière, le lampadaire abîmé, le cheminement avec la rambarde »*	*« c'est vilain comme station, il n'y a pas de cachet, en comparaison avec Valmorel »* *« c'est pratique, mais ce n'est pas super beau quand même »*

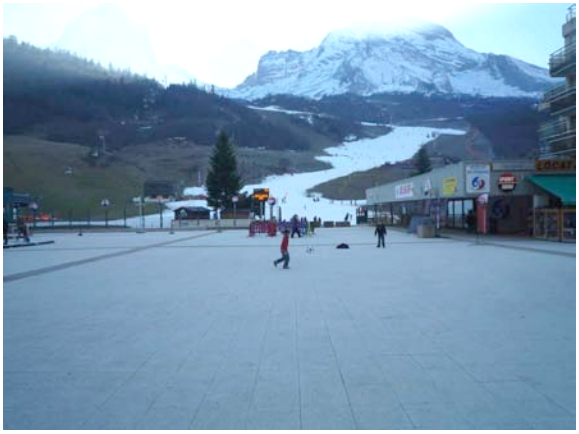
Enfin, après avoir présenté les images jugées fortement attractives ou répulsives, reste à voir en suivant celles qui ont fait l'objet de commentaires plus « neutres » et « indéterminés », constituant de ce fait des espaces d'enjeux pour le projet de requalification.

2.1.3. Des espaces d'enjeux identifiés comme « neutres » ou « divergents »

Il est intéressant d'approfondir à présent l'analyse des images ayant fait l'objet de commentaires « neutres » ou « divergents » selon les destinataires enquêtés et qui constituent, de fait, des enjeux urbains et paysagers forts pour la station. Cinq thématiques ressortent principalement à Gourette. Elles ont trait à l'esplanade du Valentin, au traitement du front de neige, aux espaces d'activités culturelles et de loisirs, au traitement des espaces publics de déambulation et, enfin, à la question essentielle des stationnements.

L'esplanade du Valentin est appréciée comme lieu de rencontre, de loisirs et de déambulation piétonne. Toutefois, cette dalle bétonnée véhicule dans le même temps une image très urbaine et marchande (cliché 128). Lorsque la dalle est enneigée, cette vision semble atténuée. Les commentaires sont par contre virulents lorsqu'elle est à nu, sans son pudique manteau neigeux, question d'autant plus problématique en dehors de la saison hivernale et, de plus en plus, durant la saison hivernale, les jours de moindre enneigement (qui ont été nombreux en 2010 – cliché 127).

Cliché 127. La dalle du Valentin à nu, en janvier 2010



Clichés : E.Hatt, 15 janvier 2010

Même la photo de la dalle ensoleillée en pleine saison (B18) n'est pas identifiée comme une image fortement attractive (ils ne sont que 52% des enquêtés à la juger comme telle).

Les destinataires enquêtés avouent finalement ne pas forcément savoir de quelle façon catégoriser ces images, comme G-E33 qui « *hésite entre moche et loisirs* », ou G-E17 qui se trouve partagé dans la mesure où « *ça passe à peu près car c'est piétonnier exclusivement, et ça c'est bien, mais il manque quelque chose sur cette plateforme, comme une patinoire ouverte pour l'hiver* ». Le terme utilisé, celui de « *plateforme* », conduit d'ailleurs à souligner combien la désignation de cet espace par les concepteurs (élus, techniciens, etc.), qui parlent d'« *esplanade* » est paradoxale, voire trompeuse. Les touristes, comme les plus rares habitants et saisonniers rencontrés, la désignent non comme « *esplanade* », mais comme « *carré* », ou comme « *plateforme* » dont la connotation est bien moins positive (rappelant le vocable des plateformes pétrolières). À ce sujet, on considère, dans la lignée des analyses de Virginie PICON-LEFEBVRE (1997, p.92), qu'il faudrait éviter l'utilisation de termes improprement employés pour désigner des espaces qui n'en sont pas (dans ce cas, « l'esplanade » du Valentin ou le « forum » de Seignosse-Océan), afin d'éviter tout amalgame et de renforcer finalement la lisibilité des lieux.

On soulignera à la marge que l'escalier qui permet de relier la dalle supérieure à la place Sarrière est relativement plus apprécié, même si les avis restent dans l'ensemble partagés. Ils sont 46% des destinataires interrogés à juger la photo B14 comme attractive, appréciant le travail artistique proposé sur le mur de chacun des paliers. On rejoint les analyses du cinquième chapitre au sujet de l'enjeu que constituent les points de repère et l'art urbain en station, notamment lorsqu'elle a été créée de toutes pièces.

Cliché 128. Des représentations divergentes de la dalle du Valentin

B1 – Gourette	B45 – Gourette	B33 – Gourette
Identifiée comme « répulsive » par 40% des enquêtés, comme « neutre » par 22% et comme « attractive » par 38%	*Identifiée comme « répulsive » par 43% des enquêtés, comme « neutre » par 27% et comme « attractive » par 30%*	*Identifiée comme « répulsive » par 28% des enquêtés, comme « neutre » par 32% et comme « attractive » par 40%*
« je vais être gentille car j'ai reconnu, c'est ici » *« j'hésite entre moche et loisirs »* *« tout est sur place, c'est super : on trouve les commerces, les terrasses, les départs de pistes, les logements…j'aime bien cette proximité »* *« c'est sympa car il y a un bistrot »* *« ça passe à peu près car c'est piétonnier exclusivement et ça, c'est bien. Mais il manque quelque chose sur cette plateforme, comme une patinoire »* *« je trouve que c'est dommage de tout dégager la neige »*	*« je ne vois pas l'intérêt de ces grandes terrasses en béton »* *« c'est la grande place là haut, on ne la reconnaît pas »* *« c'est devant ça, sans neige, c'est vraiment crade »* *« je ne vois pas où c'est ça »* *« je ne vois pas où elle est prise, c'est à Gourette ? »* *« sans neige, c'est vraiment horrible »* *« tout ce minéral brut, c'est vraiment laid quand même »* *« sans la neige, c'est triste quand même »*	*« ça a besoin d'être rénové »* *« c'est le bar, on va la mettre dans les loisirs »* *« je ne sais pas où je vais la mettre »*
B10 – Gourette	B14 – Gourette	B18 – Gourette
Identifiée comme « répulsive » par 30% des enquêtés, comme « neutre » par 24% et comme « attractive » par 46%	*Identifiée comme « répulsive » par 26% des enquêtés, comme « neutre » par 28% et comme « attractive » par 46%*	*Identifiée comme « répulsive » par 28% des enquêtés, comme « neutre » par 20% et comme « attractive » par 52%*
« pris comme ça, c'est plus sympa » *« on est dans la consommation courante là »* *« c'est bien, c'est piétonnier »*	*« les escaliers sont merdiques, mais les dessins sont sympas »* *« ça fait partie des efforts avec ces dessin dans les escaliers »* *« Léonard de Vinci, c'est sympa »* *« il y a un petit caractère original avec les dessins dans l'escalier »* *« ces dessins, c'est super, il faudrait juste les restaurer un peu car ils commencent à s'effacer »* *« c'est rigolo »* *« je ne comprends pas qu'il n'y ait pas d'ascenseur à la place de ces escaliers »*	*« il est bien ce carré, il est bien ensoleillé »* *« c'est bien béton tout ça »* *« ces grandes terrasses ça fait partie du tourisme, après, les immeubles en fond, ce n'est pas super »*

Un autre enjeu urbain fondamental à Gourette concerne l'aménagement du front de neige, c'est-à-dire le traitement de la transition station/montagne.

Les images du front de neige sont appréhendées par les enquêtés comme « répulsives » (voir ci-dessus) et peinent à raccrocher la dimension « attractive », se retrouvant au mieux dans le nuage des représentations « divergentes » (cliché 129). Cet espace central « front de neige – grenouillère » constitue pourtant un moteur de la vie touristique locale par les activités dont il est le support et par la duplicité du regard (voir et être vu) qu'il autorise. Il existe un intérêt majeur à requalifier prioritairement cet espace emblématique, lieu clef de la sociabilité, de la rencontre, de l'échange et de l'ambiance de la destination.

Cliché 129. Des représentations divergentes du front de neige

B56 – Gourette	B48 – Gourette	B36 – Gourette
Identifiée comme « répulsive » par 38% des enquêtés, comme « neutre » par 26% et comme « attractive » par 36%	*Identifiée comme « répulsive » par 28% des enquêtés, comme « neutre » par 34% et comme « attractive » par 38%*	*Identifiée comme « répulsive » par 38% des enquêtés, comme « neutre » par 14% et comme « attractive » par 48%*
« les bancs en bois c'est bien, il y a souvent des gens qui se mettent là pour attendre » *« c'est bien ces trucs en bois où on peut s'asseoir »* *« ce n'est quand même pas formidable ce cadre bâti »*	*« ce hangar en fer se heurte à la montagne, c'est dur »* *« c'est la station fermée »* *« c'est la vue sur les pistes »*	*« on dirait une photo prise en fin de journée »* *« la rando, on voit des gens qui marchent »* *« c'est peut-être un début de balade en raquette »*

Au-delà de cet espace en front de neige, les rares photos illustrant les espaces culturels et de loisirs (chapelle, cinéma et salle d'animation) font, elles aussi, l'objet de commentaires particulièrement divergents selon les destinataires enquêtés (cliché 130).

La chapelle est appréciée pour sa dimension traditionnelle et esthétique, mais son accessibilité peu traitée (pas de cheminement piétons, voitures garées devant, etc.) est remise en question.

De même, la rue où sont situés le cinéma et la salle d'animation est appréciée pour les activités complémentaires qu'elle offre ; cependant, sa localisation est peu lisible et accessible (activités excentrées, absence de traitement urbain et de cheminement piéton, etc.).

Clichés 130. Des représentations divergentes des espaces culturels et de loisir

B28 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 42% des enquêtés, comme « neutre » par 28% et comme « attractive » par 30%*	B20 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 40% des enquêtés, comme « neutre » par 28% et comme « attractive » par 32%*
« c'est dommage ces voitures devant la jolie petite église » *« elle est jolie cette chapelle »*	*« le cinéma c'est une activité hors ski »* *« c'est le côté barre à béton »* *« c'est où ça ? »* *« ce n'est vraiment pas beau »*

Plus largement, une part importante des images d'espaces de déambulation présentées lors de l'enquête photographique ont fait l'objet de représentations divergentes (cliché 131).

Concernant l'image du départ de l'accès piétonnier au niveau de l'entrée de la station, les destinataires enquêtés sont tout de même plutôt positifs (48% d'entre eux la juge « attractive »), dans la mesure où ils apprécient le système de navette et les efforts réalisés pour offrir des cheminements exclusivement piétonniers.

La place Sarrière est, quant à elle, jugée « répulsive » par 40% des enquêtés qui n'abordent pas cet espace comme une « place », mais bien comme un espace routier, marqué par la prédominance de la voiture qui a un impact sur son image, réduisant d'autant la possibilité de "faire autre chose".

Cliché 131. Des représentations divergentes des espaces de voirie : la déambulation en question

<table>
<tr>
<td>B40 – Gourette
Identifiée comme « répulsive » par 40% des enquêtés, comme « neutre par 24% et comme « attractive » par 36%

« là c'est des questions de circulation »
« il y a des voitures, c'est dommage »
« ça, c'est dans les voies d'accès, le côté routier »
« c'est dans les accès car il y a un parking pour voitures »
« il faut que ça change, il faut vraiment enlever les voitures là »</td>
<td>B46 – Gourette
Identifiée comme « répulsive » par 32% des enquêtés, comme « neutre » par 34% et comme « attractive » par 34%

« les escaliers en fer pour ne pas glisser »
« c'est utile, mais ce n'est pas très joli »
« l'escalier aurait été en bois, ça aurait été plus joli »
« ce sont les escaliers que je prends tous les jours, c'est pratique, il a été refait en métal, c'est bien, c'est plus sécurisé, on glisse moins qu'avant, ce n'est sans doute pas très beau, mais c'est très pratique »</td>
</tr>
<tr>
<td>B51 – Gourette
Identifiée comme « répulsive » par 48% des enquêtés, comme « neutre » par 18% et comme « attractive » par 34%

« le site avec les montagnes est exceptionnel »
« c'est de la route, sans plus</td>
<td>B6 – Gourette
Identifiée comme « répulsive » par22% des enquêtés, comme « neutre » par 30% et comme « attractive » par 48%

« c'est bien ces efforts pour les accès auxpiétons »
« c'est bien l'abri pour les gens qui attendent le bus »
« la navette c'est bien pour ne pas faire les allers-retours en voiture »</td>
</tr>
</table>

Enfin, dernière catégorie de lieux urbains ayant fait l'objet de représentations divergentes selon les destinataires enquêtés : les espaces de stationnement (cliché 132). La question de la gestion des flux de circulation et de stationnement est fondamentale en station, comme cela a également été souligné dans le cinquième chapitre. À Gourette, le parking pour les bus et le parking souterrain du Valentin constituent des enjeux essentiels d'aménagement. Si on ne revient pas sur les réflexions formulées à ce sujet dans le chapitre précédent, on peut toutefois souligner que l'une des particularités de Gourette est de disposer d'un vaste parking couvert en dessous de la dalle du Valentin. L'image B27 fait l'objet de représentations divergentes, bien que 40% des enquêtés l'aient jugée « attractive », trouvant ce système plutôt pratique

puisqu'il permet de se garer au plus près des pistes, sans pour autant avoir un impact sur l'image de la station, puisqu'il évite d'avoir les voitures en surface. Si l'image du parking couvert du Valentin est relativement appréciée, certains regrettent toutefois le coût d'investissement et d'entretien de ce dispositif souterrain.

Cliché 132. Des représentations divergentes des espaces de stationnement

B27 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 28% des enquêtés, comme « neutre » par 32% et comme « attractive » par 40%*	B34 – Gourette *Identifiée comme « répulsive » par 40% des enquêtés, comme « neutre » par 32% et comme « attractive » par 28%*
« le parking c'est bien car il est caché » *« c'est très pratique : on pose la voiture et on ne la bouge plus »* *« le parking souterrain, c'est pratique »* *« c'est bien, ça cache les voitures au moins »* *« je reconnais ce parking, il nous coûte très cher à nous copropriétaires »* *« ces parkings enterrés, c'est très bien, il ne faudrait plus que des arrêt-minute dans le reste de la station »* *« ça permet d'éviter d'avoir les voitures en surface »* *« quand je vois tout cet éclairage, à mon goût, il y en a trop »* *« c'est vraiment moche, c'est utile, mais bon »*	*« les parkings pour les bus c'est plutôt bien, enfin, il en faut »* *« les navettes, c'est bien »* *« les transports en commun, il en faut bien, mais bon »* *« c'est nécessaire quand même les parkings, sinon les touristes ne monteraient pas »* *« les cars avant la station c'est bien pour éviter qu'ils aillent en station, mais le mieux serait quand même qu'ils restent en bas, au Ley »*

Ces observations, centrées sur l'identification et l'analyse des marqueurs microterritoriaux de la destination, sont riches d'informations qui semblent en mesure de nourrir la réflexion relative à la requalification de cette station cinquantenaire. Il s'agit à présent d'esquisser les pistes d'intervention possibles sur les espaces publics de cette station touristique.

2.2. Pistes d'intervention sur les espaces publics gourettois

Une hypothèse de traitement consiste à renforcer la lisibilité de la destination par la mise en scène de ses espaces publics. Les pistes d'interventions proposées s'articulent autour de trois champs d'actions transversaux, visant à redonner une place au piéton au sein de la station : le remodelage des stationnements, la valorisation des lieux emblématiques et la gestion des flux (circulation et cheminements). Ces trois axes stratégiques concourent à la constitution d'un nouveau dess(e)in pour cette destination, par une approche double de son *accessibilité physique* et *symbolique*.

2.2.1. La réorganisation des flux de circulation motorisée

La réorganisation des flux à Gourette vise à assurer une plus grande accessibilité de la station aux différents destinataires. Plusieurs lieux ont été identifiés comme des espaces d'enjeux lors des enquêtes photographiques menées auprès des touristes : l'entrée de la station (au niveau du rond-point), l'accès aux espaces de loisirs (salle d'animation, cinéma, chapelle, etc.), la gestion des stationnements (notamment au niveau de la place Sarrière, qui ne porte de place que le nom).

La question de l'entrée en station est essentielle, comme cela a été souligné au sujet de Seignosse-Océan. Il s'agit de l'espace par lequel on arrive pour découvrir son nouveau lieu de séjour, un *nœud* dans lequel l'automobiliste devient villégiateur ou simple visiteur. Lors de la réalisation des enquêtes, il est apparu que rien ne prédisposait à ce changement, malgré la petite promenade isolée des Marcassins qui tente vainement de rendre une place au destinataire vulnérable qu'est le piéton. L'entrée en station est marquée par un immense lieu de stationnement suivi d'un rond-point, à forte connotation routière, qui ouvre sur une place-parking.

L'enjeu essentiel de cette entrée de station pourrait être mis sur la transmission d'une urbanité, entendue comme un sentiment urbain qui se démarque de l'univers purement routier par un changement d'échelle, un ralentissement ou encore la mise en place d'aménités (physiques et symboliques) permettant d'identifier ce changement d'espace (limitation des vitesses, suppression du style routier, etc.). À Gourette, la disparition du rond-point apparaît comme un préalable indispensable à un tel projet. Dans la configuration actuelle, le carrefour central est également un lieu de confrontation entre les circulations motorisées et piétonnes, parfois anarchiques. Il convient, en complément, de sécuriser la traversée piétonne du carrefour central et les accès desservis (parking couvert, rue arrière du Valentin et route d'Aubisque). Cet aménagement favoriserait la liaison entre la place de Sarrière et les cheminements piétons en direction de l'arrêt navette, du quartier de la Chapelle et des accès au Valentin (fig.126).

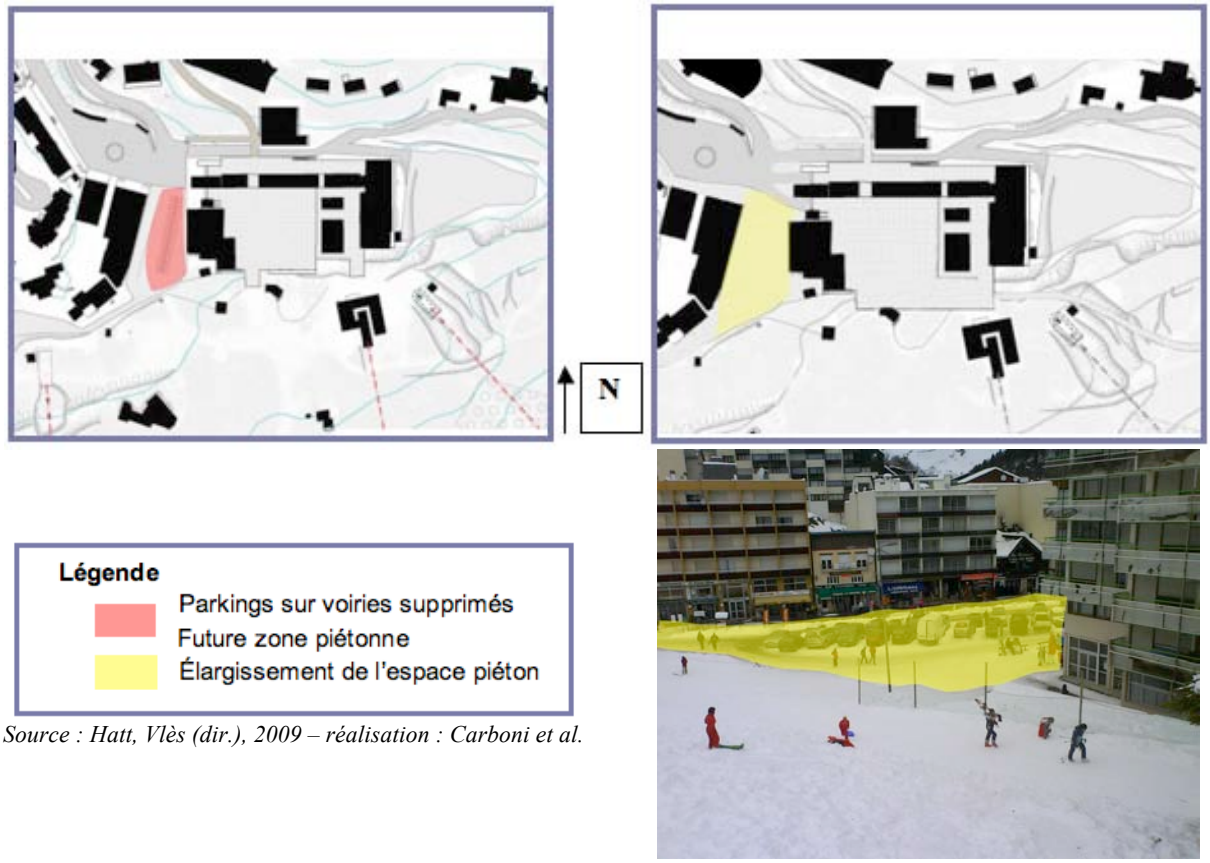
Figure 126. Requalifier le carrefour central, nœud essentiel de la station

Source : Hatt, Vlès (dir.), 2009 – réalisation : Carboni et al.

Si le choix politique est fait de redonner une place au piéton dans la destination, cela passe inévitablement par la suppression du parking de la place de Sarrière, espace emblématique situé en cœur de station, au niveau du front de neige (fig.127). Sa réorganisation pourrait contribuer à la révéler en tant que véritable place (et non comme un vulgaire parking), comme un lieu central, support du « vivre-ensemble », nœud d'échanges et de rencontres incontournable et agréable. Les stationnements seraient supprimés à cet emplacement, au profit d'une redistribution extérieure ou souterraine (par l'optimisation des parkings du Valentin et du Ley) afin de limiter les obstacles aux cheminements piétons et de favoriser la déambulation dans ce lieu stratégique.

Figure 127. Redonner à la « place » Sarrière sa véritable vocation

Situation en 2009 — Situation envisagée après la requalification

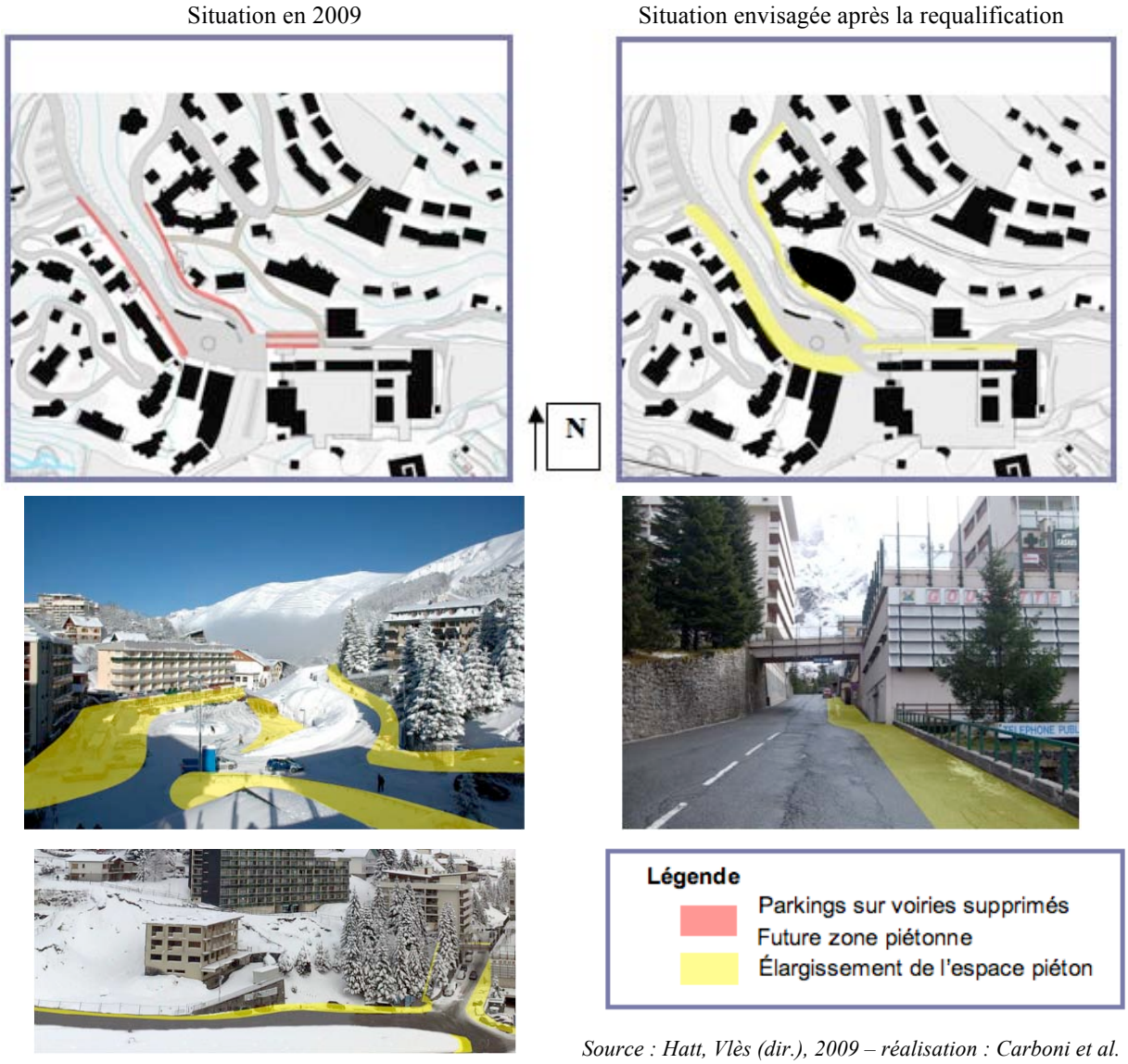


Source : Hatt, Vlès (dir.), 2009 – réalisation : Carboni et al.

Dans la continuité de cette démarche, afin de limiter les conflits d'usage, il s'agirait également de supprimer les places de stationnement sur voirie le long de la promenade des Marcassins, de la route du col d'Aubisque et sur la rue arrière du Valentin (fig.128). Ces stationnements sur voirie posent des problèmes de lisibilité (ils marquent fortement l'espace de loisir et de villégiature d'une composante routière) et de sécurité (circulation et croisement des véhicules, accessibilité des piétons et des secours, déneigement, etc). Cette absence de lisibilité a d'ailleurs un impact sur l'accessibilité des espaces de loisirs situés dans les hauteurs de la station (cinéma, salle d'animation et chapelle). Il s'agirait, dans le même ordre d'idées, de supprimer les stationnements devant la chapelle qui, bien que peu nombreux, nuisent à sa visibilité. L'ensemble de ces stationnements en cœur de station est ainsi voué à

disparaître pour laisser place à d'autres possibles, comme la réalisation d'un espace piéton plus vaste permettant une déambulation et un accueil moins saturés.

Figure 128. Supprimer les stationnements sur voirie



Source : Hatt, Vlès (dir.), 2009 – réalisation : Carboni et al.

Afin de répondre à cet enjeu consistant à réduire l'image éminemment routière de la station, c'est plus globalement la double dimension de l'accueil en tension et de l'accueil de villégiature qui mériterait d'être repensée.

Pour ce faire, il serait envisageable de fixer les flux excursionnistes en dehors de la station, au niveau du parking du Ley, qui dispose d'un fort potentiel de stationnement. Il faisait d'ailleurs, en 2009, l'objet prévisionnel d'une liaison à la station par téléporté (jusqu'alors, elle s'effectuait par navette). La liaison Eaux-Bonnes – Gourette pourrait aussi être renforcée depuis le plateau du Ley (bus régulier faisant la liaison avec le parking).

Cet objectif se joue également au niveau de la réorganisation des stationnements pour les résidents. L'utilisation du parking souterrain du Valentin pourrait, à ce titre, être mieux

optimisée, dans la lignée de la démarche entreprise avec le Belambra[443]. Afin de faciliter l'arrêt des camions de livraison (chargement-déchargement), la mise en place d'arrêts minute au pied des hébergements et des commerces semble également être une alternative appropriée.

Au-delà de la place que l'on souhaite accorder aux circulations motorisées et piétonnes, choix qui doit être porté localement, la question de la valorisation du front de neige apparaît essentielle.

2.2.2. Valoriser le front de neige : le traitement d'un lieu emblématique, Sarrière-Valentin

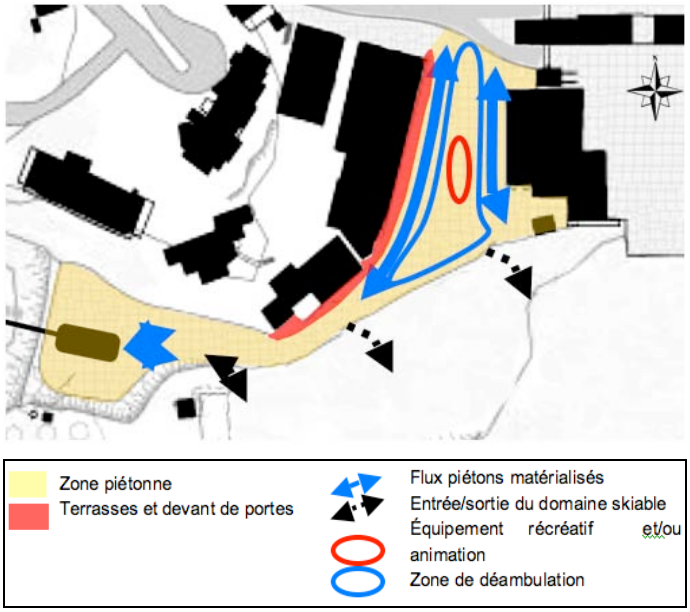
Repenser l'espace d'accueil Sarrière-Valentin contribuerait à *ré-enchanter* ce lieu propice à supporter des équipements d'animation, récréatifs ou culturels, ponctuels ou permanents (œuvre d'art, concerts, jeux, etc.), afin de favoriser la rencontre, la contemplation et le développement des activités après (ou, plus généralement, hors-ski).

Le front de neige est apparu lors des enquêtes photographiques comme un espace d'enjeu fort, pourtant identifié de façon soit négative soit divergente. Le manque de liaison verticale entre les deux espaces centraux en front de neige (la place de Sarrière et la dalle du Valentin) est particulièrement préjudiciable. Il a un impact négatif sur l'image de la station. Il s'agirait d'améliorer la qualité d'usage et d'ambiance de ces espaces emblématiques, en s'appuyant sur la place renouvelée accordée au piéton en "cœur de station".

Sur la place Sarrière, débarrassée des voitures en stationnement, terrasses et nouveaux points de rencontre et de repos pourraient par exemple être aménagés face aux pistes afin de favoriser la visibilité réciproque des acteurs du front de neige (skieurs, lugeurs, etc.) et des "spectateurs" en terrasses ou sur les bancs publics aménagés à cet effet (fig.129). Le centre de la place, ainsi libéré, pourrait, quant à lui, être le support d'animations amovibles et variées, hiver comme été. Un accès particulier et limité serait toutefois conservé pour les secours, livreurs et commerçants (traversant la place de Sarrière jusqu'à la place de la télécabine). Il pourrait d'ailleurs être élargi en basse saison, afin de mieux prendre en compte les enjeux de la saisonnalité touristique, tout juste effleurés ici.

[443] Un accord a été conclut entre Belambra et la copropriété du Valentin, ce qui lui permet notamment de disposer de stationnement sous dalle pour sa clientèle en séjour.

Figure 129. Restructuration de la place Sarrière



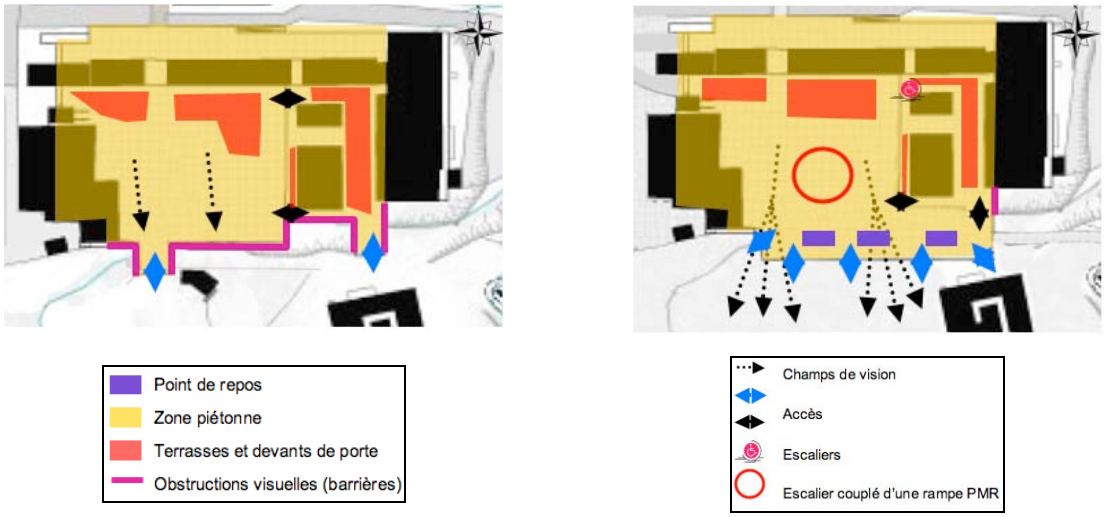
Source : Hatt, Vlès (dir.), 2009 – réalisation : Carboni et al.

En continuité d'une requalification de la place Sarrière, on peut envisager le réaménagement de la dalle du Valentin au niveau du front de neige, pour en faire le support de multiples usages (espace récréatif, de repos, de restauration, etc.). En tant que nœud essentiel de la station, cette dalle pourrait être ponctuée de points de repère : oeuvres artistiques, équipements de loisir (pouvant aller de la patinoire amovible en hiver, à des cages de foot ou de hand en été), etc.

Le "fossé" entre l'esplanade et le front de neige pourrait être comblé pour favoriser une continuité des cheminements et renforcer la lisibilité de cette liaison horizontale station-montagne. Le "fossé" supprimé enlèverait toute utilité aux barrières actuelles qui pourraient finalement être retirées, multipliant les possibilités de liaison entre ces deux pôles centraux (Valentin/front de neige) et réduisant d'autant l'impression d'enferment et de cloisonnement de cet espace (fig.130). Ce lieu de réciprocité du front de neige, dans lequel on peut voir et être vu, gagnerait ainsi en lisibilité et pourrait offrir des espaces de détente aménagés à cet effet (installation de bancs permettant l'attente et la flânerie en dehors des cafés, par exemple).

Figure 130. Ouvrir la dalle du Valentin sur la montagne

Situation en 2009 — Situation envisagée après la requalification

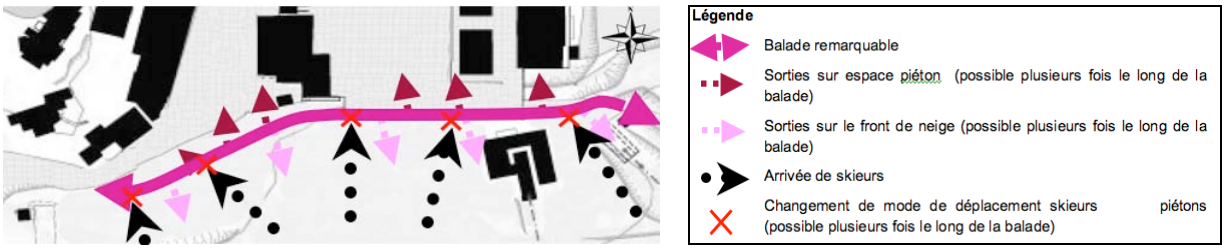


Source : Hatt, Vlès (dir.), 2009 – réalisation : Carboni et al.

Au-delà de cette liaison horizontale entre le domaine skiable et l'espace urbain, il paraît possible d'assurer la liaison verticale entre ces deux pôles centraux du Valentin et de Sarrière. L'objectif est de renforcer la lisibilité de l'"esplanade", au niveau supérieur. La piétonisation de la place Sarrière pourrait d'ailleurs contribuer à renforcer la visibilité de l'escalier d'accès. Ce dernier mériterait également d'être "rafraîchi" afin de gommer la dimension trop urbaine que ses quatre paliers véhiculent. Les dessins qui l'animent, appréciés par les destinataires, pourraient être conservés, voire valorisés.

Le renforcement de cette liaison verticale gagnerait enfin à être matérialisé par une promenade longeant le front de neige et limitant les conflits d'usages skieurs/piétons par une délimitation claire domaine skiable/espace de déambulation piétonne (fig.131). Cette balade pourrait aller de la place de la future télécabine jusqu'au parcours de santé. Elle constituerait une limite "naturelle", "indirecte", discrètement matérialisée entre la zone de ski et les espaces piétons (place de Sarrière, dalle du Valentin, etc.). Elle pourrait être ponctuée de bancs ainsi que d'arbustes résistants au froid et de hauteur réduite pour renforcer sa lisibilité. Ces aménagements permettront à la fois de matérialiser la promenade, de se reposer et d'admirer le paysage, tout en favorisant la réduction des conflits d'usage.

Figure 131. Une promenade en front de neige



Source : Hatt, Vlès (dir.), 2009 – réalisation : Carboni et al.

La place accordée au piéton dans les espaces emblématiques du front de neige gagnerait à être diffusée plus largement au sein de la station.

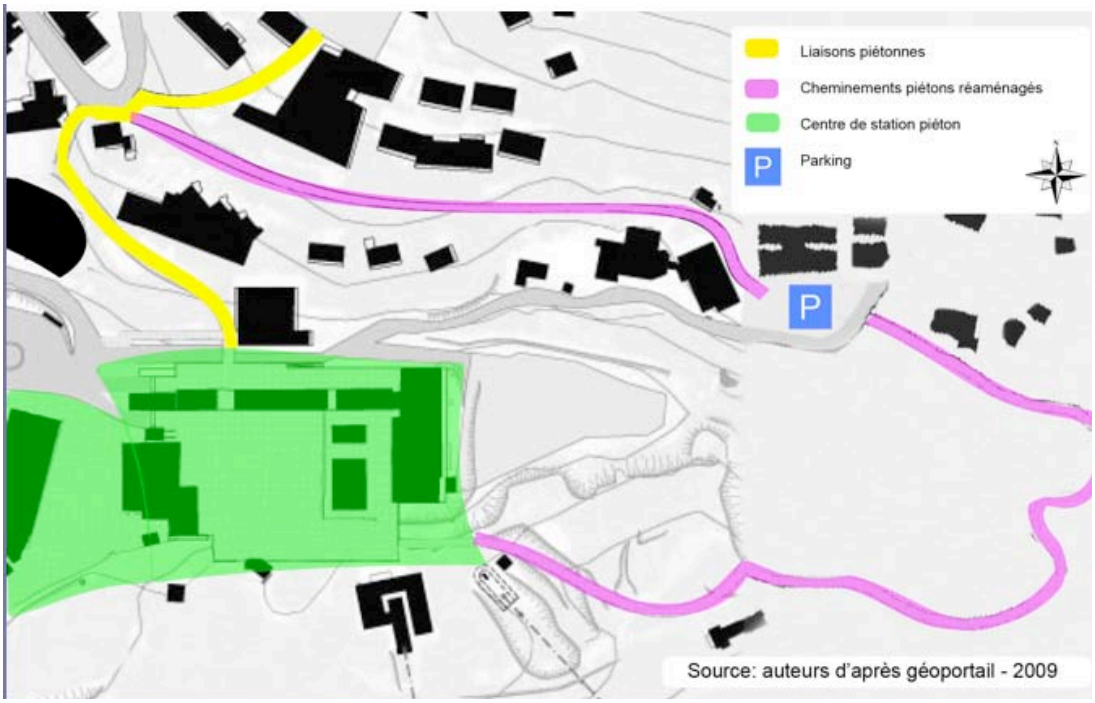
2.2.3. Favoriser la déambulation piétonne par la continuité des cheminements

Dans une approche plus globale de la station, il s'agirait enfin de créer et d'améliorer les liaisons piétonnes entre les diverses unités urbaines de la station. Conforter la sécurité, limiter les conflits d'usage, renforcer l'accessibilité et les liaisons entre les quartiers sont les objectifs transversaux auxquels cherche à répondre la mise en cohérence des espaces. Il convient également de prendre en compte, lors des propositions d'aménagements, les dimensions relatives à la loi du 11 février 2005 en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, en leur proposant des liaisons douces entre chacune des parties du "cœur de station". L'objectif consiste à tisser une toile piétonne entre l'espace central et les espaces périphériques, en facilitant et sécurisant les déplacements de chacun.

Le redimensionnement de la promenade des Marcassins, déjà suggéré par ailleurs, pourrait jouer un rôle important. Élargi suite à la suppression des stationnements sur voirie le long de la promenade (au moins durant la haute saison touristique), cet espace piéton, pensé en complémentarité avec la promenade du front de neige, pourrait favoriser la canalisation des flux entre le parking d'entrée et le "coeur de station". En complément, il conviendrait de matérialiser l'espace de déambulation piétonne par un traitement homogène des voies dans l'ensemble de la station. Le recours à des trottoirs marquant les différences de niveaux n'est pas indispensable, d'autant qu'il ne facilite pas les opérations de déneigement. Ce partage de la voirie (espace encore indéterminé entre les différents modes de déplacement) peut être envisagé de façon plus indirecte par des « plateaux » sans trottoir, dont le traitement des sols est par contre différencié.

Plus globalement, il serait envisageable de travailler à l'activation et à la continuité des liaisons exclusivement piétonnes. Il existe effectivement deux cheminements permettant de lier le cœur de station avec le versant Sud, mais ils sont relativement mal indiqués et encore peu utilisés. Leur re-conception permettrait de distribuer et de canaliser les flux piétons (évitant la circulation sur voirie), de réduire les situations d'insécurité et de favoriser la déambulation. Il s'agirait de proposer un cheminement continu de la Chapelle au front de neige, afin de permettre à la station de disposer d'une boucle de promenade, faisant écho à la promenade de l'Impératrice dans la station thermale des Eaux-Bonnes. En finalisant son aménagement jusqu'au front de neige et au nouvel espace dévolu aux piétons, en l'entretenant en toute saison, ainsi qu'en le valorisant, cet itinéraire peut être le support d'une liaison pratique, continue et accessible, un espace de loisirs et de déambulation complémentaire dans la station (fig.132).

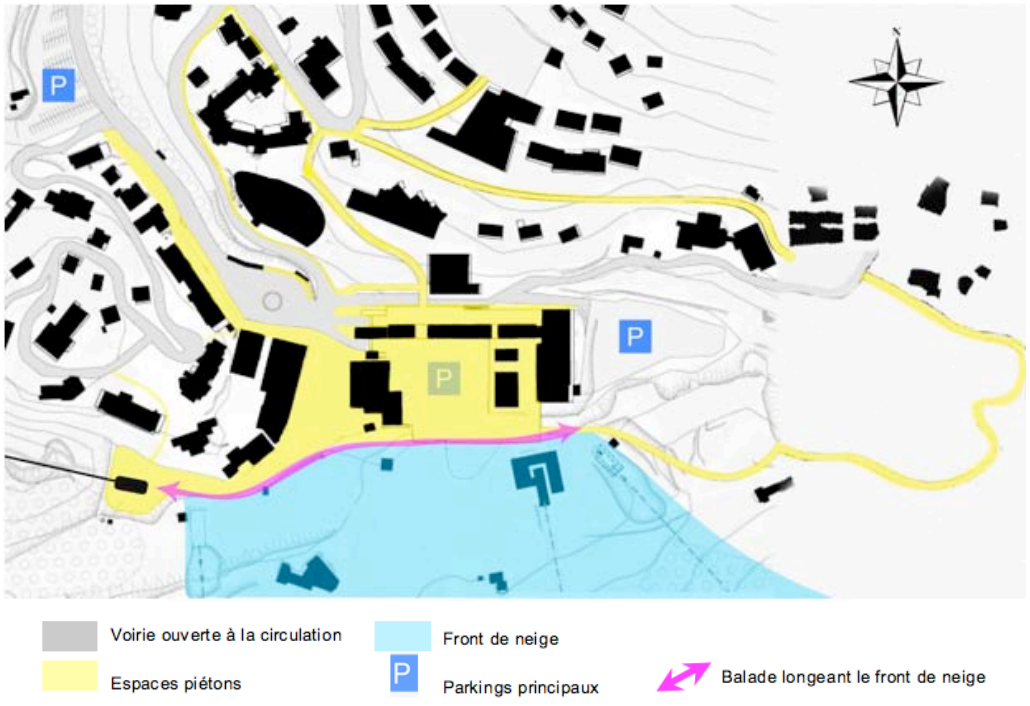
Figure 132. Requalifier le sentier piéton : la "boucle" de la station



Source : Hatt, Vlès (dir.), 2009 – réalisation : Carboni et al.

La réorganisation des flux de circulation motorisée, la valorisation du front de neige et le renforcement des liaisons piétonnes sont proposés comme des éléments structurant le projet de requalification et la lisibilité des espaces publics de la destination. Au final, c'est bien la place que l'on souhaite accorder au piéton qui est questionnée et réactualisée (fig.133).

Figure 133. Proposition d'un schéma de requalification synthétique



Source : Hatt, Vlès (dir.), 2009 – réalisation : Carboni et al.

2.3 Gourette, une station en cours de requalification

> *« Les lieux urbains – à l'heure où de nouvelles enclosures urbaines morcellent les villes et l'urbain diffus et où le consumérisme hégémonique tend à les parer d'autours normalisés et normalisateurs – apparaissent comme un enjeu majeur pour le devenir de cette civilisation urbaine qui peine à se manifester. Le choix pour des lieux urbains et accueillants est un acte politique. Ni plus ni moins. »*
>
> (PAQUOT, 2009, p.105)

Comme cela a été précisé précédemment, la recherche conduite à Gourette s'est inscrite dans le cadre d'une attitude réflexive au sujet de la requalification de cette station. Si quelques pistes d'interventions ont été esquissées à partir des résultats obtenus lors des enquêtes photographiques, l'accent est plus particulièrement mis sur la concrétisation de cette requalification. La station offre aujourd'hui un nouveau visage. Les travaux, initiés durant l'été 2010, ont participé au remodelage des espaces publics sur lequel on souhaite à présent revenir.

2.3.1. Dimension processuelle du projet de requalification

Dans un premier temps sont évoqués les éléments ayant présidé à la mise en œuvre du projet de requalification à Gourette à partir de deux angles d'approche : la construction d'un téléporté comme élément déclencheur d'une "fenêtre d'opportunité" et le rôle des acteurs qui ont animé cette gouvernance urbaine.

La construction de la télécabine du Ley : une "fenêtre d'opportunité"

Ce travail doctoral constitue une pierre portée à l'édifice du changement, édifice forgé par ailleurs, par les différents projets et études qui se sont multipliés depuis le début des années 2000. Qu'il s'agisse des cabinets d'architectes et d'urbanistes[444], du chargé de mission mandaté durant trois ans pour mettre en œuvre une ORIL, ou encore de ce travail de recherche, tous ces apports ont tâché de mettre en évidence les enjeux de la requalification urbaine et paysagère de la station et ont contribué, de façon plus ou moins directe, à l'évolution actuelle de ses espaces publics.

La requalification de Gourette ne s'est pas faite en un jour. Le schéma directeur d'aménagement urbain proposé par l'agence Adour-Pyrénées traitait par exemple cette question dès 2001. Plusieurs points identifiés dans le cadre de nos analyses révèlent combien les enjeux soulevés par cette étude étaient encore cruellement d'actualité durant l'hiver 2010. Au-delà de l'approche des experts, l'écoute des destinataires a permis de conforter ces positions et de révéler l'intérêt d'une telle évolution, visant à renforcer la *lisibilité* de cette destination touristique. Depuis 2001, ces interrogations nouvelles (sur la place du piéton, la valorisation des lieux emblématiques, etc.) ont pu être discutées, modelées, affinées et, finalement, appropriées par les acteurs locaux. Il a fallu près de dix ans pour que ce sujet mûrisse, que la concertation avec les habitants se construise et que le volontarisme politique

[444] Il s'agit notamment des études conduites par l'agence Adour-Pyrénées, le cabinet Grésy, l'agence « *d'une ville à l'autre* » de Roca d'Huyteza, le cabinet Thal'archi et le cabinet GCAU.

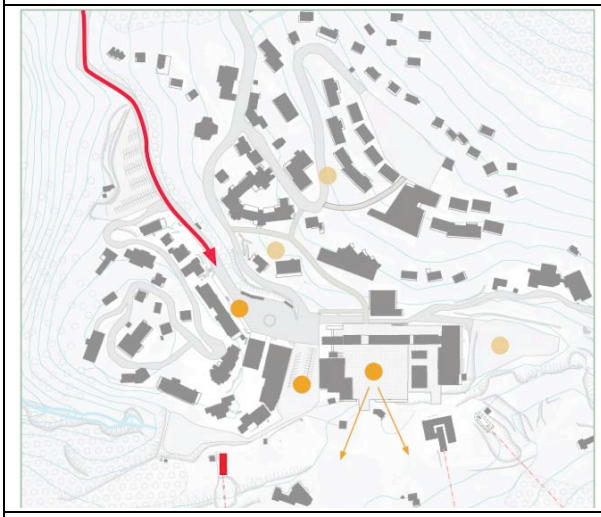
soit présent pour porté ce projet à son terme. Ce travail de longue haleine a abouti en 2010 par la mise en œuvre d'un projet de requalification urbaine et paysagère dans la station de Gourette. Ainsi, si les réflexions sur la requalification urbaine et paysagère de Gourette sont anciennes et multiples, leur concrétisation et leur application est par contre plus récente. Ces dix années étaient sans doute nécessaires à la maturation du projet, temps d'incubation obligé pour faire accepter le changement et le risque qu'il peut faire encourir.

La construction de la télécabine du Ley constitue ici un élément déclencheur qui a ouvert une « *fenêtre d'opportunité* » pour enclencher la concrétisation du projet de requalification. Si l'espace public des agglomérations a évolué ces dernières années sous l'impulsion créée par la (ré)introduction des tramways, en station de montagne, c'est le transport par remontée mécanique qui a constitué l'un des catalyseur du changement urbain[445]. Ce projet de création d'une nouvelle télécabine, un kilomètre en aval de la station, afin de la décongestionner en période de forte affluence, s'est révélé être un déclencheur essentiel de la requalification[446].

En soi, la télécabine ne change pas fondamentalement le système urbain de la station qui n'exclut pas définitivement les circulations motorisées (montée en station des habitants, des séjournants, des camions de desserte pour les commerces et des navettes depuis les chalets d'Ossau). Ce téléporté permet toutefois de les limiter en canalisant plus fortement les flux excursionnistes. En modifiant les systèmes de circulation (et notamment l'entrée en station) cette réalisation est envisagée comme un outil au service du désengorgement de la station et de la reconquête par le piéton (touriste ou habitant) d'un espace de vie sur la voiture (fig.134). Il représente une opportunité pour repenser la logique urbaine et paysagère en impulsant une véritable (ré)orientation stratégique de la station, appréhendée comme un lieu de vie à part entière. Comme le souligne le Directeur général des services de la commune, « *cette télécabine ça signifie une restructuration complète de la circulation et des habitudes (l'accès des socio-professionnels le matin, etc.). C'est une révolution : les habitudes de travail et de vie changent complètement. Là, on est vraiment au cœur de la problématique de recherche : comment les aménagements publics transforment les habitudes et peuvent être générateurs de nouvelles clientèles. La question sera de voir comment la construction de cette télécabine sera susceptible de transformer l'attractivité de la station* »[447].

[445] La question de l'impact environnemental et financier de cette conception, si elle est importante, n'est pas abordée dans ce travail centré sur les conséquences en termes d'aménagement des lieux urbains.
[446] Entièrement financée par le Conseil général et gratuite pour tous les usagers, skieurs ou non, la construction de la télécabine du Ley a fait les gros titres des journaux locaux et notamment du *Sud-Ouest* (LONGUE, 2010a) qui précise plusieurs chiffres à son sujet : ses 167 mètres de dénivellation ont coûté 7,863 millions d'euros, elle propose un débit de 2 500 passagers/heure (contre les 600 de l'ancienne navette par autocars) et son coût de fonctionnement est de 206 000 euros/an.
[447] Entretien du 11 avril 2008.

Figure 134. Le projet de télécabine : une opportunité pour une réflexion globale d'aménagement

Situation en 2009	Situation envisagée après la requalification
	

Source : Roca d'Huyteza, 2008

Les acteurs au cœur du projet de requalification

Le projet relatif à la création de ce nouveau moyen de transport a attisé les craintes de certains acteurs locaux et notamment des commerçants, *a priori* peu favorables à la piétonisation de la station. Les forces d'opposition se sont (re)structurées au sein d'une association des commerçants afin de peser sur les choix politiques et l'orientation stratégique de la station dont elles sont parties prenantes. La nécessité de faire accepter localement ce projet, afin de permettre aux acteurs concernés de se l'approprier est ainsi apparue. Elle a conduit la collectivité à renforcer le dialogue, les échanges et à accélérer le processus de requalification des espaces publics afin d'envisager l'intégration urbaine de cet équipement et de garantir l'acceptabilité locale et la durabilité du projet.

Le Conseil général a été un soutien essentiel dans cette évolution des espaces publics gourettois, non seulement parce qu'il a investi dans la modernisation du domaine skiable et initié ce projet de téléporté, mais également parce qu'il a participé à la gouvernance urbaine en s'instituant comme un acteur référent dans le projet de requalification qu'il a soutenu. Si le soutien du Conseil général a été primordial, tout le mérite de cette restructuration en revient toutefois à la commune qui a en charge l'aménagement urbain de la station et qui s'est lancée dans ce projet. C'est elle qui a donné corps à ce dessein, en tant que maître d'ouvrage des opérations réalisées. Les *concepteurs* ayant présidé à la mise en œuvre du projet de requalification (élus et techniciens de la commune et du Conseil général, architectes en charge du projet, etc.) se sont d'ailleurs réunis dans le cadre d'une « visite urbaine et architecturale » de Gourette. Initiative conjointe du pavillon d'architecture et du Conseil général, elle s'est tenue – malheureusement par mauvais temps – le 27 mai 2011 (fig.135 et cliché 133).

Dans la lignée de cette visite urbaine, la valorisation du (micro)territoire pourrait ainsi plus largement passer par l'explicitation des projets et des visions d'aménagement. Il s'agirait ici de s'inspirer des démarches entreprises dans la haute vallée de Tarentaise consistant à conter aux destinataires intéressés les principes de cette épopée urbaine à la montagne (chapitre 5).

Figure 135. Une visite urbaine et architecturale à Gourette

Source : Pavillon de l'architecture, bulletin de participation à la visite, 2011

Cliché 133. Rencontre entre les concepteurs des lieux urbains à Gourette

Clichés : E. Hatt, 27 mai 2011

La commune, soutenue par le Conseil général[448], a ainsi réfléchi à l'intégration potentielle de ce nouvel équipement par un travail sur l'espace urbain. Dans la continuité des démarches menées depuis 2001, le cabinet de Pierre ROCA D'HUYTEZA s'est vu confier par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, la responsabilité de proposer un projet de restructuration de la station de Gourette, afin d'accompagner le projet de télécabine porté par l'intermédiaire de l'EPSA (fig.136).

[448] Le projet de télécabine est ainsi considéré par le chargé de mission à la Direction du développement du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques comme « *la première pierre d'une station sans voiture qui permettra d'offrir des espaces publics aux usagers et, finalement, de proposer une station "convenient"* » (entretien du 28 février 2008).

Figure 136. Schéma de requalification des espaces publics gourettois

1 - Mettre en scène l'arrivée de la station

2 - Associer la dalle du Valentin et la place Sarrière pour unifier le coeur de la station

3 - Diffuser l'animation et les flux depuis le coeur de la station

4 - Créer une continuité d'espace public vers les commerces de l'entrée

5 - Rétrécir les voies, créer des trottoirs

6 - Améliorer les liaisons piétonnes

7 - Réfléchir à des constructions et à un parking qui dynamiseraient ce secteur tout en diminuant les voitures dans la station

8 - Reconquérir de l'espace sur le front de neige pour créer un «boulevard» des Pyrénées en promenade

Extensions envisageables

Espace public aménagé

Front de neige

Cheminements piétons

Source : Roca d'Huyteza, 2008

Ce plan de référence a servi de base à la transformation actuelle des espaces publics de Gourette, initiée durant l'été 2010 et portée par la commune, parallèlement à la construction de la télécabine du Ley (cliché 134).

Cliché 134. La télécabine du Ley, nouveau moyen d'accès à la station

Clichés : E. Hatt, janvier 2011

Conduite par le cabinet d'architecte Thal'archi, la requalification des espaces publics gourettois trouve par ailleurs un écho favorable dans les journaux locaux qui la relaient (fig.137). Thomas LONGUE propose une petite saga dans le journal *Sud-Ouest* au sujet de cette requalification. Il titre par exemple, le 16 septembre 2010 : « *ces chantiers qui vont changer la vie du skieur à Gourette* », affirmant qu'« *incontestablement, les skieurs verront la station sous un nouveau visage* » (LONGUE, 2010a). Ce changement ne va toutefois pas seulement avoir un impact sur la vie des skieurs, mais bien sur celle des destinataires au sens large, incluant les habitants et commerçants, mais également les nombreux accompagnants qui ne skient pas et les touristes venus en dehors de la période hivernale.

Figure 137. Médiatisation du projet de requalification

16 septembre 2010 06h00 | Par **Thomas Longué**

Ces chantiers qui vont changer la v ie du skieur de Gourette

Les responsables de l'EPSA ont détaillé hier les chantiers en cours (12 M €), pour le mieux-être de Gourette.

Pour les commerçants de la station aussi, le changement sera total dès cet hiver : Gourette devient grandement piétonne, comme ici place du Sarrière, en cours de chantier PHOTO THIERRY SUIRE

16 septembre 2010 06h00 | Par **THOMAS LONGUÉ**

L'année de tous les chantiers

Télécabine du Ley, restaurant d'altitude, réaménagement du centre bourg : la station de ski de la vallée d'Ossau est en chantier.

La place du Sarrière, en cours de finition. PHOTOS THIERRY SUIRE

Source : Sud-Ouest, 16 septembre 2010

2.3.2. La mise en scène des espaces publics gourettois

Le parti pris d'aménagement, au cœur de la mise en scène des espaces publics orchestrée par l'équipe d'architectes, consiste à appréhender la station comme un « *belvédère dans le paysage* » ; paysage double de la vallée d'Ossau peu polluée et de la haute montagne dont le cirque de Gourette fait d'ailleurs l'objet d'un classement. La mise en scène des espaces publics vise leur *réenchantement* et leur attractivité. La *lisibilité* de la station pose la question de la structuration des lieux urbains et de la continuité des liaisons physiques et symboliques.

Le changement engendré par la mise en œuvre du projet de requalification est frappant, bien qu'on manque toutefois de recul pour en approfondir la lecture[449]. Sans prétendre à une quelconque exhaustivité, on retrace cette transformation urbaine par une mise en image – photographique, évidemment. On revient sur l'enjeu de la mise en lumière des lieux urbains et sur les contraintes techniques imposées par la position d'*archipel d'altitude* de la station, avant d'aborder les enjeux relatifs à la canalisation de la voiture et à la revalorisation des lieux emblématiques (front de neige, place Sarrière et espace des Marcassins).

Figure 138. Plan d'aménagement des espaces publics de Gourette

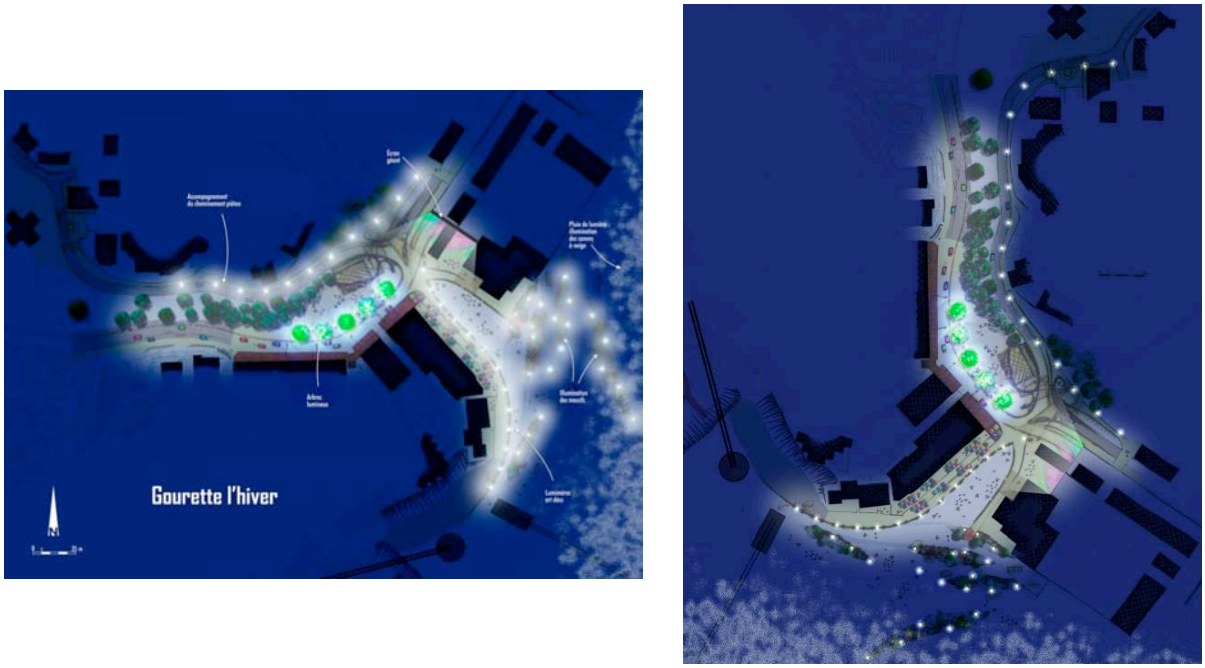
Source : Cabinet Thal'archi, 2010

[449] Il serait notamment intéressant de réitérer les enquêtes photographiques dans la station pour proposer une analyse comparative entre le regard des destinataires avant et après requalification.

La mise en lumière, déclinaison de mise en scène des lieux urbains

La mise en scène des espaces publics a été pensée en période nocturne par une réflexion sur la mise en lumière des espaces publics, visant à renforcer l'ambiance du lieu, voulue "*féerique*" (selon le mot des architectes). Avec les nuits courtes de l'hiver, l'éclairage constitue un enjeu essentiel de l'ambiance de la station en soirée (fig.139). Le *réenchantement* par la lumière de la station vise à encourager la déambulation en fin de journée, à l'heure où les pistes sont fermées et où les restaurants ouvrent. La création de cette ambiance a été construite à partir d'un choix minutieux relatif à la forme du mobilier d'éclairage public et à son emplacement.

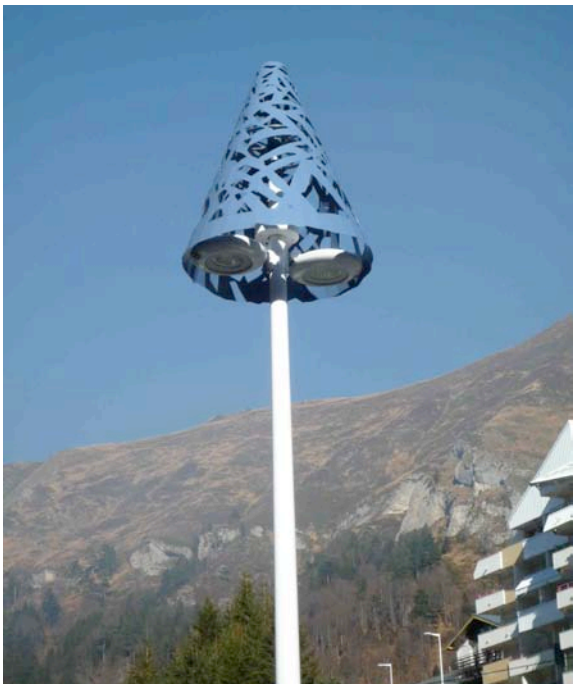
Figure 139. Plan de mise en lumière de Gourette



Source : Cabinet Thal Archi, 2010

Pour conférer une ambiance *féerique* à ce *belvédère dans le paysage*, le choix s'est porté sur des lampadaires relativement élevés et jonchés par des abats jours en forme de sapins azurés et stylisés, dont le liseré permet un jeu de lumière les jours enneigés (cliché 135). De même, sur la place Sarrière, couverte d'un enrobé parsemé de "pépites de miroir", sont également disposés des galets luminescents qui reflètent la lumière et l'emmagasinent la journée pour la restituer par touches discrètes en soirée.

Cliché 135. Les lampadaires azurés : nouvelle gamme de mobilier à Gourette



Cliché : E. Hatt, janvier 2011

Les contraintes techniques d'un archipel d'altitude

Les particularités de l'environnement montagnard, comme la pente et l'enneigement, ont constitué une contrainte supplémentaire d'aménagement. La présence de la neige posait la question de sa gestion et de ce que les architectes ont surnommé l'effet de *« marrée haute et marrée basse »*, c'est-à-dire, le double effet des nuits froides (risque de gel) et des températures parfois élevées en journée (fonte rapide des neiges). La place Sarrière comprend, par exemple, un caniveau central permettant de gérer le dégel rapide et la fonte des neiges par une absorption importante de l'eau reliée à un système de stockage permettant de temporiser son rejet dans les réseaux de canalisation concomitants (cliché 136).

Cliché 136. Intégration d'une contrainte : les caniveaux de la place Sarrière

Cliché : E. Hatt, janvier 2011

Le déneigement est également un point sensible dans l'entretien des espaces publics de montagne. Il impose le recours à des matériaux résistants pour supporter le gel et le passage des engins de déneigement. Pavés, dalles en pierres et autres revêtements risquant de se déchausser plus rapidement n'étaient guère envisageables sans difficultés d'entretien supplémentaires pour la commune. Le choix s'est donc porté pour des surfaces planes (sans trottoirs), à partir d'enrobé ou de béton. Il s'agissait alors d'exploiter et de décliner au mieux les matériaux sélectionnés au regard des contraintes imposées par le milieu, afin de favoriser la mise en scène des espaces publics. Le recours à une déclinaison variée d'enrobés permet finalement de distinguer chacun des lieux urbains : les revêtements des voiries est d'un enrobé classique, les cheminements piétons sont dotés d'un enrobé grenaillé qui permet de les différencier et la place Sarrière est, quant à elle, recouverte d'un enrobé parsemé de "pépites de miroir".

Des circulations motorisées canalisées

L'un des enjeux essentiels pour les architectes en charge de la requalification était d'envisager la gestion de la saisonnalité et le fonctionnement différencié de la station durant les saisons hivernales et estivales.

L'hiver, l'objectif consistait à "retirer" la voiture, ou tout du moins à limiter le plus possible sa présence et son impact (notamment visuel) au centre de la station. Se faisant, il s'agissait de mieux répartir l'espace public en réorganisant l'emprise de la voirie pour accueillir désormais ce piéton et lui permettre de retrouver le plaisir de la déambulation urbaine lorsqu'il parcourt la station. L'été, l'objectif affiché consiste au contraire à faciliter les flux et les stationnements motorisés, qui sont moins prononcés car il s'agit surtout de flux de passage en direction du col d'Aubisque ou de la vallée.

Condition *sine qua non* à l'acceptabilité du projet par les commerçants qui craignent que la piétonisation n'ait un impact négatif sur la fréquentation de leurs commerces, il fallait construire un projet modulable, pouvant s'adapter à la variabilité des conditions et des attentes selon les temporalités touristiques. Si le stationnement est, en grande partie, évacué du cœur de la station, il n'est pas exclu pour autant, mais se trouve désormais encadré dans le cadre de "stationnement minute" (surtout le samedi, jour d'affluence des touristes). Afin de matérialiser cette canalisation des circulations, les revêtements au sol sont également différenciés selon les types d'espaces (cliché 137).

Cliché 137. Le revêtement des sols : un outil de marquage des limites

Clichés : E. Hatt, janvier 2011

La reconquête des lieux emblématiques

La requalification des espaces publics vise à restructurer l'"échelle" du (micro)territoire support des imposants immeubles construits dans les années 1970-1980. Pour casser cette image massive et hétéroclite du cadre bâti le choix s'est porté sur le jeu des proportions et la constitution d'une liaison par l'homogénéité de traitement des espaces publics.

La place Sarrière

Concernant par exemple la place Sarrière, elle a fait l'objet d'un traitement particulier en tant que *nœud* central de la station. Il s'agissait pour les architectes de proposer un projet modulable selon les saisons et l'intensité touristique. L'été, cet espace est ouvert afin de permettre le stationnement des voitures sur les côtés (le centre de la place reste exclusivement piéton). L'hiver, au contraire, la place s'est voulue prioritairement piétonne (en dehors des accès matinaux aux camions de livraison et aux engins de secours). Le changement est radical : la place Sarrière retrouve aujourd'hui une véritable fonction de « place », pressentit comme un lieu d'échange, de rencontre et de convivialité privilégié.

Une attention particulière a été portée au choix du mobilier urbain qui s'est voulu, à l'image du cadre bâti, relativement imposant (jardinières surélevées, lampadaires nombreux, etc. – cliché 138). La densité des jardinières, notamment lorsqu'on les aperçoit depuis les hauteurs de la station, vise à atténuer l'image imposante du cadre bâti en la relativisant par ce jeu de proportion et d'échelles.

Cliché 138. Un mobilier urbain à l'échelle du cadre bâti

Clichés : E. Hatt, janvier 2011

À cette conception "esthétique" s'adjoint d'ailleurs une fonction pratique : surélever les plantations pour les mettre hors de portée des vaches nombreuses à brouter dans les alentours en été[450]. Rendue relativement inaccessible aux ruminants, la végétation se voulait massive et foisonnante ce qui confortait le choix de larges jardinières.

[450] On a toutefois vu des ruminants en train de roder dangereusement vers la végétation qu'ils avaient même commencé à brouter avant d'être photographiés (cliché 139).

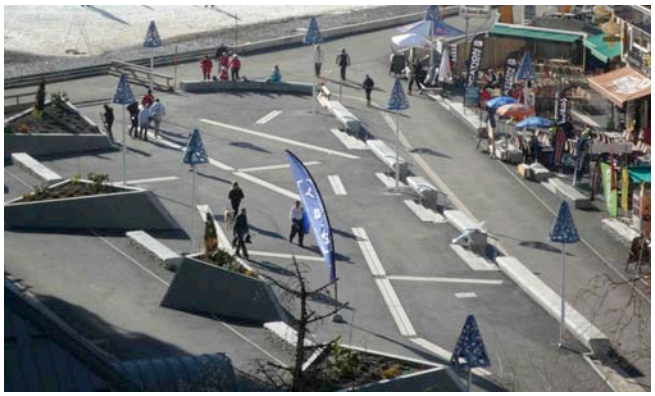
Cliché 139. Des jardinières massives, pour protéger la végétation contre les ruminants

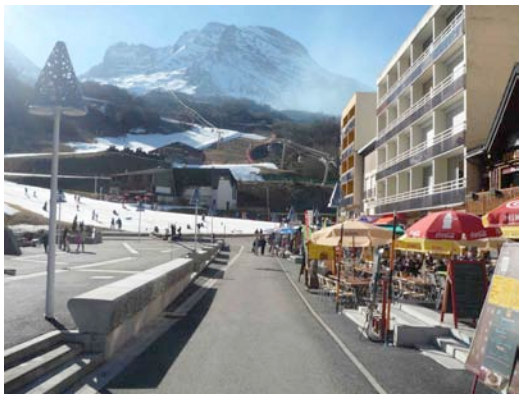
Cliché : E. Hatt, janvier 2011

Cliché : E. Hatt, mai 2011

Enfin, les jardinières sont conçues de façon à structurer les lieux urbains en marquant les limites entre les espaces de circulation piétonne et motorisée (cliché 140). Cette forme de *design* par soustraction évite le recours aux plots et autres potelets qui se multiplient parfois, brouillant la lisibilité des espaces publics qu'ils finissent par obstruer.

Cliché 140. Un mobilier disposé de façon à marquer les limites

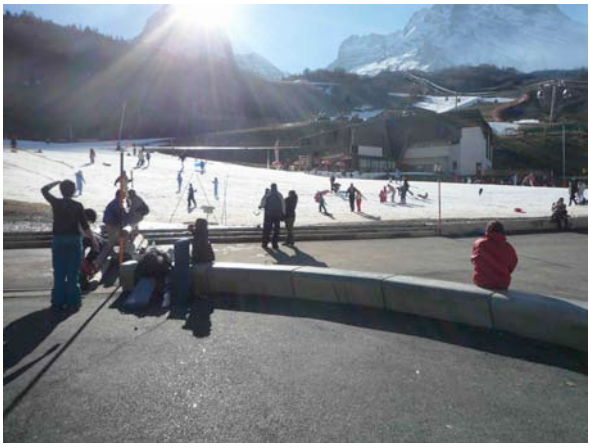




Cliché : E. Hatt, janvier 2011

Comme on le voit sur ces clichés, au-delà des jardinières, ce sont également les bancs publics qui ont retrouvé droit de cité dans la station touristique et qui contribuent ce faisant à restructurer l'espace. Ce mobilier de repos et d'attente est apprécié des accompagnants qui observent les skieurs, comme des skieurs fatigués en fin de journée (cliché 141). Le simple flâneur contemplatif retrouve une place dans une station initialement conçue comme un lieu de la pratique intensive du ski et, plus largement, des sports d'hiver.

Cliché 141. Flânerie et repos gratuits, la magie des bancs publics



Clichés : E. Hatt, janvier 2011

La place Sarrière ainsi reprisée favorise la transition station-montagne par un cheminement lisible et accessible, ouvert sur le paysage qu'il contribue indirectement à structurer (cliché 142).

Cliché 142. Une place ouverte sur la montagne

Clichés : E. Hatt, janvier 2011

Dans la continuité de la place Sarrière, le projet traite plus particulièrement la limite du front de neige (cliché 143). Les choix d'aménagement relatifs à cet espace emblématique ont toutefois été problématiques au sein du conseil municipal, divisé sur cette question. Face à cette indécision, les architectes ont opté pour une solution souple et adaptable. Un jeu de marches de faible hauteur permet finalement au conseil municipal en place de choisir s'il souhaite ou non déneiger cet espace d'interface (il permet également de définir la hauteur

d'enneigement qu'il peut, le cas échéant, conserver). Ce système est complété par un cheminement en pente douce (malgré les dénivelés montagnards) doté d'une rampe permettant l'accès des personnes à mobilité réduite.

Cliché 143. Le front de neige en travaux au niveau, place Sarrière

Clichés : E. Hatt, janvier 2011

La place des Marcassins

Le secteur d'entrée en station, au niveau des Marcassins, a également été profondément remanié. Le rond-point a été enlevé et la « Maison de Gourette » a été érigée sur cette place nouvellement (re)constituée.

On s'est principalement intéressé dans ce travail doctoral aux espaces publics non bâtis des stations touristiques. Le cadre bâti constitue toutefois une donnée essentielle, ne serait-ce que par la visibilité de ses façades depuis l'espace public. Sans entrer dans les détails d'un sujet qui mériterait à lui seul de faire l'objet d'un travail doctoral, il n'est toutefois pas anodin d'observer le choix du bâtiment envisagé pour reloger les services touristiques : la « maison de Gourette »[451] (fig.140). En cours de finition, cette réalisation de 2,7 millions d'euros, regroupe l'office de tourisme, l'agence postale, les locaux d'exposition et de réunion, un squash et un mur d'escalade (LONGUE, 2010a). Ce bâtiment est conçu à la fois comme un point de repère dans le paysage urbain et comme un *nœud* essentiel dans l'espace public qu'il participe à (re)structurer, en lieu et place de l'ancien rond-point à l'image circulatoire trop prégnante. Les matériaux utilisés et les choix architecturaux réalisés révèlent la volonté de dépasser la seule performance constructive, afin de satisfaire également l'exigence émergente d'un cadre de vie de qualité. Cette construction s'inscrit au cœur de l'hypermodernité lisible à la fois dans la symbolique de la protection de l'environnement (bâtiment de haute qualité environnementale) et dans celle du retour aux sources (par le choix des matériaux : structures en bois, végétalisation des toitures, etc.).

[451] Le terme de « maison de Gourette » n'est pas sans rappeler la « maison de La Pierre Saint-Martin », station dont le domaine skiable est également propriété du Département. L'emploi du concept de « maison » en dit d'ailleurs long et rappelle combien le désir de racines marque les conceptions hypermodernes. Il renvoie d'ailleurs plus globalement à l'idée même d'habiter, qui n'a pas été traitée ici, mais qui pourrait s'avérer riche de perspectives.

Figure 140. Le projet de « Maison de Gourette »

Source : Commune des Eaux-Bonnes

Pour gérer cette nouvelle interface susceptible de drainer de nombreux flux, ce secteur a été traité avec attention. L'ancienne esplanade en bois, réalisée en 2001, est désormais ouverte sur la place suite à la suppression des pergolas qui la bordaient (cliché 144). La porosité et la lisibilité de ce cheminement ouvert sur la place visent à favoriser la communication directe entre les équipements touristiques (office de tourisme et domaine skiable notamment), ainsi que la rencontre entre les destinataires.

Cliché 144. Une place plutôt qu'un rond-point aux Marcassins

Clichés : E. Hatt, janvier 2011

Espace auparavant marqué par la présence de la voiture (rond-point, circulation motorisée et stationnement), l'entrée en station, au niveau des Marcassins et de la place Sarrière, a ainsi été au cœur du projet de requalification. De façon plus globale, c'est la liaison et la continuité des lieux urbains qui était visée, par le recours à un mobilier et un traitement des sols relativement homogène sur l'ensemble des espaces publics. Cette évolution marque une véritable avancée d'un point de vue urbain et paysager, même s'il reste toujours possible d'esquisser quelques pistes complémentaires qui pourraient, le cas échéant, alimenter une prochaine phase de requalification.

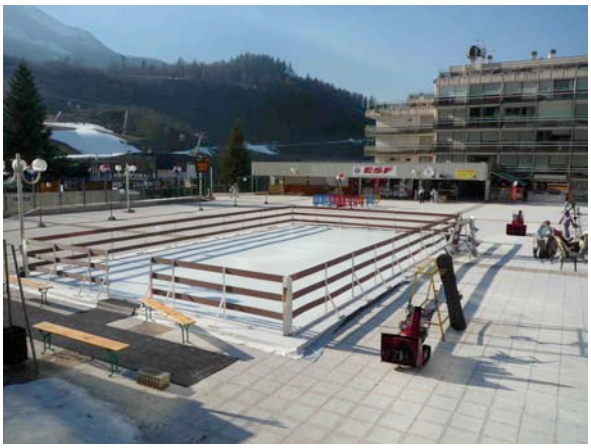
2.3.3. Pistes complémentaires d'aménagement

On propose, pour finir, l'identification de pistes complémentaires d'aménagement qui gagneraient à être approfondies.

La dalle du Valentin

La dalle du Valentin n'a pas subi de grand changement lors de cette restructuration. Seule l'arrivée d'un nouvel équipement sportif privé modifie la donne. Une patinoire synthétique et amovible a été installée sur cet espace surdimensionné, durant l'hiver 2011 (cliché 145).

Cliché 145. Une patinoire synthétique sur la dalle du Valentin



Clichés : E. Hatt, janvier 2011

Il semble qu'il existe encore une marge de manœuvre pour les concepteurs qui pourraient par exemple casser la monotonie du "carré", en jouant sur les couleurs et les formes du dallage, en agrémentant cette place de mobilier de repos ou de loisirs : bancs ou transats en béton, jeux gratuits pour les enfants, etc. (cliché 146).

Cliché 146. Exemples de mobilier urbain de détente et de loisirs

Cliché : E. Hatt, décembre 2009 (La Clusaz)

Cliché : E. Hatt, novembre 2008 (Lyon)

La question de la liaison horizontale entre la dalle urbaine et la montagne pourrait également constituer un point d'ancrage essentiel des projets d'urbanisme. Il s'agirait d'ouvrir les espaces d'interface par le recours à un *design* par soustraction et notamment par l'effacement des plots bétonnés qui obscurcissent ces limites pourtant essentielles à la *lisibilité* du paysage urbain (cliché 147).

Cliché 147. Un design par soustraction : supprimer les plots bétonnés

Cliché : E. Hatt, janvier 2011

La question plus ambitieuse de la régénérescence de l'eau dans la station se pose également. Peut-on envisager la réapparition du gave du Valentin dans l'espace public dont il a été chassé lors de la construction du complexe immobilier qui n'en a gardé que le nom ? Cette question a d'ailleurs été soulignée par un chargé de mission du Conseil général lors de la visite urbaine et architecturale du 27 mai 2011. Proposée par le cabinet Roca d'Huyteza, cette perspective d'aménagement n'a toutefois pas été retenue par les maîtres d'œuvre et d'ouvrage en charge de la mise en œuvre du projet. Les contraintes techniques ou financières ont sans doute pesé sur le refus de s'engager dans ce projet ambitieux. Les architectes interrogés sont restés assez vagues sur ce point qu'ils ont rapidement éludé après avoir souligné qu'ils l'avaient pourtant envisagé. Un tel projet mériterait sans doute d'être approfondi si une seconde phase de requalification avait finalement lieu.

Le versant Sud, des hauteurs à ne pas négliger

Le traitement des espaces publics est désormais particulièrement homogène dans la station. Si la cohérence globale a été respectée, quelques lieux sont parfois restés à l'écart de l'évolution. La rue qui monte en cul-de-sac vers le Belambra semble, par exemple, avoir été négligée : on y trouve encore l'ancien modèle de lampadaire aux formes rectilignes. Il s'agirait d'affiner la requalification dans les moindres détails en parachevant le remplacement de l'ensemble des lampadaires, même s'ils se trouvent dans une rue plus isolée (cliché 149).

Cliché 148. Affiner les détails : remplacer les anciens modèles de lampadaire encore présents

Clichés : E. Hatt, janvier 2011

Dans le même ordre d'idée, si le centre de la station a fait l'objet d'une gestion particulière des voies afin de redonner une place lisible et sécurisée aux piétons, cette mesure pourrait être élargie aux hauteurs de la station. Le stationnement pourrait ainsi être supprimé devant la chapelle, dont l'accessibilité physique et symbolique est négligée (cliché 150).

Cliché 149. Renforcer l'accessibilité de la chapelle

Cliché : E. Hatt, janvier 2011

Si le processus de requalification semble toujours perfectible dans une station en mouvement perpétuel, il n'en reste pas moins que le mérite est déjà d'avoir eu le courage de l'initié. Le passage du projet à sa concrétisation n'est pas chose facile, comme en témoigne l'exemple de Seignosse-Océan, où les premières réflexions développées sur la requalification de la station l'ont été à la même époque que celles de Gourette (au début des années 2000), mais n'ont pas pour autant abouti. Les choses pourraient toutefois bientôt changer. Le conseil municipal a en effet acté la mise en œuvre d'un projet global d'aménagement de la station, suite à la dernière présentation de ses travaux par l'équipe de recherche et dans la lignée des nombreuses actions déjà entreprises. Reste à patienter pour savoir si ce projet d'ensemble va se concrétiser et être mené à bon terme.

CONCLUSION

Si écrire c'est bien « *essayer méticuleusement de retenir quelque chose, de faire survivre quelque chose : arracher quelques bribes précises, un sillon, une trace, une marque ou quelques signes* » (PEREC, 1974, p.123), la question qui se pose en conclusion est celle de la trace que l'on souhaite laisser par ce travail d'écriture.

À la croisée des recherches en urbanisme et en tourisme, l'analyse des espaces publics en station touristique constitue un vaste sujet qui avait jusqu'ici été peu exploré en tant que tel. On s'est attaché à proposer quelques jalons, notamment méthodologiques, afin de traiter cette question, sans prétendre toutefois l'avoir totalement épuisée. Cette recherche doctorale visait donc un double objectif. Il s'agissait d'une part de caractériser le vieillissement des stations contemporaines entrées dans l'hypermodernité et d'identifier les enjeux de leur requalification. D'autre part, pour répondre à cette question, on souhaitait appréhender plus particulièrement le regard des touristes, destinataires essentiels des stations *archipels*. C'est à la problématique de l'adaptation de ces destinations aux nouvelles requêtes sociétales et à leur mise en récit par la (re)valorisation des marqueurs microterritoriaux qu'est consacrée cette recherche. Si l'analyse reste nécessairement tributaire de certaines contraintes (temporelles, techniques, etc.), l'étude menée apporte tout de même un éclairage sur ces enjeux.

Retour sur les hypothèses et les principaux résultats

La première partie de ce travail aborde la requalification des espaces publics comme un enjeu pour l'avenir des destinations touristiques contemporaines. Les modalités structurelles et conjoncturelles ayant présidé à leur conception et, plus récemment, à leur "mise en tension" sont mises en lumière dans le premier chapitre. La création des stations touristiques s'est ainsi inscrite dans une *culture prométhéenne* marquée par une confiance excessive en l'avenir, en une modernité et un progrès inconditionnel, symbolisés par la conquête et la maîtrise technique de la nature (haute montagne, marécages, etc.). Ces destinations ont été créées pour répondre à une pratique touristique unique : la baignade ou le ski. Ce modèle d'aménagement semble aujourd'hui dépassé face à l'évolution des attentes et à la diversification des pratiques touristiques. Il s'agit à présent de réfléchir à la façon d'habiter ces stations construites, à la façon de les rendre attractives et durables.

Partant de ces constats, le second chapitre révèle dans quelle mesure la requalification des espaces publics peut contribuer à leur *lisibilité* et à la qualité de l'expérience habitante, comme touristique. Les projets de requalification sont abordés selon une double acception, à la fois conceptuelle et processuelle. Les espaces publics constituent les supports de la reconception, dont la mise en œuvre dépend des acteurs en présence et des formes de gouvernance urbaine qui se tissent. Parmi ces acteurs, les *destinataires* des lieux urbains sont considérés comme des interlocuteurs essentiels. Au-delà des seuls habitants permanents, la notion de destinataire permet ainsi de faire référence à la pluralité des acteurs qui fréquentent ces stations *archipels*, en mettant notamment l'accent sur le regard des touristes. Ces

habitants temporaires, longtemps ignorés dans l'exercice de conception et de renouvellement des espaces publics en station, sont au cœur de l'analyse qui révèle l'intérêt qu'il convient de porter à ces acteurs. Ces premières réflexions sont illustrées dans le troisième chapitre par l'approche de deux stations particulières en quête d'un projet de requalification : Gourette, dans les Pyrénées-Atlantiques et Seignosse-Océan sur le littoral landais.

La seconde partie de ce travail est consacrée aux analyses de terrains mises en œuvre afin d'apporter une réponse à nos hypothèses de travail[452]. Souhaitant identifier des pistes de requalification, un dispositif de recherche expérimental a été testé dans les stations de Seignosse-Océan et de Gourette, afin de révéler les *marqueurs microterritoriaux* identifiés par les touristes qui les fréquentent. Le parti pris a été d'adapter les démarches méthodologiques appliquées en urbanisme à l'interlocuteur particulier dont on souhaitait appréhender les représentations : les touristes destinataires des lieux urbains. Le choix s'est finalement porté sur des enquêtes par double classement libre de photographies conduites par échantillonnage sur site auprès des destinataires de ces stations. Les modalités de constitution et de mise en œuvre de cette approche méthodologique sont explicitées dans le quatrième chapitre. Par ailleurs, il a été mis en évidence que les représentations des espaces publics varient selon les individus interrogés (représentations variables selon l'âge, le sexe, la C.S.P., l'origine géographique, le statut de l'enquêté, etc.). Ce point n'a toutefois pas été approfondi, dans la mesure où l'accent a été mis, dans cette recherche, sur les points de convergence, sur les représentations collectives des destinataires hypermodernes. Les enquêtes photographiques menées à Seignosse-Océan et à Gourette (durant l'été 2009 et l'hiver 2010) ont permis de révéler les regards que les touristes portent sur les espaces publics des destinations dans lesquelles ils se rendent.

On a ainsi pu confronter les clefs d'analyse conceptuelle proposées par François ASCHER (le modèle « *taylo-fordo-keynésio-corbusien* »), aux représentations qu'elles génèrent aujourd'hui. Il a ainsi été démontré dans le cinquième chapitre que le modèle d'aménagement ayant présidé à la conception des stations contemporaines ne correspond plus, en grande partie, aux attentes des touristes français hypermodernes. L'approche fordienne de l'espace fait aujourd'hui l'objet de critiques acerbes concernant la prépondérance accordée aux espaces de circulation motorisée et aux conceptions architecturales marquées par la figure de l'immeuble collectif d'envergure. Dans ces stations, conçues initialement pour la pratique intensive du ski ou de la plage, peu de place a été accordée au simple flâneur ou contemplatif, à ce piéton susceptible de déambuler dans les lieux urbains de la destination qu'il fréquente. Les enquêtes conduites révèlent combien cette conception apparaît aujourd'hui dépassée, alors que les destinataires sont en attentes de lieux urbains diversifiés, susceptibles d'accueillir leurs pratiques plurielles qui ne se réduisent pas à la seule fréquentation de la plage ou du

[452] Pour mémoire, trois hypothèses sous-tendent cette recherche. On supposait tout d'abord que l'offre urbaine des stations fordiennes n'était plus en adéquation avec les attentes des touristes hypermodernes. Ensuite, on souhaitait vérifier dans quelle mesure la qualité des espaces publics participe à l'image et à la lisibilité des destinations touristiques. Enfin, on considérait qu'il était possible de mettre en œuvre un dispositif méthodologique expérimental permettant d'appréhender les enjeux des projets de requalification, abordés en termes de *marqueurs microterritoriaux*.

domaine skiable. Concernant la dimension taylorienne de leur conception, si la monofonctionnalité spatiale est peu abordée dans le cadre des enquêtes photographiques, sa dimension temporelle, celle de la saisonnalité touristique et paysagère, pose par contre problème dans les stations *archipels*. La mise en scène des espaces publics peut ici structurer le paysage urbain et participer à l'animation permanente de la destination en toute saison, même lorsque les commerces sont fermés. Proposer un cadre urbain et paysager lisible et attractif peut contribuer à agrémenter la déambulation en station en dehors des périodes touristiques de pointe et à encourager l'allongement des temps de fréquentation (dans la journée comme plus largement dans l'année). Quant à la dimension keynésienne de l'aménagement des stations touristiques, elle ne semble finalement nullement dépassée, seul son statut a évolué. Le rôle de la collectivité publique est toujours essentiel même si, désormais, c'est la commune, voire le département (et non l'État) qui est en première ligne. La dimension keynésienne de l'aménagement urbain renvoie au rôle joué par la collectivité dans l'aménagement des espaces publics, question transversale que l'on a finalement pris le parti d'aborder en termes d'accessibilité plurielle. Au-delà de l'accessibilité physique et sociale des espaces publics touristiques, leur dimension symbolique gagnerait à ne pas être négligée. Ainsi, la mise en scène des espaces publics peut concourir à la lisibilité de la destination en toute saison. Il s'agit alors d'identifier les supports possibles de cette mise en scène, les lieux urbains sur lesquels la collectivité pourrait intervenir par un projet de requalification concerté et partagé. L'identification en amont de *marqueurs microterritoriaux* peut, en ce sens, participer à la conception et à l'exercice programmatique en alimentant le diagnostic partagé, préalable aux projets de reconception.

Enfin, le sixième et dernier chapitre est consacré à l'analyse approfondie des terrains d'étude, envisagée comme un préalable à leurs projets de requalification. On cherche à révéler des marqueurs microterritoriaux identifiés par les destinataires, afin de nourrir, le cas échéant, leur restructuration. Il s'agissait de mettre en lumière les éléments constitutifs de cette "qualité" des espaces publics pour les touristes qui les fréquentent. À Seignosse-Océan, plusieurs enjeux d'aménagement ont par exemple été identifiés afin de réinsuffler la *lisibilité* du paysage urbain de la station. Il s'agirait d'articuler les identités des différents lieux urbains, en les "déconflictualisant" et en redonnant une visibilité aux équipements touristiques, par leur inscription dans un cadre public valorisant. De même, l'attention du projet pourrait porter sur la construction d'un paysage commun, par l'élaboration d'un cadre de co-production public-privé dans une perspective de mise en paysage et de régulation de certains usages. Plus largement, il conviendrait de travailler à la constitution d'ambiances continues, marquées par l'évocation du balnéaire, en renforçant les liens à la nature, les promenades, les transitions et les médiations à l'océan. Enfin, le projet de requalification propose de favoriser l'intégration des nappes de stationnement envahissantes, tout en s'appliquant à mettre en scène une animation permanente par la (re)structuration des espaces publics. Les principes de ce projet, exposés devant le conseil municipal à l'automne 2009, ont été retenus comme structurant pour l'avenir de la station. Reste maintenant à voir si le projet de requalification global sera mené ou non à terme et, le cas échéant, quelles en seront ses modalités concrètes d'application. À

Gourette, les pistes d'intervention esquissées à partir de l'analyse des représentations microterritoriales des destinataires de cette station visent en priorité à reconsidérer la place du piéton, qui fréquente la station parce qu'il ne skie pas ou lorsqu'il ne skie plus. Il s'agirait de travailler au remodelage des stationnements, de valoriser les lieux emblématiques ou encore de mieux gérer les flux de circulation motorisée et la continuité des cheminements. Au final, c'est bien la place que l'on souhaite accorder au piéton qui est questionnée et réactualisée. Il ne s'agit pas d'interdire *stricto sensu* l'accès des voitures à la destination, mais plutôt, dans une approche souple et malléable de l'aménagement, de définir le statut qu'on souhaite aujourd'hui lui accorder, en l'encadrant de façon plus précise et en adaptant sa position à l'intensité de la fréquentation touristique.

La recherche conduite à Gourette s'est d'ailleurs inscrite dans le cadre d'une effervescence réflexive et programmatique au sujet de la requalification de cette station, dont elle a permis de confirmer certaines idées directrices en les confrontant au regard des touristes destinataires. La concrétisation du projet a été initiée durant l'été 2010, suite au renouvellement du domaine skiable et à la construction d'un téléporté, éléments déclencheurs d'une "fenêtre d'opportunité" favorable à ce passage à l'acte et à la mise en mouvement des lieux urbains de la station. Le parti pris d'aménagement consiste à appréhender la station comme un belvédère dans le paysage double de la vallée d'Ossau et du cirque de Gourette. La mise en scène des espaces publics, orchestrée par l'équipe d'architectes, s'articule autour d'une mise en lumière, d'une valorisation des lieux emblématiques et du renouvellement de la place du piéton par un encadrement des circulations motorisées (s'appuyant sur un schéma des déplacements évolutif selon les saisons et l'intensité de la fréquentation touristique). Le tout, sans oublier de prendre en considération des contraintes techniques imposées par la position d'*archipel d'altitude* de cette destination. La station offre aujourd'hui un nouveau visage, dont il serait intéressant d'évaluer *a posteriori* l'évolution.

Cette recherche a ainsi contribué à l'identification de marqueurs microterritoriaux en station, supports potentiels à leurs projets de requalification. Elle apporte une pierre à l'édifice du changement et à la (re)construction des espaces publics de Gourette et de Seignosse-Océan, en restant toutefois ouverte et plurielle, ne visant pas à dégager une solution unique et définitive. Elle se conçoit plutôt comme une contribution au débat sur la requalification des stations contemporaines. En effet, on ne prétend pas avoir épuisé un vaste sujet qui questionne les choix méthodologiques effectués comme les apports, les perspectives et le caractère transférable d'une telle démarche à d'autres objets et projets de recherche.

Approfondissement méthodologique et perspectives de recherche

Parce qu'il faut bien achever ce travail doctoral et parce que conclure près de quatre années de recherche inlassable et insatiable n'est pas chose facile, on propose, au terme de celle-ci, de mettre en avant les perspectives ouvertes par cette analyse. Ce qu'apprend inéluctablement la recherche, c'est que le choix est toujours de mise. Les résultats, bien que construits consciencieusement à partir d'une approche méthodologique et d'une analyse précises et, autant que possible, "objectives", sont toujours imparfaits ou incomplets. Ils ne peuvent rendre compte, de façon exhaustive, d'une réalité autrement plus complexe. Si l'objectif principal était d'identifier les représentations que les touristes se font des espaces publics des stations qu'ils fréquentent, d'autres points mériteraient également d'être pris en compte pour appréhender cette question dans sa globalité. Ainsi, les perspectives de recherche apparaissent nombreuses pour compléter, prolonger, affiner et transposer le travail et l'approche développée.

Élargir les panels de l'enquête

Déjà, force est de constater qu'une large place est accordée dans cette recherche aux touristes destinataires des lieux urbains en station *archipel*. Même si, à Seignosse-Océan, les habitants ont complété la catégorie d'acteurs pré-citée, l'accent est mis sur la possibilité et l'intérêt d'intégrer les touristes en amont des conceptions et des projets urbains. Il s'agirait toutefois, en poursuivant la réflexion, d'approfondir cette approche initiale en confrontant de façon plus systématique les représentations des touristes à celles des habitants, afin d'identifier les points de convergence, de friction et les "décalages" que les projets de requalification devront tâcher de concilier. Interroger les habitants dans le cadre de cette démarche en amont du projet serait également l'occasion de les associer aux démarches de conception, en prévoyant également de les faire participer aux phases de restitution des résultats. Dans le même ordre d'idée, il serait également possible de compléter ce dispositif méthodologique en réalisant les enquêtes photographiques auprès des concepteurs (élus, techniciens, architectes et urbanistes, etc.). Ces deux catégories d'acteurs (habitants et concepteurs) seraient par ailleurs plus aisées à rencontrer à de multiples reprises pour des entretiens et analyses complémentaires. On pourrait ici affiner les analyses en revenant par exemple sur leurs choix de classement et leurs commentaires effectués lors de l'enquête photographique.

À l'élargissement du panel des enquêtés pourrait également faire écho un élargissement de la période d'enquête, pour confronter le regard des destinataires hivernaux à celui des destinataires estivaux ou d'intersaison, les enquêtes ayant été réalisées durant la haute saison touristique. Il serait donc intéressant de prolonger la période d'enquête, ce qui n'a pas pu être réalisé par manque de temps et de moyens (notamment humains), en abordant un panel plus varié de destinataires de ces stations. Cet élargissement "saisonnier" pourrait enfin être complété par une palette plus diversifiée de terrains d'étude. Si l'accent a été mis dans cette recherche sur la diversité des représentations, aux dépens de celle des terrains, on pourrait approfondir et étendre la réflexion à d'autres stations touristiques. On pense en particulier à des destinations aux structurations urbaines fort différentes (stations-villages anciennes,

stations fortement intégrées, etc.). Une autre perspective pourrait consister à vérifier le caractère transférable de cette recherche dans d'autres contextes (touristiques ou non) et à d'autres entités géographiques, comme les agglomérations.

Renforcer l'approche des représentations par une analyse des pratiques touristiques

Le choix s'est porté sur une analyse des représentations, aux dépens d'une observation approfondie des pratiques touristiques. Si l'approche et la méthode d'enquête retenues fixent naturellement les limites de l'étude, elles laissent de côté, ce faisant, l'analyse des pratiques et de leur variabilité, développée par d'autres auteurs. On pense en particulier au travail de doctorat de Sonia CHARDONNEL (1999) qui, dans une approche de géographie temporelle (*Time Geography*), a conçu un outil analytique pour appréhender les pratiques des individus et les « *trajectoires spatio-temporelles* » en station de sports d'hiver. Il serait possible d'affiner la lecture croisée entre pratiques et représentations des touristes destinataires, afin d'identifier les points de convergence ou de divergence existants à ce sujet. Il s'agit ici de s'interroger sur les spécificités des pratiques et des représentations sociales associées aux stations contemporaines. Dans cette mesure, la comparaison, telle qu'elle peut être invoquée ici, viserait à comprendre et expliciter ces rapports que les touristes entretiennent avec les stations et les "décalages" possibles entre représentations et "mises en actes".

Vers des enquêtes d'évaluation

Il serait concevable de dépasser la fonction analytique des enquêtes menées en amont des projets de requalification, en les envisageant de façon complémentaire comme des outils d'évaluation *a posteriori*. L'un des grands regrets de cette recherche doctorale a été de ne pas avoir pris le temps de conduire des analyses subsidiaires durant l'hiver 2011, alors que la requalification avait largement été enclenchée à Gourette. En période d'écriture, il semble plus judicieux de remettre à plus tard des projets pourtant riches d'intérêt. Il s'agirait ainsi de réitérer les enquêtes conduites une fois les stations requalifiées, dans une perspective comparative. Les espaces publics sont-ils considérés comme étant plus attractifs ? Pourquoi ? Quels sont les éléments qui "séduisent" les destinataires et quels sont ceux qui n'ont pas modifié l'image des lieux ?

Cette recherche invite ainsi à poursuivre la réflexion. On dispose toutefois de résultats riches de suggestions ayant déjà permis de révéler les principes et les structures des représentations collectives portées sur les espaces publics des stations contemporaines. On espère alors avoir contribué à leur compréhension et au devenir des projets de requalification dans ces destinations.

BIBLIOGRAPHIE

ABRIC Jean-Claude. 1989. « L'étude expérimentale des représentations sociales », in *Les représentations sociales*. Paris : PUF, pp.205-223

ACTES DE CONFERENCE CIMES 2002. *Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver*. Chambéry : Editions Comp'Act et FACIM, 2003. 320 p.

ADES Didier. *La France défigurée*. Reportage pour l'ORTF du 10/03/1974, 11 min.

AFIT. 2000. *Carnet de route de la montagne : de l'écoute des clients à l'action marketing*. Paris : AFIT, 158 p.

AFIT. 1999. *Les espaces publics des stations de montagne, approche méthodologique*. Paris : AFIT et SEATM (coll. Guide et savoir-faire), 113 p.

AGENCE ADOUR PYRENEES. 2001. *Schéma directeur d'aménagement urbain de la station de Gourette – phase diagnostic*. Syndicat Mixte Eaux-Bonnes – Gourette. Mai 2001, 28 p.

AGENCE ADOUR PYRENEES. 2001. *Schéma directeur d'aménagement urbain de la station de Gourette – phase projet*. Syndicat Mixte Eaux-Bonnes – Gourette. Mai 2001, 68 p.

AGENCE DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE. 2009. Actes des premières Rencontres sur la « gestion environnementale des activités touristiques », sd, 44 p.

AGRAWALA Shardul. 2007. *Changements climatiques dans les Alpes européennes : adapter le tourisme d'hiver et la gestion des risques naturels*, Paris: éditions de l'OCDE, 140 p.

AGUT Bérangère. 2004. *Comment les stations de montagne de troisième génération répondent-elles à leur vieillissement ? La réhabilitation des stations pyrénéennes de sports d'hiver de Piau Engaly et des Agudes*. Mémoire de maîtrise : Toulouse, 243 p.

ALLAIN Rémy. 2005. *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris : Armand Collin, 254 p.

ALLEGRET Jacques et OLIAC Michèle. 1997. « Comment programmer l'aménagement d'espaces publics ? Le cas de Perpignan, une comparaison avec Barcelone », in PICON-LEFEBVRE Virginie (dir.), *Les espaces publics modernes : situations et propositions*, p.115-134

ALLEMAND Sylvain. 2007. « Gouvernance : le pouvoir partagé », *Dossier web de Sciences humaines*, février 2007, 68 p. [consulté en mai 2007] URL : http://www.scienceshumaines.com/index.php?lg=fr&id_article=12676

ALPHANDERY Pierre et BERGUES Martine. 2004. « Territoires en questions : pratiques des lieux, usages d'un mot », *Ethnologie française*, Tome XXXVII, p.5-12

AMIROU Rachid. 2007. « Tourisme et post-modernisme : les métamorphoses de l'authenticité », Revue Espaces n°245, pp. 46-53.

AMIROU Rachid. 1995. *Imaginaire touristique et sociabilités du voyage*. Paris : PUF, 281 p.

AMPHOUX Pascal (dir.). 1998. La notion d'ambiance. PUCA : Paris, 167 p.

ANDERSON Perry. 1998. *The Origins of Postmodernity*. Londres : Verso, 143 p.

ANDRE Yves. BAILLY Antoine, FERRAS Robert, GUERIN Jean-Paul, GUMUCHIAN Hervé. *Représenter l'espace : l'imaginaire spatial à l'école*. Paris : Anthropos, 1989

ANTONI Max-Robert (dir.). 2004. *L'art urbain : dossier documentaire*. Paris : CERTU, 85 p.

ARNAUD Danielle. 1975. *La neige empoisonnée*, Paris : éditions Alain Moreau, 297 p.

ARRIPE René. 1996. *Gourette d'hier à aujourd'hui*. Oyarzun : Danona, 1996, 200 p.

ASCHER François. 2001a. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Paris : Éditions de l'aube, 110 p.

ASCHER François. 2001b. « La nouvelle révolution urbaine : de la planification au management stratégique urbain », in *Fabriquer la ville. Outils et méthodes : les aménageurs proposent*. Paris : La documentation française – DGUHC, pp.21-31

ASCHER François. 2000. *La société hypermoderne. Ces évènements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*. Paris : Editions de l'Aube, 300 p.

ASCHER François. 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Editions Odile Jacob, 345 p.

ATKINSON Rob. 1998. « Les aléas de la participation. Des habitants à la gouvernance urbaine en Europe. », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°80-81, pp.75-83

ATOUT France. 2011. *Carnet de route de la montagne : pour un développement touristique durable des territoires de montagne*. Paris : Atout France, 310 p.

ATOUT France. 2010. *Renouveler les espaces publics des stations littorales. Enjeux et démarches de projet*. Paris : Editions Atout France, 179 p.

ATOUT France. 2009. *Adapter l'offre touristique aux handicaps, étude de marché : la population des personnes en situation de handicap et l'offre touristique française*. Paris : ATOUT FRANCE, Ingénierie touristique, série Guide et savoir-faire, 136 p.

AUDIGIER François. 1994. « Des élèves, des villes / représentations et didactique », *Revue de géographie de Lyon. Représentations spatiales et pratiques pédagogiques de la géographie*, n°3, pp.205-219

AUGE Marc. 1992. *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, 184 p.

AUGOYARD Jean-François. 1979. *Pas à pas – essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris : Seuil, 162 p.

AUGUSTIN Jean-Pierre. Janvier-février 2006. « Par les chemins et les plages », *Urbanisme*, n°346, pp. 46-49

AUGUSTIN Jean-Pierre. 2001. « Espaces publics et cultures sportives », *Revue de géographie de Lyon*, vol 76, n°1, pp. 27-30

AVENTUR Dominique. 1984. *Les niveaux d'intervention et de décision dans la production d'un espace touristique : les exemples des stations de ski pyrénéennes d'Arette-La Pierre Saint-Martin, Saint Lary et Val Louron*. Thèse : Université de Pau et des Pays de l'Adour, 341 p.

AVENTUR Dominique. 1986. « La production d'un espace touristique : l'aménagement de trois stations de ski des Pyrénées », *Revue de Géorgaphie du Sud-Ouest et des Pyrénées*, Tome 57, pp. 611-628

AVITABILE Alain. 2005. La mise en scène du projet urbain : pour une structuration des démarches. Paris : L'Harmattan, 329 p.

BAILLY Antoine. 2008. « Les représentations au cœur de la géographie ». *Montagnes Méditerranéennes*, n°23, juillet 2008.

BAILLY Antoine. BAUMONT Catherine, HURIOT Jean-Marie, SALLEZ Alain. 1995. *Représenter la ville*. Paris : Economica, 107 p.

BAILLY Antoine. 1992. « Les représentations en géographie », in Antoine Bailly, Robert Ferras, Denise Pumain (dir.), *Encyclopédie de Géographie*. Paris : Economica, 1992

BAILLY Antoine et PAELINCK Jean H.P. 1989. *Un modèle économétrique du développement socio-spatial de régions touristiques*. Aix en Provence : Centre des Hautes études touristiques, 21 p.

BAILLY Antoine. 1977. *La perception de l'espace urbain : les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche urbanistique*. Paris : CRU, 264 p.BANHAM Reyner, BARKER Paul, HALL Peter et PRICE Cedric. 1969. « Non-Plan : an experiment in freedom », *New Society*, n°338

BANZO Mayté, BOUJU Sophie, TESSON Frédéric. 2000. *Introduction générale à la géographie*. Paris : Hachette collection n°18, 187 p.

BARRON-YELLES Nacima. 1999. *Le tourisme en France : territoires et stratégies*. Paris : Armand Colin, 219 p.

BARRUET Josette, GERBAUX Françoise et ZUANON Jean-Paul. 1984. « La politique de la montagne : entre le changement et la continuité ? », in *Revue de géographie alpine*, Tome 72 n°2-4. pp. 329-346

BARTHES Roland. 2002. « La chambre claire. Note sur la photographie. », in *Œuvres complètes V. Livres, textes, entretiens, 1977-1980*. Paris : éditions du Seuil, pp.785-890

BARTHES Roland. 1964. « Rhétorique de l'image », in *Communication*, 4. Recherches sémiologiques, pp. 40-51 ; persee.fr

BASSAND Michel, COMPAGNON Anne, JOYE Dominique et STEIN Véronique. *Vivre et créer l'espace public*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001. 223 p.

BAUDRILLARD Jean. 1981. *Simulacres et simulation*. Paris : Editions Galilée, 235 p.

BECK Ulrich. 2001. *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*. Paris : Editions Aubier (Edition originale : *Risikogesellschaft*. Francfort : Suhrkamp Verlag, 1986), 521 p.

BECKER Howard S. 2007. « Les photographies disent-elles la vérité ? », *Ethnologie française* 2007/1, tome XXXVII, pp.33-42

BELLI-RIZ Pierre. 2002. « Tourisme et automobilisme : de la route aux pistes », *Revue de Géographie Alpine*. Tome 90 n°4, pp. 73-84

BELLI-RIZ Pierre. 1997. « Dans l'espace et le noir : l'automobile dans l'espace résidentiel moderne », in PICON-LEFEBVRE Virginie (dir.). *Les espaces publics modernes : situations et propositions*. Paris : Groupe Moniteur, pp. 57-74.

BENISTON Martin. 2006. « Mountain weather and climate : A general overview and a focus on climatic change in the Alps », *Hydrobiologia*, n° 562, pp. 3-16

BENKO Georges et LIPIETZ Alain (dir.). 1992. *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris : PUF, 424 p.

BENZECRI Jean-Paul, BENZECRI-LEROY Françoise et Laboratoire de statistique (Paris). 1980. *Pratique de l'analyse des données. 1, Analyse des correspondances, exposé élémentaire*. Paris : Dunod, 424 p.

BERDOULAY Vincent, DA COSTA GOMES Paulo C. et LOLIVE Jacques (dir.). 2004. *L'espace public à l'épreuve : régressions et émergences*. Bordeaux : Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 224 p.

BERDOULAY Vincent. 1992. « Les valeurs géographiques », *in* BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN (dir.) D., *Encyclopédie de Géographie*. Paris : Economica

BERTRAND Magali. 2009. *Paysage et identité : une relation complexe. Le cas du Vic-Bilh dans le Sud-Ouest de la France*. Toulouse : Thèse en Géographie-Aménagement soutenue le 8 décembre 2009, 418 p.

BERTRAND Magali, BLOT Frédérique, DASCON Juan, GAMBINO Mélanie, MILIAN Johan, MOLINA Géraldine. 2007. « Géographie et représentations : de la nécessité des méthodes qualitatives. *Actes du colloque Bilan et prospectives de la recherche qualitative. Recherches qualitatives* – Hors-série, n°3, pp.316-334

BESSE Jean-Marc. 1992. « Entre modernité et postmodernité : la représentation paysagère de la nature », in *Du milieu à l'environnement : pratiques et représentations du rapport homme/nature depuis la Renaissance*. Paris : Economica, pp.89-121

BETIN Christophe. « La construction de l'espace public : le cas de Lyon », *Revue de géographie de Lyon*, vol 76, n°1, pp.47-54

BIBIE Evelyne et LABORDE Pierre. 1998. « L'évolution de l'immobilier de loisir dans les stations de la côte Sud des Landes », *Sud-Ouest Européen : revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n°1, février 1998, pp.21-32

BIGANDO Eva. 2006. *La sensibilité aux paysages ordinaires des habitants de la grande périphérie bordelaise (communes du Médoc et de la Basse Vallée de l'Isle*. Bordeaux : thèse de géographie (sous la direction de Guy DI MEO), Université Michel de Montaigne – Bordeaux III, 490 p.

BLANC Jean-Noël. 2001. « Voir l'espace dans l'espace public », *Revue de géographie de Lyon*, vol 76, n°1, pp. 59-67

BONIN Sophie. 2004. « Au-delà de la représentation, le paysage », *Strates*, n°11, 12 p.

BONERANDI Emmanuelle. 2005. « Le recours au patrimoine, modèle culturel pour le territoire ? », *Géocarrefour*, vol. 80, n°2, pp. 91-100.

BONNEVILLE Marc. 1997. « Les ambiguïtés du renouvellement urbain en France. Effets d'annonce, continuité ou rupture ? », *Annales de la recherche urbaine*. n°97, pp.7-16

BONNY Yves. 2004. *Sociologie du temps présent : Modernité avancée ou postmodernité ?* Paris : Armand Collin, 248 p.

BOULEKBACHE-MAZOUZ Hafida. 2008. « Lire l'espace public pour mieux l'écrire », *Etudes de communication* [en ligne], n°31. URL : http://edc.revues.org/index757.htlm, mis en ligne le 01 décembre 2010

BOURDEAU Philippe. 2009. « De l'après-ski à l'après-tourisme, une figure de transition pour les Alpes ? Réflexions à partir du cas français », *Revue de géographie alpine* [en ligne], 97-3, mis en ligne le 9 décembre 2009, pp.1-13. URL : http://rga.revues.org/index1049.html

BOURDEAU Philippe (dir.). 2007. *Les sports d'hiver en mutation : crise ou révolution géoculturelle ?* Paris : Lavoisier, 250 p.

BOURDIEU Pierre. 1980. *Le sens pratique*. Paris : Ed. de Minuit, 476 p.

BOURDIEU Pierre. 1965. *Un art moyen. Essai sur les usages sociaux de la photographie*. Paris : Minuit, 361 p.

BOYER Annie, ROJAT-LEFEBVRE Elisabeth. 1994. *Aménager les espaces publics : le mobilier urbain*. Paris : Les Editions du Moniteur, 327 p.

BOYER Marc. 2005. *Histoire générale du tourisme. Du XVIè au XXIè siècle*. Paris : l'Harmattan, 327 p.

BOYER Marc. 2002. « Comment étudier le tourisme ? », *Ethnologie française*, n°3, vol. 32, pp.393-404

BOYER Marc. 1999. *Histoire du tourisme de masse*. Que sais-je ?, Paris : PUF, 127 p.

BOZONNET Jean-Paul. 2002. « Un siècle d'imaginaire dans les Alpes : mutation du récit d'ascension et fin de l'initiation institutionnelle », in *L'espace alpin et la modernité : bilans et perspectives au tournant du siècle*. Grenoble : PUG, pp. 339-354.

BOZONNET Jean-Paul. 1977. *La perception de l'espace montagnard*. Grenoble : Groupement du CTGREF, étude n°117, 240 p.

BRIFFAUD Serge. 1994. *Naissance d'un paysage : la montagne pyrénéenne à la croisée des regards, XVI°-XIX° siècle*. Toulouse : CIMA-CNRS, Université de Toulouse II et Association Guillaume Mauran, Archives des Hautes-Pyrénées, 622 p.

BRUSSON Jean-Paul. 2002. « Le chalet, nouveau rapport au lieu, nouveau statut », *Revue de Géographie Alpine*. Tome 90 n°4, pp.65-72

BRUSSON Jean-Paul. 1996. « A propos de l'architecture touristique : le néo-régionalisme se moque-t-il du lieu ? », *Revue de géographie alpine*, tome 84, n°3, pp.85-95

BUCHOUD Nicolas (dir.) – CERTU. 2005. *Les dynamiques de la rénovation urbaine, du quartier à l'intercommunalité ? Le grand projet de ville des Pyramides, à Evry*. Paris : CERTU, 151 p.

CALENGE Christian. 1997. « De la nature de la ville », *Annales de la recherche urbaine*, n°74, pp. 12-19

CALLON Michel, LASCOUMES Pierre et BARTHE Yannick. 2001. *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Paris : Le Seuil (collection "La couleur des idées"), 358 p.

CASSOU-MOUNAT Micheline. 1993. « Les centres-villes des stations littorales », *Recherches Urbaines, Architecture urbanisme et aménagement en milieu touristique littoral*, n°8, Bordeaux : CESURB, pp. 31-41

CAVALLIER Georges. 1998. « Gouvernement des villes et gouvernance urbaine », in *Défis pour la gouvernance urbaine dans l'Union européenne*. Luxembourg : OPOCE. 76 p.

CAZES Georges. 1992. *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. Paris : Editions BREAL, 189 p.

C.C.I. PAU BEARN. 2008. *Études et prospectives, Diagnostic économique de la station d'altitude de Gourette*, avril 2008, 70 p.

C.D.T. DES LANDES. 2008. *Capacité d'accueil de la communauté de commune Maremne-Adour-Côte-Sud*. Observatoire économique, octobre 2008

C.D.T. DES PYRENEES-ATLANTIQUES. 2010. *Projet plan actions 2010*, 4 janvier 2010, 46 p.

CERTU. 2006a. *Accessibilité de la voirie et des espaces publics : éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes*. Paris : Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, 102 p.

CERTU (dir.). 2006b. *La place et le rôle de la fête dans l'espace public. Nouvelles fêtes urbaines et nouvelles convivialités en Europe*. Paris : Editions du CERTU, 171 p.

CERTU. 2001. *Structures et revêtements des espaces publics : guide technique*. Paris : CERTU et Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, 81 p.

CETE Méditerranée. 2007. *Les évolutions des territoires littoraux : 1986-2006*. Paris : DGUHC, 81 p.

CHADEFAUD Michel. 1988. *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace : un essai de géographie historique*. Pau : Cahiers de l'Université de Pau, 1010 p.

CHADULE Groupe. 1987. *Initiation aux pratiques statistiques en géographie*. Paris : Masson, 189 p.

CHALAS Yves (sous la dir.). 2004a. *L'imaginaire aménageur en mutation*. Paris : Éditions L'Harmattan, 340 p.

CHALAS Yves. 2004b. « La pensée faible comme refondation de l'action publique », in *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, pp.41-53

CHALAS Yves. 1998. « La ville-nature contemporaine. La demande habitante à l'Isle d'Abeau », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 98, pp. 43-50

CHALFEN Richard. 1979. « Photograph's role in tourisme : Some unexplored relationships », *Annals of Tourism Research*, volume 6, Issue 4, pp.435-447.

CHARDONNEL Sonia. 1999. *Emplois du temps et de l'espace : pratiques des populations d'une station touristique de montagne*. Thèse de géographie : UJF Grenoble 1, 205 p.

CHARLOT-VALDIEU Catherine et Outrequin Philippe. 2009. *L'urbanisme durable. Concevoir un écoquartier*. Paris : éditions du Moniteur, 295 p.

CHELKOFF Grégoire et thibaud Jean-Paul. 1992. « L'espace public, modes sensibles », *Annales de la recherche urbaine*, n°57-58, pp. 7-16

CHEVALIER Jacques. 1974. « Espace de vie ou espace vécu ? L'ambiguïté et les fondements du concept d'espace vécu ». *L'espace géographique*, III, pp.179-187.

CHEVALLIER Marc. 1996. « Paroles de modernité. Pour une relecture culturelle de la station de sports d'hiver moderne », *Revue de géographie alpine*, n°3, pp.29-39

CHOAY Françoise. 2006. *Pour une anthropologie de l'espace*. Paris : Editions du Seuil, 410 p.

CHOAY Françoise. 1965. *L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie*. Paris : Editions du Seuil , 448 p.

CLARIMONT Sylvie et VLES Vincent. 2010. « Espaces publics touristiques urbains et développement durable : principes d'aménagement, usages et tensions. Une analyse à partir du cas de Barcelone (Espagne) », *Urbia / Cahiers du développement urbain durable*, n° 10 : juin 2010 (n° spécial Tourisme, urbanité et durabilité), Université de Lausanne / Observatoire universitaire de la ville et du développement durable.

CLARIMONT Sylvie et VLES Vincent (dir.). 2006. *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratiques*. Paris : Afnor, 226 p.

CLAVAL Paul. 1974. « La géographie et la perception de l'espace ». *L'Espace Géographique*, III.

CLIVAZ Christophe. 2007. « L'immobilier en stations de sports d'hiver : du laisser-faire au savoir-faire ? », *in* BOURDEAU P., *Les sports d'hiver en mutation : crise ou révolution géoculturelle ?*, pp.111-122

CLIVAZ Christophe. 2006. « Crans-Montana-Aminona : y a-t-il un pilote dans la station ? », *Revue de géographie alpine*, Tome 94, n°1, pp.75-94

CLIVAZ Michel. 2002. « Vertiges et prodiges de la prospective. Projet et méthode ouverte à travers l'exemple de la station de sports d'hiver de Verbier dans les Alpes Valaisannes », *Revue de Géographie Alpine*. Tome 90 n°4, pp. 93-100

CLUZET Alain. 2002. *Au bonheur des villes*. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube, 183 p.

COËFFE Vincent. 2007. « L'urbanité cachée du rivage touristique », *Mondes urbains du tourisme*. Paris : Belin, pp.246-255

COLLIER John. 1967. *Visual anthropology. Photography as a research method*. London: Sage.

COMETE. 2009a. *Les Eaux-Bonnes Gourette, bilan d'activité de la saison d'hiver 2008/2009*, 49 p.

COMETE. 2009b. *Mise en œuvre du tableau de bord économique*, 30 p.

COMETE. 2008. *Les Eaux-Bonnes Gourette, bilan d'activité de la saison d'hiver 2007/2008*, 43 p.

COMETE. 2007. *Gourette, bilan de saisons environnement économique*, 52 p.

COMMUNE DES EAUX-BONNES ET CONSEIL GENERAL DES PYRENEES-ATLANTIQUES. 2005. *Plan d'aménagement globale de Gourette : orientation et plan d'actions*, nd.

CONSERVATOIRE DU LITTORAL. 2006. *Littoral convoité, entre accès et excès*. Rochefort, Atelier du Conservatoire du littoral. 17 et 18 mai 2006, 68 p.

CONORD Sylvaine. 2007. « Usages et fonctions de la photographie », in *Ethnologie française*, 2007/1, Tome XXXVII, pp.11-22

CORBIN Alain. 1988. *Le territoire du vide : l'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*. Paris : Flammarion, 403 p.

COURLET Claude et PECQUEUR Bernard. 1992. « Les systèmes industriels localisés en France : un nouveau modèle de développement », in BENKO Georges et LIPIETZ Alain (dir.). *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris : PUF, pp.81-103

COUSIN Saskia et REAU Bertrand. 2009. « Tourisme », *EspacesTemps.net,* Mensuelles, 29.07.2009 URL : http://espacestemps.net/document7890.html. 29 juillet 2009

CREHAM (cabinet régional d'études pour l'habitat et l'aménagement). 2001. *Etude préalable à la requalification urbaine et paysagère de la station du Penon. Phase 1 : diagnostic et scénarios*. Rapport à la commune de Seignosse, 26 p.

CRENN Chantal. 2005. « Regards sur l'anthropologie, regards sur l'image… », *Journal des anthropologues* [en ligne], mis en ligne le 18 novembre 2010. URL : http://jda.revues.org/1416

CRETTAZ Bernard. 1995. *Au-delà du Disneyland alpin*. Turin ; Éditions Priuli et Verlucca, 160 p.

C.R.T.A.-B.V.A. 2004. *La fréquentation du littoral Aquitain : zoom sur la clientèle des campings, profils et comportements*. Sd : CRTA-BVA et partenaires, 39 p.

CUMIN Georges. 1970. « Les stations intégrées », *Urbanisme*, n°116, pp. 50-53.

CUVELIER Pascal. 1997. *L'économie des pratiques touristiques*. Lille : Université des sciences et technologies de Lille, Thèse de doctorat en Sciences économiques, sous la direction de Gadrey J., 365 p.

D.A.U. - Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Ministère de l'Equipement, des Transports et du tourisme. 1993. *Comprendre, penser, construire la ville : projet urbain, de l'intention à la réalisation, repères méthodologiques*. Paris : Editions du S.T.U., 83 p.

DAVIS Stan et MEYER Christopher. 1999. Blur : The Speed of Change in the Connected Economy. New York : Warner Books, 265 p.

DEBARBIEUX Bernard. 2001. « L'espace public ou l'heuristique heureuse », in *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*. Paris : L'Harmattan, pp.17-21

DEBARBIEUX Bernard. 2001b. « La montagne : un objet géographique ? », in VEYRET Yvette. *Les montagnes. Discours et enjeux géographiques*. Paris : Editions SEDES, pp.11-34

DEBARBIEUX Bernard. 1995. *Tourisme et montagne*. Paris : Economica, 107 p.

DEBARBIEUX Bernard. 1992. « Imagination et imaginaires géographiques », *in* BAILLY A., FERRAS R. et PUMAIN D. (dir.), *Encyclopédie de Géographie*. Paris : Economica

DEBARBIEUX Bernard. 1988. *Territoires de haute-montagne : recherche sur le processus de territorialisation et d'appropriation sociale de l'espace de haute-montagne dans les Alpes du Nord.* Thèse de Géographie : UJF et IGA de Grenoble, 495 p.

DELISLE Claire, BAPTISTE Alain et BABIN Pierre. 1974. *Photolangage*. Paris : Chalet, 188 p.

DEPARTEMENT DES PYRENEES-ATLANTIQUES et COMMUNE DES EAUX-BONNES. 2003. *Démarche pilote nationale de requalification des stations touristiques*. Convention entre le Département des Pyrénées-Atlantiques, la commune des Eaux-Bonnes et la station des Eaux-Bonnes/Gourette, 36 p.

DE SABLET Michel. 1988. *Des espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins*. Paris : Les Editions du Moniteur, 285 p.

D.G.C.I.S. 2010. *Nouvelles perceptions de la valeur des offres touristiques. Impacts pour les opérateurs*. Paris : Ministère de l'économie de l'industrie et de l'emploi, 104 p.

D.G.U.H.C. 2006. *Planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral*, Paris : MEDAD et ministère des transports, de l'équipement du tourisme et de la mer, 49 p.

D.G.U.H.C. 2002. *Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles*. Paris :D.G.U.H.C., 42 p.

DEWAILLY Jean-Michel, FLAMANT Emile. 2000. *Le tourisme*. Campus : Paris, 191 p.

DEWAILLY Jean-Michel, FLAMENT Emile. 1993. *Géographie du tourisme et des loisirs*. Paris : SEDES et CDU, 287 p.

DI MEO Guy. 2008. « Une géographie sociale entre représentations et action ». *Montagnes Méditerranéennes*, n°23, oct 2008, pp.13-21

DI MEO Guy, SAUVAITRE Claire et SOUFFLET Fabrice. 2004. « Les paysages de l'identité (le cas du Piémont béarnais, à l'est de Pau) », *Géocarrefour*, n°79, pp.131-141

DONADIEU Pierre. 2007. « Du pittoresque au durable : les natures touristiques du paysage », *Revue Espaces*, n° 254, pp.16-23.

DONADIEU Pierre. 1999. « Entre urbanité et ruralité : la médiation paysagiste », *Annales de la recherche urbaine*, n°85, pp.6-15

DUBOEUF Thomas. 2006. « Pouvoir local et stratégies foncières en station de montagne françaises : quelle durabilité du développement touristique local et quels enjeux pour la gouvernance ? », *Revue de géographie alpine*, Tome 94, n°1, pp.33-42

DUHAMEL Philippe et VIOLIER Philippe. 2009. *Tourisme et littoral : un enjeu du monde*. Paris : Editions Belin, 191 p.

DUHAMEL Philippe et KNAFOU Rémy. 2007. *Mondes urbains du tourisme*. Paris : Belin (Collection Mappemonde), 366 p.

DUHAMEL Philippe et KNAFOU Rémy. 2003. « Tourisme littoral : intérêts et limites d'une mise en relation ». *Annales de Géographie*, volume 112, n°629, pp.47-67.

DUMAZEDIER Joffre. 1974. *Sociologie empirique du loisir : critique et contre-critique de la civilisation du loisir*. Paris : Editions du Seuil, 269 p.

DURAND Marie-Geneviève. 1997. « Montée en puissance de la logique environnementale face au développement dans l'évolution des systèmes « montagne » », *Revue de géographie alpine*, tome 2, mai 1997, pp.117-123.

DURKHEIM Emile. 1988. Les règles de la méthode sociologique. Paris : Flammarion, 1988 (1ère éd. 1895).

DUTEIL-OGATA Fabienne. 2007. « La photo-interview : dialogues avec des japonais », in Ethnologie française, 2007/1, Tome XXXVII, pp.69-78

DUTERTRE Pascal. 2007. *Paysages urbains, une France intime*. Paris : Groupe Moniteur, 149 p.

ELIAS Norbert. 1991. *La société des individus*. Paris : Fayard, traduction de l'allemand *Die Gesellschaft des Individuen*, Suhrkamp Verlag, 1987, 301 p.

ENGEL Claire-Eliane et VALLOT Charles. 2005. *Ces monts affreux (1650-1810) Anthologie de littérature alpestre*. Paris : Editions PyréMonde, 222 p.

ETCHEVERS Pierre et MARTIN Eric. 2002. *Impact du changement climatique sur le manteau neigeux et l'hydrologie des bassins versants de montagne*. colloque international « L'eau en montagne », Megève, 8 p.

FABRE André. 1989. *Gourette : station de sports d'hiver des Pyrénées-Atlantiques. Aspect économique et social*. Rapport à la SEPA

FACIM. 2003. *Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver*. Chambéry : Actes de conférence CIMES 2002, Editions Comp'Act

FAINSTEIN Susan S., GLASTONE David. 1997. « Evaluation du tourisme urbain », in Les *Annales de la Recherche Urbaine*, n°97, pp.127-132

FAURE Anne (dir.). CERTU. 1996. Entre les tours et les barres : restructurer les espaces publics des grads ensembles. Paris : TEC & DOC, 205 p.

FEATHERSTONE Mike. 1991. *Consumer Culture and Postmodernism*. Londre : Sage Publications, 192 p.

FERGUSON Yann. 2008. « Réflexion autour des nouveaux instrument de la production urbaine : vers la fin du modèle keynésien ? », *Métropoles*, n°4, pp.82-108

FISCHER Gustave Nicolas. 1981. *La psychologie de l'espace*. Paris : PUF (coll. Que sais-je ?), n°1925, 126 p.

FORESTER John. « De l'anticipation dans l'analyse urbaine : les pratiques normatives », Planning and Policy Analysis, *Journal of the American Planning Association*, pp. 200-215, Traduction : *Les Annales de la recherche urbaine*, n°44-45, 1983. pp.7-14

FORT-JACQUES Théo. 2010. *Mettre l'espace en commun. Recherche sur la coprésence dans les lieux-mouvement du métro. Le complexe d'échange de la Défense*. Pau : thèse de géographie à l'UPPA (sous la direction de Vincent BERDOULAY), 305 p.

FOUCAULT Michel. 1998. *Surveiller et punir*. Paris : Gallimard (1ère édition en 1975), 360 p.

FOUGNIE Sébastien. 2008. « L'intégration géographique comme mode d'interprétation de l'évolution des stations balnéaires », *Norois*, n°206, pp.73-89

FRANCOIS Hugues. 2007. *De la station ressource pour le territoire au territoire ressource pour la station : le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*. Grenoble : Thèse de géographie – aménagement, Institut de Géographie Alpine (sous la direction d'Emmanuelle MARCELPOIL et de Bernard PECQUEUR), 352 p.

FRANCOIS Hugues, HIRCZAK Maud et SENIL Nicolas. 2006. « Territoire et patrimoine : la co-construction d'une dynamique et de ses ressources ». *Revue d'Economie Régionale & Urbaine*. 2006-5, pp.683-700

FRANCOIS Hugues et MARCELPOIL Emmanuelle. 2006. « Mutations touristiques, mutations foncières : vers un renouvellement des formes d'ancrage territorial des stations », *in* CLARIMONT S. et VLES V. (dir.). *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratiques*. pp.177-195.

FREMONT André. 1974. *La région, espace vécu*. Paris : PUF

FRICAU Baptiste. 2008. *La mise en scène à des fins touristiques des espaces publics urbains : Bordeaux, Marseille et Montpellier*. Pau : thèse de doctorat en géographie - aménagement (sous la direction de Vincent VLES), UPPA, 378 p.

FROCHOT Isabelle et KREZIAK dominique. 2008. « Customers' perceptions of ski resorts' images : Implications for resorts' positioning stratéegies », *Tourism and Hospitality Research*, 11 p.

FROCHOT Isabelle et LEGOHEREL Patrick. 2007. *Le marketing du tourisme*. Paris : Dunod, 276 p.

FROCHOT Isabelle et KREZIAK dominique. 2007. « Brochures des stations de sports d'hiver : le choix des photos… », *Revue Espace*, n°246, pp.36-41.

GARRIGUES Emmanuel. 2000. L'écriture photographique. Essai de sociologie visuelle. Paris : l'Harmattan. 237 p.

GASNIER Arnaud. 2006. « Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés », *Urbanisme*, n°346, pp.70-73

GAYET Joël. 2008. « Le nouveau marketing touristique est né ! », *Revue Espaces*, n°262, septembre 2008, pp.12-16

GENESTIER Philippe, JOUVE Bernard et BOINO Paul. 2008. « L'aménagement urbain et territorial, entre post-keynésianisme et néo-keynésianisme », *Métropoles*, n°4, pp.4-26

GENESTIER Philippe. 2004. « Les conséquences urbanistiques du post-modernisme : quelles actions publiques urbaines peut-on concevoir dans l'univers actuel du pensable et du faisable ? », in . *L'imaginaire aménageur en mutation*. Paris : Éditions L'Harmattan, pp.157-210

GENESTIER Philippe. 2003. « Que vaut la notion de projet urbain ? », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°288, pp.40-46

GERBAUX Françoise et MARCELPOIL Emmanuelle. 2006a. « Gouvernance et gestion des stations : analyses et enjeux », *Revue de géographie alpine*, Tome 94, n°1, pp.5-7

GERBAUX Françoise et MARCELPOIL Emmanuelle. 2006b. « Gouvernance des stations de montagne en France : les spécificités du partenariat public-privé », *Revue de géographie alpine*, Tome 94, n°1, pp.9-20

GERBAUX Françoise, BOUDIERES Vincent, MARCELPOIL Emmanuelle. 2004. « De l'utilité de la notion de gouvernance pour analyser les modes de management touristique locaux : l'exemple de la station des Arcs », *in Ingénieries* n°37, pp. 75-85, mars 2004.

GERBAUX Françoise. 1994. *La montagne en politique*. Paris : l'Harmattan, 168 p.

GHORRA-GOBIN Cynthia. Janvier-février 2006. « Los Angeles : réinventer les espaces publics », *Urbanisme*, n°346, pp.51-53

GHORRA-GOBIN Cynthia (sous la direction de). 2001a. *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*. Paris : L'Harmattan, 266 p.

GHORRA-GOBIN Cynthia. 2001b. « Les espaces publics, capital social », *Revue de géographie de Lyon*, vol 76, n°1, pp.5-11

GIBOUT Christophe. 2009. « L'espace public comme lieu de transactions sociales. Une lecture à partir des pratiques de loisirs urbains », *Pensée plurielle*, n°20, p.153-165

GIDDENS Anthony. 1994. *Les conséquences de la modernité*. Paris : l'Harmattan, traduit de l'anglais par Olivier Meyer, 192 p.

GOFFMAN Erving. 1973. *La mise en scène de la vie quotidienne ; tome 2 : les relations en public*. Paris : Minuit, 371 p.

GRAF Franz. 2002. « L'innovation technologique en architecture et la station de ski. Le cas de la restructuration du quartier Aiguebrun à Tignes », *Revue de Géographie Alpine*. Tome 90 n°4, pp. 85-92

GRAFMEYER Yves et JOSEPH Isaac. 2004. *L'école de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*. Paris : Flammarion, 977 p.

GRAFMAYER Yves et AUTHIER Jean-Yves. 2008. *Sociologie urbaine*. Paris : Armand Colin (1ère édition en 1995). 126 p.

GRANIER Jean-Pierre. 2008. « Scénographies pour un simulacre : l'espace public réenchanté », *Espaces et Sociétés*, n°134, pp.67-81

GRAZIANI Sylvie. 2002. « Une approche théorique des dynamiques d'évolution territoriale », *Sciences de la société*, n°57, octobre 2002

GROSJEAN Michèle, THIBAUD Jean-Paul (dir.). 2001. *L'espace urbain en méthodes*. Marseille : Editions Parenthèses (collection Eupalions), 217 p.

GUERIN Jean-Paul. 2002. « Les stations de sports d'hiver en montagne : le touriste, l'architecte et l'urbaniste », *Revue de Géographie Alpine*. Tome 90 n°4, pp. 5-11.

GUERIN Jean-Paul. 1984. *L'aménagement de la montagne : politiques, discours et production d'espaces*. Paris : Éditions Ophrys, 467 p.

GUERIN Jean-Paul et GUMUCHIAN Hervé. 1985. *Les représentations en Actes : Actes du Colloque de Lescheraines*. Grenoble : Institut de Géographie Alpine, Université Joseph Fourier.

GUERIN Jean-Paul et GUMUCHIAN Hervé. 1977. « Mythe, tourisme hivernal et aménagement de l'espace : l'exemple de la station intégrée », *Revue de géographie alpine*, pp.169-179.

GUMUCHIAN Hervé. 1991. *Représentations et aménagement du territoire*. Paris : Economica.

GUMUCHIAN Hervé. 1988. *De l'espace au territoire : représentations spatiales et aménagement*. Grenoble 1 : Collection Grenoble Sciences, 214 p.

HABERMAS Jürgen. 1978. *L'espace public : Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris : Payot, traduit de l'allemand par M.B. de Launay (Titre original : *Strukturwandel der Offentlichkeit*), 322 p.

HALL Edward T. 1959. *The Silent Language*. New York : Doubleday

HALL Edward T. 1971. *La dimension cachée*. Paris : Seuil (édition originale de 1966, traduit de l'anglais par Amelia Petita), 256 p.

HARVEY David. 1990. *The Condition of Postmodernity : An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Wiley-Blackwell, Reprint Edition (October 1991), 392 p.

HATT Emeline, VLES Vincent et CLARIMONT Sylvie, avec la contribution de DELETRAZ Gaëlle. [article accepté]. « Les espaces publics des stations touristiques sous le regard des touristes », Proposition de contribution à la Revue *EspacesTemps.Net : Le tourisme à l'épreuve de l'enquête. A moins que cela ne soit l'inverse*, 23 p.

HATT Emeline. 2010. « Les enquêtes photographiques auprès des touristes : un support à l'analyse des représentations *microterritoriales* des stations balnéaires », *Mondes du tourisme*, n°2, pp.24-43

HATT Emeline. 2010. « L'enjeu de la requalification urbaine des stations. L'exemple de Seignosse-Océan », *Cahiers Espaces*, n°104, mars 2010, pp.35-45.

HATT Emeline et VLES Vincent (dir.). 2009. *Tourisme durable et attractivité : comment relancer le projet urbain des stations touristiques ? Le cas des stations de montagne en Pyrénées-Atlantiques*, Pau, UMR 5603 CNRS/UPPA, Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, avec la participation des étudiants du Master 2 aménagement touristique (CARBONI Arnaud, CARON Lilian, FRUGIER Sophie, GERARD Florian, GIELDELMANN Sarah, GOSSELIN Charlène, REGIS Bastien), 127 p.

HATT Emeline. 2007. *Gouvernance environnementale en stations de sports d'hiver : le cas de la procédure U.T.N*. Master Aménagement Touristique. Sous la direction de Vincent VLES et d'Emmanuelle MARCELPOIL, UPPA, 151 p.

HATT Emeline. 2005. *Le développement durable dans les stations de sports d'hiver : entre mythe et réalité. L'exemple de La Clusaz*. Sous la direction de Stéphane LABRANCHE Grenoble : IEP, 107 p.

HATZFELD Hélène (dir.), MOUTTON Yves. 2006. *Les espaces libres, atouts des grands ensembles*. Paris : CERTU, 141 p.

IAURIF. 2002. *Espaces publics : espaces de vie, espaces de ville*. Paris : Col. Les Cahiers, n° 133-134, 160 p.

INGALLINA Patrizia. 2007. « L'attractivité des territoires », in *L'attractivité des territoires : regards croisés*. Paris : MEDDAT-PUCA, pp.9-17

INGALLINA Patrizia. 2005. « Projet urbain et paysage : le projet « Bercy » et les « jardins partagés » ou comment juger attractivité et citoyenneté », in *Cartas Urbanas*. Revista internacional de Urbanismo. Universidad de Las Palmas de Gran Canria : Departemento de Arte, Ciudad y Territorio, Seccion de Urbanistica, n°11, pp. 204-213

INGALLINA Patrizia. 2003. *Le projet urbain*. Paris : PUF, Collection Que sais-je ?, (2è édition ; 1ère édition en 2001), 127 p.

INHËLDER Barbel et PIAGET Jean. 1981. *La représentation de l'espace chez l'enfant*. Paris : PUF (4ème édition)

IPSOS. 2010. *Baromètre API / IPSOS. 2000-2010 : le triomphe de la photo personnelle*. Document en ligne sur le site du Syndicat des entreprises de l'image de la photo et de la communication : www.sipec.org, consulté en octobre 2010, 41 p.

JALLABERT Pascal. 2009. « Enquête : l'avenir des stations pyrénéennes », *Revue Pyrénées Magasine*, « Montagnes rêvées », n°121, janvier-février 2009, pp.22-32

JENCKS Charles. 1977. *The Language of Post-Modern Architecture*. New-York : Rizzoli, sd.

JESSOP Bob. 1998. « l'essor de la gouvernance et ses risques d'échec : le cas du développement économique », *Revue internationale des sciences sociale*, n°155

JODELET Denise (dir.). 1989. *Les représentations sociales*. Paris : PUF

JOSEPH Isaac. 1993. « La rue et la conversation », *Le courrier du CNRS* n°81, [n.p.].

JOSEPH Isaac. 1992. « L'espace public comme lieu de l'action », *Annales de la recherche urbaine*, n°57-58, pp. 210-217

KINGDON John. 1995. *Agendas, alternatives, and public policies*. New York : Longman (2nde édition), 254 p.

KNAFOU Rémy. 1978. *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises : l'aménagement de la montagne à la "française"*. Paris : Masson, 379 p.

LABORDE Pierre. 1998. « Tourisme et littoral aquitain », *Sud-Ouest Européen : revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n°1, février 1998, pp.3-6

LABORDE Pierre. 1993. « La composition urbaine des stations balnéaires côtières », *Recherches urbaines, Architecture urbanisme et aménagement en milieu touristique littoral*, n°8, Bordeaux : CESURB, pp.7-22.

LABORDE Pierre. 1986. « Tourisme, architecture et paysages bâtis », *Revue de Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest*, Tome 57, pp.559-572.

LABORDE Pierre. 1973. « L'urbanisation du Sud de la Côte landaise », *Revue de Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest*, Tome 44, pp.239-268.

LABRANCHE Stéphane. 2004. « Vers une évaluation du développement durable appliquée aux aménagements hydrauliques», *Revue Énergie*, numéro spécial, n°546, pp.305-309

LABROILLE J-P. et LOIR C. 1980. *Une politique départementale du tourisme de montagne ? Pyrénées Atlantiques*. Document provisoire du Ministère de l'Urbanisme et du Logement, Aout 1980

LAFORGUE Jean-Didier. 2005. « Raisons et mises en œuvre d'une composition urbaine paysagère », in *Cartas Urbanas*. Revista internacional de Urbanismo. Universidad de Las Palmas de Gran Canria : Departemento de Arte, Ciudad y Territorio, Seccion de Urbanistica, n°11. pp. 194-203

LAISNEY François. 2001. « Espaces publics : une culture de la résistance à l'automobile », *Géocarrefour*, vol 76, n°1, pp.39-45

LAMIZET Bernard. 2002. *Le sens de la ville*. Paris : L'Harmattan, 242 p.

LAMIZET Bernard et SANSON Pascal (dir.). 1997. *Les langages de la ville*. Marseille : Editions Parenthèses, 187 p.

LANGEVIN Philippe, MUGNIER Robert et MARCELPOIL Emmanuelle. 2008. *Changement climatique dans le massif alpin, état des lieux et propositions*. Rapport établi pour le commissariat à l'aménagement au développement et à la protection du massif alpin. Paris : DIACT, mai 2008, 85 p.

LANQUAR Robert. 1990. *Sociologie du tourisme et des voyages*. Paris : PUF (collection Que sais-je ?), 2ème édition (1ère édition en 1985), 127 p.

LARROQUE-CHOUNET Liliane. 1998. « Paysage et urbanisation sur la côte Sud des Landes », *Sud-Ouest Européen : revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n°1, pp.7-19

LASH Scott. 1990. *Sociology of postmodernism*. London: Routledge, 216 p.

LATOUCHE Serge. 1994. « Développement durable : un concept alibi. Main invisible et mainmise sur la nature », *Revue Tiers Monde*, n°137, janvier-mars 1994, pp.77-94

LEDRUT Raymond. 1973. *Les images de la ville*. Paris : Anthropos, 390 p.

LE GALES Patrick. 2007. « A chaque ville sa gouvernance », *Dossier web de Sciences humaines*, février 2007, pp.20-26. URL : http://www.scienceshumaines.com/index.php?lg=fr&id_article=12676

LE GALES Patrick. 2002. *European Cities. Social Conflicts and Governance*. Oxford : Oxford University Press

LE GALES Patrick. 1997. « Quels intérêts privés dans les villes européennes », in *Villes en Europe*, Paris : Ed. La découverte, p.234

LE LAY Jean-François, PIEGAY Hervé, COSSIN Mélanie. 2005. « Les enquêtes de perception paysagère à l'aide de photographies : choix méthodologiques et exemples en milieu fluvial », *Septièmes Rencontres de Théo Quant*, janvier 2005.

LEVY Jacques et LUSSAULT Michel. 2003. *Dictionnaire de la géographie*. Paris : Belin, 1033 p.

LINDBLOM Charles. 1977. *« Two Models », in Politics and Markets. The World's Political-economic Systems*. New-York : Basic Books, 416 p.

LINOSSIER Rachel, RUSSEIL Sarah, VERHAGE Roelof, ZEPF Marcus. 1997. « Effacer, conserver, transformer, valoriser : le renouvellement urbain face à la patrimonialisation, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°97, pp.23-26

LIPOVETSKY Gille et CHARLES Sébastien. 2004. *Les Temps hypermodernes*. Paris : Grasset, 185 p.

LONGUE Thomas. 2010a. « Ces chantiers qui vont changer la vie du skieur de Gourette », *Sud-Ouest* [en ligne], 16 septembre 2010, URL http://www.sudouest.fr/2010/09/16/ces-chantiers-qui-vont-changer-la-vie-du-skieur-de-gourette-186040-4158.php

LONGUE Thomas. 2010b. « L'année de tous les chantiers. Télécabine du Ley, restaurant d'altitude, réaménagement du centre bourg : la station de ski de la vallée d'Ossau est en chantier », *Sud-Ouest* [en ligne], 16 septembre 2010, URL. http://www.sudouest.fr/2010/09/16/l-annee-de-tous-les-chantiers-186217-4113.php

LONGUE Thomas. 2010c. « La résidence Le Portillo n'ouvrira pas cet hiver », *Sud-Ouest* [en ligne], 22 octobre 2010, URL. http://www.sudouest.fr/2010/10/22/la-residence-le-portillo-n-ouvrira-pas-cet-hiver-218463-4158.php

LORRAIN Dominique. 1998. « Administrer, gouverner, réguler », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°80-81, pp.85-92

LUGINBÜLH Yves. 2005. « Le paysage pour penser le bien-être ?, in FLEURET Sébastien (dir.), *Espaces, Qualité de vie et Bien-être*, in Acte du colloque EQBE d'Angers des 23 et 24 septembre 2004. Angers : Presses de l'Université d'Angers, pp.55-68

LUGINBÜHL Yves. 2001. « La demande sociale de paysage », *Rapport au Conseil national du paysage – séance inaugurale du 28 mai 2001*, 17 p.

LUGINBUHL Yves. 1992. « Nature, paysage, environnement, obscurs objets du désir de totalité », in *Du milieu à l'environnement : pratiques et représentations du rapport homme/nature depuis la Renaissance*. Paris : Economica, pp.11-56

LUSSAULT Michel et STOCK Mathis. 2007. « Tourisme et urbanité », in *Mondes urbains du tourisme.* Paris : Belin, pp. 241-245.

LUSSAULT Michel. 2007. *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*. Paris : Seuil, 366 p.

LYON-CAEN Jean-François. 2008. « La montagne, un paysage en projet », *Revue Espaces*, n°255, pp. 20-28.

LYON-CAEN Jean-François. 2000. « De la station de sports d'hiver à la montagne habitée », *Urbanisme*, n°312, pp. 34-35, 109 p.

LYOTARD Jean-François. 1979. *La condition postmoderne*. Paris : Editions de Minuit

LYNCH Kevin. 1998. *L'image de la cité*. Paris : Dunod (rééd. de 1976 ; première édition américaine : *The Image of the City*, Cambridge, Massachusetts, 1960), 224 p.

MACDOUGALL David. 2004. « L'anthropologie visuelle et les chemins du savoir », *Journal des anthropologues*, pp.179-233, [en ligne], n°98-99, mis en ligne le 22 février 2009. URL :http://jda.revues.org/1751

MAFFESOLI Michel. 2001. *Le Temps des tribus : le déclin de l'individualisme dans les sociétés postmodernes*. Paris : Editions de la Table Ronde (3ème édition, 1ère édition en 1988), 330 p.

MALINOWSKI Bronislaw. 1922. *Argonauts of the Western Pacific*. New York : Routledge, 527 p.

MANCEBO François. 2007. « Cultures, marquage territorial et appropriation du développement durable ». *L'information géographique*, n°3, pp.79-87

MANGIN David, PANERAI Philippe. 1999. *Projet urbain*, Marseille : Editions Parenthèse, 185 p.

Mannoni Pierre. 2006. *Les représentations sociales*. Paris : PUF (1è édition en 1998), 127 p.

MARCEL Odile (dir.). 2006. *Paysage modes d'emploi, pour une histoire des cultures de l'aménagement*. Seyssel : Editions champ Vallon, 289 p.

MARCELPOIL Emmanuelle. 2007. « L'ancrage territorial des stations de montagne : quelles trajectoires et quelles marges de manœuvre ? », *in* BOURDEAU P., *Les sports d'hiver en mutation : crise ou révolution géoculturelle ?*,

MARCELPOIL Emmanuelle. 2006. *Activités économiques et ancrages territorial : l'exemple des stations de montagne – Rapport scientifique d'année 3*. Lyon : rapport pour la Région Rhône-Alpes, 31 p.

MARCELPOIL Emmanuelle. 2003. « *Les systèmes d'acteurs dans les stations* », *in* Actes du colloque Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver, Colloque des 9 et 10 décembre 2002, Courchevel, Facim.

MARCELPOIL Emmanuelle. 1997. *L'organisation économique du sillon alpin, contribution à l'analyse des territoires*. Grenoble : Université Pierre Mendès France, Thèse de doctorat en Economie du développement, sous la direction de Claude COURLET, 302 p.

MARESCA Sylvain. 2007. « Photographes et ethnologues », in Ethnologie française 2007/1, Tome XXXVII , pp.61-67

MARIE Michel. 2004. « L'anthropologue et ses territoires. Qu'est ce qu'un territoire aujourd'hui ? », *Espaces et sociétés*, n°119, p.177-198.

MARKWELL Kevin. 1997. « Dimensions of photography in a nature-based tour », *Annals of Tourism Research*, Volume 24, Issue 1, pp.131-155

MARTINELLI Vincent. 2006. « Immobilier : les stations Béarnaises innovent, Gourette s'offre du quatre étoile », *La République*, 16 novembre 2006, pp.2-3

MASBOUNGI Ariella (dir.). 2003. *Penser la ville par la lumière*. Paris : éditions de la Villette et D.G.U.H.C., 112 p.

MASBOUNGI Ariella et DE GRAVELAINE Frédérique (dir.). 2002a. *Penser la ville par le paysage*. Paris : Editions de la Villette, 97 p.

MABOUNGI Ariella (dir.). 2002b. *Projets urbains en France*. Paris : Editions du Moniteur, 207 p.

MASBOUNGI Ariella (coord.). 2001. *Fabriquer la ville. Outils et méthodes : les aménageurs proposent*. Paris : La documentation française – D.G.U.H.C., 227 p.

MASSOUD Zaher et PIBOUBES Raoul (dir.). 1994. *L'Atlas du littoral de France*. Paris : Editions Jean-Pierre de Monza, 331 p.

MAURINES Béatrice et SANHUEZA Angel. 2004. « Renouvellement du terrain par la photographie », *Bulletin de méthodologie sociologique*, n°81, pp.33-47, [en ligne], mis en ligne le 9 juillet 2008. URL : http://bms.revues.org/index1122.htlm. Consulté le 30 avril 2011

MEAD Margaret et BATESON Gregory. 1942. *Balinese Charachter : a Photographic Analysis*. New York : Academy of Sciences, 278 p.

MENY Yves, THOENIG Jean-Claude. 1989. *Politiques publiques*. Paris : PUF, 391 p.

MERCIER Yves. 2002. « Le vernaculaire touristique : le tourisme comme architecte. Promenade dans Valloire ou : du chaos apparent naît une cohérence impalpable », *Revue de Géographie Alpine*. Tome 90 n°4, pp.49-63

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise (dir.). 2009. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : PUF, 2009 (1ème édition en 1988), 963 p.

MERLIN Pierre. *Tourisme et aménagement touristique : des objectifs inconciliables ?* La documentation française : Paris (collection Etudes), 2007. 231 p.

MICHELIN Yves. 1998. « Des appareils photo jetables au service d'un projet de développement : représentations paysagères et stratégie des acteurs locaux de la montagne thiernoise », *Cybergeo :*

European Journal of Geography, Politique, culture, Représentations, document 65, mis en ligne le 07 décembre 1998. URL : http://www.cybergeo.eu/index5351.htlm

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'EQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER, MINISTERE DE L'ECOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE. 2006. *Planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral*. Paris, 52 p.

MIOSSEC Jean-Marie. 1977. « L'image touristique comme introduction à la géographie du tourisme », in *annales de la Géographie*, t.86, n°473, pp.50-70 ; persée

MOLINER Pascal, RATEAU Patrick et COHEN-SCALI Valérie. 2002. *Les représentations sociales : pratiques des études de terrain*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 230 p.

MONNIER Gérard. 1997. *L'architecture du XX^{ème} siècle*. Que sais-je ? Paris : PUF, 126 p.

MOSCOVICI Serge. 1976. *La psychanalyse son image et son public*. Paris : PUF (1ère édition en 1961).

MOSCOVICI Serge. 1989. « Des représentations collectives aux représentations sociales : éléments pour une histoire », in *Les représentations sociales*. Paris : PUF, pp.79-103

MUCCHIELLI Alex (dir.). 2004. *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines*. Paris : Armand Collin (2ème édition), 303 p.

MULLER Pierre. 1990. *Les politiques publiques*. Paris : PUF, 128 p.

NOAILLES Mikaël. 2008. *La construction d'une économie touristique sur la Côte Aquitaine des années 1820 aux années 1980 : politiques d'aménagement, pratiques sociales et développement local*. Thèse d'histoire. Université de Bordeaux 3, Vol 1, 545 p.

NOVARINA Gilles. 1998. « La construction des demandes sociales par le projet d'urbanisme », *Annales de la recherche urbaine*, n°80-81, pp.173-179

OBSERVATOIRE NATIONAL DU TOURISME. 1999. *La demande touristique en espace littoral*, Paris : O.N.T., col. Données économiques du tourisme n° 34, 59 p.

ODIT. 2008a. *Améliorer la qualité d'usage touristique des espaces publics en ville, des pistes de réflexion et de sensibilisation pour l'action*. Paris : Editions ODIT France, Mini-Guide d'ingénierie touristique n°19, 92 p.

ODIT. 2008b. *Le tourisme estival de montagne, approche comparative des massifs français et étranger : propositions pour dynamiser le marché français*. Paris : ODIT France, 132 p.

OLAGNIER Pierre-Jacques. 1999. « La voirie, trame urbaine des paysages urbains », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°85, pp.162-170

O.M.T. 2002. « Contribution de l'OMT au Sommet mondial pour le développement durable », Johannesburg : 26 août – 4 septembre 2002, URL : http://www.world-tourism.org/sustainable/fr/smdd/WTO-contributions-fr.pdf, 61 p.

OSGOOD Charles., SUCI Georges, TANNENBAUM Percy. 1957. *The measurement of meaning*. University of illinois Press, 346 p.

OSMONT Annick. 1998. « La « governance » : concept mou, politique ferme », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°80-81, pp.19-26

OSTROWSKI Waclaw. 1970. *L'urbanisme contemporain : tendances actuelles*. Paris : Centre de Recherche d'Urbanisme, 685 p.

PAELINCK Jean H. P. et SALLEZ Alain (dir.). 1983. *Espace et localisation : la redécouverte de l'espace dans la pensée scientifique de langue française*. Paris : Economica (impr. Jouve), 340 p.

PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles. 2001 (1è édition en 1996). *Formes urbaine : de l'îlot à la barre*. Marseille : Editions Parenthèses, 196 p.

PANERAI Philippe, DEPAULE Jean-Charles, DEMORGON Marcelle. 1999. *Analyse urbaine*. Marseille : Editions Parenthèses, 189 p.

PAPINOT Christian. 2007. « Le « malentendu productif ». Réflexion sur la photographie comme support d'entretien, Ethnologie française, 2007/1, Tome XXXVII, pp.79-86

PAQUOT Thierry. 2009. *L'espace public*. Paris : La Découverte, 125 p.

PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, YOUNES Chris. 2007. *Habiter, le propre de l'humain : villes, territoires et philosophie*. Paris : Editions de la Découverte, 379 p.

PAQUOT Thierry. 2006. « Pour une ville pleine de rues… », *Urbanisme*, n°346, p.74

PAQUOT Thierry et ZIMMERMANN Annie. 2006. « Ménager toute la ville, entretien avec Jean-Pierre Charbonneau », *Urbanisme*, n°346, pp.43-46

PARK Jung-Yoon. 2008. *Les stratégies et les projets urbains pour l'attractivité territoriale : rôle, place, et signification des nouveaux espaces de consommation urbaine*. Paris : Thèse de l'Institut d'urbanisme (sous la direction de Patrizia INGALLINA), 572 p.

PAULET Jean-Pierre. 2007. *Les villes et la mer*. Paris : éditions Ellipses, 128 p.

PAULET Jean-Pierre. 2002. *Les représentations mentales en géographie*. Paris : Economica, 152 p.

PELE-BONNARD Catherine. 2002. *Marketing & tourisme : première rencontre*. Paris : Chiron éditeur, 191 p.

PELLEGRINO Pierre. 1996. « « L'architecture, tradition et modernité : le mythe de la montagne perdue », *Revue de géographie alpine*, Tome 84, n°3, pp.109-117

PEREC Georges. 1974. *Espèces d'espaces*. Paris : Editions Galilée, 124 p.

PERRET Jacques et TEYSSANDIER Jean-Paul. 2006. *Le tourisme durable par l'expérience*. Guide de savoir-faire n°8, Paris : ODIT France, 79 p.

PERRET Jacques. 1993. *Le développement touristique local. Les stations de sports d'hiver*. Grenoble : Cemagref et Université Pierre Mendès France, 338 p.

PETITEAU Erik. 1998. « Mémoire des lieux ou mémoire des hommes », in *Représentations et images du littoral*. Rennes : Presse Universitaires de Rennes, pp.119-123

PEYRACHE-GADEAU Virginie et PECQUEUR Bernard. 2004. « Les ressources patrimoniales : valorisation par les milieux innovateurs », in CAMAGNI R, MAILLAT D et MATTEACCIOLI A, *Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local*. Neuchâtel : EDEA, coll GREMI, pp.71-89

PLU DE SEIGNOSSE. 2005. MAIRIE DE SEIGNOSSE

PLU DES EAUX-BONNES. 2005. Mairie des Eaux-Bonnes

PICON Antoine. 2001. « Espaces publics, espaces dangereux », *Revue de géographie de Lyon*, vol 76, n°1, pp.23-26

PICON-LEFEBVRE Virginie (dir.). 1997. *Les espaces publics modernes : situations et propositions*. Paris : Groupe Moniteur, 237 p.

PIETTE Albert. 2007. « Fondements épistémologiques de la photographie », *Ethnologie française*, 2007/1, Tome XXXVII, pp.23-28

PINSON Daniel. 2001. « Le renouvellement urbain des grands ensembles : pour quelles formes urbaines et avec quelle place pour l'habitant ? », in *Quelles nouvelles formes architecturales et urbaines pour les grands ensembles ?*, Dialogue de soirée, Urbaponts, en collaboration avec la D.G.U.H.C., la C.D.C. et l'E.N.P.C., collection « Les Dossiers », Paris : C.D.U., pp.41-55. Article en ligne URL : www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu.

PINSON Daniel. 1996. *Architecture et modernité*. Paris : Flammarion, 127 p.

PINSON Gilles. 2009. *Gouverner la ville par le projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris : Presses de Sciences Po. 420 p.

POTTIER Aude. 2010. « Les ambiguïtés du paysage forestier des Landes de Gascogne », article en ligne. URL : www.projetsdepaysage.fr

POUSIN Frédéric. 2010. « Photographier le paysage urbain », *Ethnologie française*. N°4, vol. 40, pp.673-684

POUTISSOU Jean-Claude et NORAZ Pierre. 1997. « L'espace urbain : principes généraux d'organisation des stations », in *Actes du colloque « Les entretiens de la montagne »*, Challes-les-eaux : S.E.A.T.M., pp.15-19

PRADEL Benjamin. 2007. « Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics », *Géocarrefour* [en ligne], n°82/3, 15 p., mis en ligne le : 01 octobre 2010, URL : http://geocarrefour.revues.org/index2177.htlm

PRADES José. 1995. *L'éthique de l'environnement et du développement*. Paris : PUF (collection Que Sais-je ?), 126 p.

PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE, MISSION LITTORAL, CONSEIL GENERAL D'AQUITAINE. 2002. *Littoral aquitain : état des lieux. Livre Bleu*. Bordeaux : Préfecture de la région Aquitaine/ Mission littorale, 111 p.

PRELORENZO Claude et PICON Antoine. *L'aventure du balnéaire : La Grande Motte de Jean Balladur*. Marseille : Editions Parenthèse, 150 p.

QUINCEROT Richard. 2003. « Images et identités territoriales : promouvoir le changement urbain », *Revue urbanisme*, Hors-série n°18, pp.20-23

RAFFESTIN Claude. 1986, "écogénèse territoriale et territorialité ; in *Espaces, jeux et enjeux*, F.Auriac et R.Brunet (dir), Fayard, Paris : Fayard, pp.173-185.

RAGON Michel. 1986. *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme moderne*. Paris : Casterman, rééd augmentée de 1971. Tome 1, 374 p.

RAMBAUD Placide. 1970. « Pour une sociologie des stations de sports d'hiver », *Urbanisme*, n°116, pp.30-31

RAUCH André. 1993. *Les vacances*. Parsi : Presses Unitaires de France (coll. Que sais-je ?), 125 p.

REAU Bertrand et POUPEAU Franck. 2007. « L'enchantement du monde touristique », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°170, pp.4-13

REVIL Philippe et HELLE Raphaël. 2003. *Les pionniers de l'or blanc*. Grenoble : Glénat, 199 p.

REVUE D'INFORMATION MUNICIPALE DE SAINT-LARY SOULAN. 1974. *Saint-Lary Soulan station de sports d'hiver et climatique*, n°4

REY Jacques et SCHERRER Franck. 2001. « Des espaces libres à l'espace public : l'espace public au croisement des politiques et des conceptions de l'urbanisme », *Revue de géographie de Lyon*, vol 76, n°1, pp.123-127

REY Jacques. 1998. « Une nouvelle manière de faire la ville ? », in *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*. Belgique : Pierre Mardaga éditeur, pp.35-48.

REYNIER Véronique. 1996. Les pratiquants des stations de sports d'hiver : représentations sociales et comportements territoriaux. Thèse en Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives, Université Joseph Fourier, 312 p.

RIFKIN Jeremy. 2000. *L'âge de l'accès : la nouvelle culture du capitalisme*. Paris : Edition La Découvert (traduit de l'anglais par Marc Saint-Upéry), 396 p.

ROCA D'HUYTEZA Pierre. 2008. *Station de ski de Gourette : plan de référence*. Département des Pyrénées Atlantiques et commune des Eaux-Bonnes, septembre 2008, 14 p.

ROCA D'HUYTEZA Pierre. 2007. *Projet de restructuration de la station de Gourette, premières pistes de travail*. Département des Pyrénées Atlantiques et commune des Eaux-Bonnes, septembre 2007, 17 p.

RONCAYOLO Marcel. 2007. « Réflexion autour de la notion d'attractivité », in *L'attractivité des territoires : regards croisés*. Paris : MEDDAT-PUCA, pp.43-45

ROUFFET Michel. 1997. « Les attentes de la clientèle dans les station », in *Actes du colloque « Les entretiens de la montagne »*, Challes-les-eaux : S.E.A.T.M., pp.8-12

ROUSSIAU Nicolas et RENARD Elise. 2003. « Des représentations sociales à l'institutionnalisation de la mémoire sociale », *Connexions*, n°80, pp.31-41

ROYER Anne, ROJAT-LEFEBVRE Elisabeth. 1996. *Aménager les espaces publics : le mobilier urbain*. Paris : Le moniteur, 327 p.

ROZ Michel. 1998. « Le point de vue du concepteur, le grand-projet urbain de Grigny, TOUSSAINT Jean-Yves, ZIMMERMANN Monique (dir.) », in *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*. Belgique : Pierre Mardaga éditeur, pp.53-70

RUBY Jay. 1980. « Exposing Yourself : Reflexivity, Anthropology, and Film », *Semiotica*, n°30 (1-2), pp.153-179.

SANSON Pascal (dir.). 2007. *Le paysage urbain. Représentations, significations, communication*. Paris : l'Harmattan, 367 p.

SANSON Pascal. 1999. « La redécouverte du sens des espaces de la ville », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°85, pp.196-206

SCARLES Caroline. 2010. « Where words fail, visuals ignite: Opportunities for Visual Autoethnography in Tourism Research », *Annals of Tourism Research*, Vol. 37, Issue 4, pp.905-926

SCHWARTZ Donna. 1989. « Visual Ethnography : Using Photography in Qualitativer Research », *Qualitative Sociology*, n°12-2, pp.119-154.

SECCHI Bernardo. 2006. *Première leçon d'urbanisme*. Marseille : Ed. Parenthèses (collection Eupalinos, 2ème édition), 155 p.

SECHET Patrice, LAFORGUE Jean-Didier, DEVALIERE Isolde. 1998. *L'urbanité paysagère ou la perception des rapports ville-nature : l'imaginaire des murs à pêches dans l'habiter et le paysage Montreuillois*. Paris : Rapport d'étude pour la ville de Montreuil, 194 p.

SENNETT Richard. 1992. *La ville à vue d'œil : Urbanisme et société*. Paris : Plon, 314 p.

SENNETT Richard. 1979. *Les tyrannies de l'intimité*. Paris : Le Seuil, 283 p.

SET (Secrétariat d'État au tourisme). 2002. *Guide national méthodologique de la réhabilitation de l'immobilier touristique*. Paris : Ministère de l'équipement, du transport, du tourisme et de la mer, 61 p.

SET (Secrétariat d'État au tourisme). 2001. *Tourisme et éthique : la charte nationale d'éthique du tourisme*, 20 août 2001, URL : http://www.tourisme.gouv.fr/politique/topresa8.htlm

SIMON Anthony. 2007. « L'or Blanc dans le Haut-Chablais : typologie des stations de ski des Portes du Soleil », *Revue Espaces*, n°254, pp.46-53.

SÖDERSTRÖM Ola (dir.). 2000. *Des images pour agir : le visuel en urbanisme*. Dijon : édition Payot Lausanne, 139 p.

SONNENFELD Joseph. 1967. « Environnemental perception and adaptation level in the Artic », in Lowenthal David. *Environnemental perception and behavior*. Research Paper, n°109, pp.42-53

SORLIN Pierre (dir.). 1999. *Les sciences humaines et l'image*. Paris : Hermès Science Publications, 286 p., pp.17-47

STIGLITZ Joseph. 2002. *La grande désillusion*. Paris : Fayard (titre original : *Globalization an dits Discontents*, traduit de l'anglais par Paul Chemla), 324 p.

STOCK Mathis (coord.). 2003. *Le tourisme : acteurs, lieux et enjeux*. Paris : Belin, 304p.

STOCK Mathis. 2001. « Brighton and Hove : station ou ville touristique ? Etude théorico-empirique », *Géocarrefour*, vol. 76 n°2, le tourisme et la ville, pp.127-131.

SYNDICAT MIXTE DE GOURETTE/EAUX-BONNES. 2001. *Schéma directeur d'aménagement urbain de Gourette. Mission d'élaboration*. Convention entre le SEGEB et l'agence d'urbanisme Adour-Pyrénées, nd.

TANGERINI Alexandre et SOGUEL Nils. Juin 2004. *Evaluation monétaire de la qualité du paysage*. Chavannes-près-Renens : Working paper de l'Institut des hautes études en administration publique (IDHEAP), UER Finances publiques, 121 p.

TERRENOIRE Jean-Paul. 1985. « Images et sciences sociales : l'objet et l'outil », *revue française de sociologie*, XXVI, pp.509-527

THEYS Jacques. 2003. « La gouvernance, entre innovation et impuissance : le cas de l'environnement », In Dossier 2 : *Gouvernance locale et Développement Durable*, mis en ligne le 1 novembre 2003. URL : http://developpementdurable.revues.org/document1523.html. Consulté le 20 juin 2008.

THIBAUD Jean-Paul. 2002. *Regards en action, ethnométhodologie des espaces publics*. Paris : À la Croisée, 262 p.

TISSOT Henri (dir.). 1975. *Fonctions de l'architecture moderne*. Lausanne : Editions Grammont. Bibliothèque Laffont des grands thèmes, 141 p.

TOMAS François. 2008. « Les temporalités du patrimoine et de l'aménagement urbain », *Geocarrefour*, vol. 79/3 [en ligne], pp.197-212, mis en ligne le 30 janvier 2008. URL : http://geocarrefour.org/index722.htlm. Consulté en mars 2010

TOMAS François (coordinateur). 2002. *Espaces publics, architecture et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique*. Saint Etienne : Publications de l'Université de Saint Etienne, 271 p.

TOMAS François. 2001a. « Du centre civique à l'espace public », *Revue de géographie de Lyon*, vol 76, n°1, pp.3-4

TOMAS François. 2001b. « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *Revue de géographie de Lyon*, vol 76, n°1, pp.75-84

TOMAS François. 1998. « Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes », in *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*. Belgique : Pierre Mardaga éditeur, pp.15-34

TOURAINE Alain. 1992. *Critique de la modernité*. Paris : Fayard, 510 p.

TOUSSAINT Jean-Yves et ZIMMERMANN Monique (sous la direction de). 2001. *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires romandes, 290 p.

TOUSSAINT Jean-Yves, ZIMMERMANN Monique (dir.). 1998. *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*. Belgique : Pierre Mardaga éditeur, 201 p.

TOUSSAINT Jean-Yves, VAREILLES Sophie, ZIMMERMANN Monique. 1997. « L'aménagement concerté dans le Grand Lyon », *Annales de la recherche urbaine*, n°97, pp.61-65

URBAIN Jean-Didier. 2002a. *Sur la plage : mœurs et coutumes balnéaires (XIXè-XXè siècles)*. Paris : Editions Payot & Rivages (3ème édition). 500 p.

URBAIN Jean-Didier. 2002b. « Le résident secondaire, un touriste à part ? », *Ethnologie française*, XXXII, n°3, vol. 32, pp.515-520

URBAIN Jean-Didier. 1993. *L'idiot du voyage*. Paris : Editions Payot, 270 p.

URRY John. 2005. *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris : Armand Colin (édition originale : Sociology beyond societes, Londres, 2000, traduction : Noël Burch), 253 p.

VACHERET Claudine (dir.). 2000. *Photo, groupe et soin psychique*. Lyon : Presses Universitaires de Lyon, 202 p.

VALLOT Charles et ENGEL Claire-Eliane. 2006. « *Ces monts sublimes… » (1803-1895) Anthologie de la littérature alpestre*. Paris : Edition des Régionalismes, 234 p.

VENTURI Robert, SCOTT Brown DENISE et IZENOUR Steven. 1972. *Learning from Las Vegas : The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. Cambridge : MIT Press, sd.

VERDIER Philippe. 2009. *Le projet urbain participatif : apprendre à faire la ville avec ses habitants*. Gap : Editions Adels et Yves Michel, 264 p.

VEYRET Yvette (coord.). 2001. *Les montagnes. Discours et enjeux géographiques*. Paris : Editions SEDES, 140 p.

VIARD Jean (dir.). 2002. *La France des temps libres et des vacances*, Paris : Editions de l'aube datar, 227 p.

VIARD Jean. 2000. *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux.* Edition de l'aube, 169 p.

VILMIN Thierry. 2008. *L'aménagement urbain en France. Une approche systémique pour construire des stratégies d'aménagement durable*. Paris : éditions du CERTU, 216 p.

VIOLIER Philippe. 2002. « La Baule, du tourisme au lieu de vie », *Mappemonde* n°66, 5 p.

VLES Vincent. 2010. « Du moderne au pastiche : questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme». *Mondes du tourisme*, n° 1, juin 2010, pp 39-48.

VLES Vincent et MARCELPOIL Emmanuelle. 2009. « Stations en tension. Permanences et nouveautés en stations touristiques », *Colloque international "Fins et confins du tourisme"*, Grenoble, 26 mai 2009, Maison des Sciences de l'Homme-Alpes.

VLES Vincent (dir.), HATT Emeline, LAFORGUE Jean-Didier, CLARIMONT Sylvie, SECHET Patrice, DELETRAZ Gaëlle. 2009. *Requalification des stations littorales : caractérisation du vieillissement et identification des stratégies de reconquête (application sur le littoral landais à Seignosse-Océan)*, Pau : UPPA- SET-UMR 5603/Conseil général des Landes, 312 p.

VLES Vincent, HATT Emeline (dir.). 2009b. *Requalification des stations littorales. Application sur le littoral landais à Seignosse-Océan. Positionnement touristique et caractérisation de la station*, Pau, Laboratoire SET, UMR 5603 du CNRS et Université de Pau et des Pays de l'Adour, avec la participation des étudiants du Master aménagement touristique (CUCURULO Didier, FABLET Gabriel, JAYMOT Adrien et TRAN VAN Blandine), 78 p.

VLES Vincent. 2007a. « Les résidences secondaires, un casse-tête pour le tourisme littoral français ? » in *Gouvernance des territoires et management touristique : échanges d'expériences et perspectives de coopération*, Séminaire d'étude et de recherche franco-espagnol, Arles, 9 et 10 décembre 2004, Paris : Direction du Tourisme, col. Les Rendez-vous de la Stratégie, 2007, pp.35 à 47

VLES Vincent. 2007b. « Tourisme durable et attractivité : peut-on relancer le projet urbain des stations touristiques ? L'exemple des stations de montagne », *L'attractivité des territoires : regards croisés*, Paris, 3 avril 2007, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable, Plan Urbain Construction Architecture – Université Paris 12, pp.99-103.

VLES Vincent. 2006, *Politiques publiques d'aménagement touristique,* collection Le territoire et ses acteurs, Bordeaux : Presses Universitaires de Bordeaux, 483 p.

VLES Vincent. 2005. « Stations de montagne et développement durable : comment gérer l'immobilier de loisirs en montagne ? », in *Cartas Urbanas*. Revista internacional de Urbanismo. Universidad de Las Palmas de Gran Canria : Departemento de Arte, Ciudad y Territorio, Seccion de Urbanistica, n°11, 233 p.

VLES Vincent (dir), BERDOULAY Vincent et CLARIMONT Sylvie. 2005. *Espaces publics et mise en scène de la ville touristique*. Rapport de recherche. Paris : Ministère délégué au Tourisme, direction du Tourisme – laboratoire SET UPPA-CNRS n° 5603, décembre 2005, 97 p.

VLES Vincent. 2004a. « Espaces publics et mise en scène de la ville touristique *». L'espace public à l'épreuve : Régressions et émergences*, V. BERDOULAY, P.C. GOMES et J. LOLIVE (dir.), Pessac : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, pp.177-186

VLES Vincent. 2004b. « L'hébergement non marchand, un casse-tête pour le tourisme littoral français ? », *Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme*, Arles, 9-10-11 décembre 2004, 20 p.

VOYE Liliane. 2003. « Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ? », *Revue européenne des sciences sociales* [en ligne], XLI-126, mis en ligne le 30 novembre 2009, pp.117-124. URL : http://ress.revues.org/542

WEBER Max. 1992. *Essais sur la théorie de la science*. Paris : Plon, 478 p.

WOZNIAK Marie. 2006a. *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver*. Chambéry : Fondation pour l'action culturelle internationale en montagne, 239 p.

WOZNIAK Marie. 2006b. « Bienvenue à Heïdiland », in DE BIASE Alessia et ROSSI Cristina (dir.). *Chez nous – Territoires et identités dans les mondes contemporains*, pp.29-44

WOZNIAK Marie. 2002. « Les stations de ski : quelles représentations des clientèles pour quel cadre bâti ? », *Revue de Géographie Alpine*, tome 90 n°4, pp.17-31.

WHYTE William H. 1988. *City. Rediscovering the Center*. New York : Doubleday, 386 p.

ZEPF Marcus (dir.). 2004. *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 175 p.

ZEPF Marcus. 2001a. « Les paradigmes de l'espace public », in TOUSSAINT Jean-Yves et ZIMMERMANN Monique (éd). *User, Observer, Programmer et Fabriquer l'espace public* , PPUR, Collection des Sciences Appliquées, Lausanne, pp.61-79

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS III
SOMMAIRE V

INTRODUCTION 1

PREMIERE PARTIE. LA REQUALIFICATION URBAINE, ENJEU DES STATIONS TOURISTIQUES CONTEMPORAINES 11

CHAPITRE 1. LES STATIONS TOURISTIQUES CONTEMPORAINES, DES CONCEPTIONS CINQUANTENAIRE 13

1. Création ex nihilo de stations touristiques en montagne et sur le littoral 14
1.1. Quand la montagne et le littoral deviennent attractifs : naissance et diffusion des stations 15
1.1.1. Un regard nouveau sur la montagne et sur le littoral 15
1.1.2. Renouvellement des pratiques touristiques et du séjour 17
1.1.3. L'intensification des séjours en montagne et sur le littoral 20
1.2. Des stations contemporaines marquées par le sceau du fonctionnalisme 24
1.2.1. L'État keynésien revendique le contrôle de l'espace touristique 24
1.2.2. L'État dans « l'aventure des sports d'hiver » 28
1.2.3. L'État, grand ordonnateur du tourisme balnéaire 33
1.3 Un urbanisme taylo-fordo-keynésio-corbusien en station 37
1.3.1. L'urbanisme "corbuséen" comme doctrine d'aménagement touristique 37
1.3.2. Le zonage spatial ou l'influence taylorienne de l'urbanisme corbuséen 42
1.3.3. La station reproduit la « machine à habiter » et donne la priorité à la mobilité 46
1.3.4. Une conception urbaine complexe 54

2. Le tournant hypermoderne des stations touristiques 61
2.1. Le choix d'un paradigme : « l'hypermodernité » touristique 62
2.1.1. L'hypermodernité comme cadrage conceptuel 62
2.1.2. La culture de consommation et le Sujet au cœur de l'hypermodernité 68
2.1.3. Le post-tourisme d'une hypermodernité ludique 71
2.2. Les stations touristiques contemporaines confrontées à l'hypermodernité 72
2.2.1. Émergence de la « question naturelle » et remise en question de l'aménagement des stations 73
2.2.2. Institutionnalisation d'une évolution : loi Littoral et loi Montagne 78
2.2.3. L'auto-développement ou la reconnaissance du local 81
2.3. Évolution des principes et partis pris de l'urbanisme en station 83
2.3.1. La remise en question de l'architecture moderne des stations 83
2.3.2. *Entre postmodernité architecturale et « néo-tradition » en station* 86

3. Des stations « en tension » 92
3.1. Des contraintes externes : évolution des clientèles et injonction du développement durable 93
3.1.1. L'évolution des clientèles touristiques hypermodernes 94
3.1.2 Développement durable et tourisme durable : nouveaux référentiels d'action publique 102
3.1.3. Au-delà du développement durable : la question du changement climatique 107
3.2. Des contraintes internes : vieillissement d'un modèle urbanistique 111
3.2.1. Le vieillissement du modèle d'aménagement fordo-keynésien 112
3.2.2. Quand le postmodernisme architectural se fait pastiche 115
3.3. La station comme territoire 119
3.3.1. Conceptualisation d'une notion : le territoire 119

3.3.2. De la mise en question des territoires à l'analyse des « ressources territoriales » 121
3.3.3. L'espace public comme ressource (micro)territoriale 125

CHAPITRE 2. REQUALIFIER LES STATIONS PAR LE PROJET : L'ENJEU DES ESPACES PUBLICS 127

1. Les stations touristiques face à la requalification 128
1.1. La requalification par le projet 128
1.1.1. Le projet, une approche réflexive, un concept de l'hypermodernité 128
1.1.2. Le projet urbain, outil de re-conception des villes 131
1.1.3. Du projet urbain en ville au projet de requalification en station 137
1.2. "Refaire la station sur la station", les enjeux des projets de requalification 140
1.2.1. La réhabilitation immobilière au cœur des réflexions 140
1.2.2. La requalification des espaces publics en station, une question récente 146

2. Les espaces publics au coeur des projets de requalification 155
2.1. Un concept opératoire et transdisciplinaire 156
2.1.1. Un concept mobilisé par la philosophie et la sociologie 156
2.1.2. Un concept opérationnel en aménagement et en urbanisme 158
2.1.3. Une notion qui fait débat : entre évincement et renouvellement 160
2.2. Les espaces publics au cœur d'une relation dialectique entre l'individu et la société 162
2.2.1. Une dialectique essentielle entre l'espace et les pratiques sociales 163
2.2.2. Les espaces publics, des espaces de mise en scène, des espaces mis en scène 166
2.2.3. L'urbanité au cœur des espaces publics 169
2.3. Matérialité et immatérialité des espaces publics : des espaces symboliques 170
2.3.1. L'espace public comme paysage 171
2.3.2. Les espaces publics, des espaces sensibles, générateurs d'ambiances 174
2.4. Les espaces publics comme espaces stratégiques, levier des politiques urbaines 175
2.4.1. La question de la marchandisation des espaces publics 175
2.4.2. Les espaces publics : des espaces d'image stratégiques, enjeux d'attractivité 176
2.4.3. Les espaces publics, supports des projets de requalification en station 178

3. La gouvernance, référentiel processuel des projets de requalification 180
3.1. La gouvernance au cœur des politiques publiques d'aménagement des villes et des stations 180
3.1.1. La gouvernance : genèse et fondements d'un concept 181
3.1.2. La gouvernance, outil d'analyse des modes de management en station 183
3.1.3. La déclinaison urbaine de la gouvernance : vers un « néo-urbanisme » 185
3.2. Prendre en compte les destinataires dans les projets d'aménagement 188
3.2.1. Les destinataires des lieux urbains au cœur de la gouvernance 188
3.2.2. Légitimité et modalités d'appréhension de la sphère civile 191
3.2.3. "Le" touriste des stations contemporaines : un « idiot du voyage » qui mérite le détour 195
3.3. Approcher les représentations microterritoriales des destinataires 201
3.3.1. L'entrée par les représentations sociales 201
3.3.2. Les représentations sociales à la croisée des champs géographiques et urbanistiques 203
3.3.3. Des représentations socio-spatiales aux représentations microterritoriales 207

CHAPITRE 3. GOURETTE ET SEIGNOSSE-OCEAN, LES ENJEUX DE LA REQUALIFICATION 211

1. Des stations fordo-keynésiennes en Aquitaine 213
1.1. Gourette et Seignosse-le-Penon : des conceptions ex nihilo 213
1.1.1. Des initiatives locales 213
1.1.2. Des stations plus ou moins « intégrées » 217
1.2. Des conceptions urbanistiques « modernes » 231

1.2.1. Les enjeux du tourisme social à Gourette et Seignosse-le-Penon 231
1.2.2. Des stations marquées par la prégnance de l'automobile 232
1.2.3. Transposition de la « machine à habiter » en montagne et sur le littoral 239
1.3. Des stations en évolution : la diversification des années 1980-1990 243
1.3.1. Element de diversification à Seignosse-le-Penon 243
1.3.2. Eléments de diversification à Gourette 245

2. Des stations en tension 248
2.1. L'évolution des destinataires 248
2.1.1. Croissance de la population permanente à Seignosse-Océan 248
2.1.2. Gourette, une station confrontée à une baisse de fréquentation 253
2.2. Des stations fordiennes vieillissantes 257
2.2.1. La prépondérance des hébergements non marchands en question 257
2.2.2. Les difficultés du tourisme social 260
2.3. Les espaces publics des stations en question 263
2.3.1. Gourette, des espaces publics sans délimitation forte 263
2.3.2. Seignosse-le-Penon, des espaces publics délaissés 268

3. Les prémisses du changement : des stations en voie de requalification 279
3.1. De Seignosse-le-Penon à Seignosse-Océan : une station en quête de sens 279
3.1.1. Multiplication des interventions sur les lieux urbains de la station 279
3.1.2. Vers un projet global de requalification urbaine 280
3.2. Gourette, de la restructuration du domaine skiable à la requalification urbaine 282
3.2.1. Un catalyseur du changement : la restructuration du domaine skiable 282
3.2.2. Du domaine skiable aux lieux urbains : déclinaison de la restructuration 283
3.2.3. Inachèvement du dispositif d'ORIL, ouverture de perspectives d'aménagement 285

SECONDE PARTIE. LES ENQUETES PHOTOGRAPHIQUES, SUPPORTS DES PROJETS DE REQUALIFICATION EN STATION 289

CHAPITRE 4. APPREHENDER LES REPRESENTATIONS MICROTERRITORIALES PAR DES ENQUETES PHOTOGRAPHIQUES 291

1. Des démarches in situ comme fondement méthodologique 292
1.1. Une approche méthodologique fondée sur des démarches qualitatives 292
1.1.1. Démarches préliminaires : les observations in situ 292
1.1.2. Approches complémentaires : entretiens semi-directifs et descriptions en marche 293
1.2. Recours et apport de la photographie comme medium d'enquête 297
1.2.1. Retour sur les apports de l'outil photographique en sciences sociales 297
1.2.2. La photographie, un medium d'enquête discuté 299

2. Des enquêtes photographiques auprès des touristes 301
2.1. Les enquêtes par double classement libre de photographies comme dispositif méthodologique 301
2.1.1. Un choix assumé : quand le chercheur s'institue photographe 302
2.1.2. Modalités du dispositif d'enquête, la constitution des corpus photographiques 303
2.1.3. Application du dispositif : le déroulement des enquêtes photographiques 310
2.2. Les enquêtes photographiques en station : modalités de mise en œuvre 313
2.2.1. Cadrage de la mise en oeuvre 313
2.1.2. Les acteurs : profil des enquêtés à Seignosse-Océan et à Gourette 314
2.3. Une enquête au service de l'analyse des représentations microterritoriales en station 320
2.3.1 Mise en abîme : les enquêtés face à l'enquête 320
2.3.2. Modalités de classement : entre fonctionnalité et sensibilité 323

3. Une analyse des données par traitement statistique 325
3.1. Analyse de contenu et recodage des données : construction des descripteurs synthétiques 326
3.1.1. Mise en garde préalable 326
3.1.2. Un recodage essentiel : les descripteurs qualitatifs 327
3.1.3. Un recodage secondaire : les descripteurs représentatifs 329
3.2. Traitement statistique des données : images représentatives et "nuages de représentations" 332
3.2.1. Analyses statistiques préalables 332
3.2.2. Un traitement synthétique : l'analyse factorielle des correspondances (A.F.C.) 334
3.3. Affiner l'analyse des images collectives : pistes d'approfondissement 347
3.3.1. De l'échantillonnage sur site à l'échantillonnage ciblé : le regard des habitants 347
3.3.2. Variabilité des modalités de classement selon le profil des enquêtés 351
3.3.3. Mise en garde et perspectives méthodologiques 362

CHAPITRE 5. ESPACES PUBLICS ET STATIONS TOURISTIQUES DANS L'HYPERMODERNITE 365

1. L'empreinte de l'hypermodernité sur les représentations "microterritoriales" 365
1.1. Déclinaison urbanistique de la « question naturelle » 366
1.1.1. Nature mythifiée et paysages naturels au cœur de l'attractivité 366
1.1.2. Déclinaisons de la nature en station : les lieux urbains comme paysage 368
1.1.3. De la nature à l'environnement 371
1.2. Le mythe de l'"authenticité territoriale" du cadre bâti 373
1.2.1. Un cadre bâti vernaculaire apprécié 373
1.2.2. L'évocation vernaculaire des conceptions contemporaines 376
1.3. Une critique des conceptions contemporaines fordiennes 379
1.3.1. Mise en cause de la « machine à habiter » 379
1.3.2. La place de l'automobile questionnée 386
1.3.3. La station comme espace vécu ou la hantise du hors-saison 392

2. Les espaces publics, enjeux de l'expérience touristique 395
2.1. L'espace public, un espace difficile à saisir 395
2.1.1. L'espace public, un concept polysémique 396
2.1.2. Les enjeux d'attractivité des espaces publics 398
2.2. Sensibilité des destinataires aux espaces publics des stations touristiques 400
2.2.1. Les espaces de déambulation au cœur de l'expérience touristique 400
2.2.2. Les points de repère, éléments de marquage de l'espace public 407
2.2.3. La gestion et l'entretien quotidien, facteurs d'attractivité des lieux urbains 410

3. Une question d'accessibilité plurielle aux espaces publics 414
3.1. L'accessibilité physique des personnes à mobilité réduite 414
3.1.1. Une injonction revivifiée par la Loi handicap de 2005 414
3.1.2. Au-delà du domaine skiable, réfléchir à l'accessibilité des lieux urbains 415
3.2. L'accessibilité sociale, distinction et marchandisation des espaces publics 417
3.2.1. La station, un espace de distinction 417
3.2.2. Les risques liés à la privatisation des lieux urbains 418
3.3. L'accessibilité symbolique ou la lisibilité de la destination 422
3.3.1. La lisibilité du cadre bâti, enjeu de son acceptabilité 422
3.3.2. La mise en scène des espaces publics au service de leur lisibilité 425

CHAPITRE 6. LA REQUALIFICATION DES STATIONS : ACQUIS DE LA RECHERCHE ET PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT 435

1. Du marqueur microterritorial au projet de requalification urbaine 435
1.1. Identification des marqueurs microterritoriaux à Seignosse-Océan 436
1.1.1. Seignosse-Océan, une station "nature" comme fondement d'attractivité 436
1.1.2. Une critique des espaces à l'abandon 443
1.1.3. Les images « neutres » et « divergentes » : des espaces stratégiques 449
1.2. Exercice programmatique : ébauche d'un projet de requalification à Seignosse-Océan 459
1.2.1. Préambule programmatique : analyse des pistes d'intervention 459
1.2.2. Proposition d'un schéma directeur de requalification 468
1.3. La gouvernance urbaine en question 481
1.3.1. Rétablir la confiance entre les acteurs locaux : un préalable indispensable 482
1.3.2. Une recherche finalisée au service du partage d'un référentiel commun 483

2. La station dans son écrin touristique : l'espace public comme paysage 486
2.1. Identification des marqueurs microterritoriaux à Gourette 486
2.1.1. Un triptyque attractif : nature, "authenticité" et déambulation 486
2.1.2. Des espaces emblématiques souvent jugés répulsifs 490
2.1.3. Des espaces d'enjeux identifiés comme « neutres » ou « divergents » 496
2.2. Pistes d'intervention sur les espaces publics gourettois 502
2.2.1. La réorganisation des flux de circulation motorisée 503
2.2.2. Valoriser le front de neige : le traitement d'un lieu emblématique, Sarrière-Valentin 506
2.2.3. Favoriser la déambulation piétonne par la continuité des cheminements 509
2.3 Gourette, une station en cours de requalification 511
2.3.1. Dimension processuelle du projet de requalification 511
2.3.2. La mise en scène des espaces publics gourettois 517
2.3.3. Pistes complémentaires d'aménagement 527

CONCLUSION 531

BIBLIOGRAPHIE 537
TABLE DES MATIERES 556
TABLE DES FIGURES 561
TABLE DES CLICHES 564
TABLE DES TABLEAUX 567
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES 569
TABLE DES ANNEXES 571

TABLE DES FIGURES

Figure 1. Carte de localisation des terrains d'étude 7
Figure 2. Présentation synthétique du travail de recherche 10
Figure 3. Tableau synoptique des générations de stations 31
Figure 4. Schéma d'aménagement de la Côte Aquitaine (MIACA) 35
Figure 5. Le modèle français de station intégrée 43
Figure 6. Évolution des modèles architecturaux en montagne 53
Figure 7. Maquette du projet de "station sans voiture" aux Ménuires (équipe Candilis, 1963) 58
Figure 8. Motivations des touristes du littoral landais dans le choix de leur destination en 2008 95
Figure 9. Activités et pratiques des touristes sur le littoral landais en 2008 96
Figure 10. Évolution des taux de départs en montagne pour les Français 101
Figure 11. Schémas du développement durable 103
Figure 12. Multiplication des démarches en faveur d'un développement durable en station 105
Figure 13. Évaluation de l'évolution de la couverture neigeuse 108
Figure 14. Simulation sur la durée moyenne de l'enneigement à 1500 mètres (en jours par an), dans les Alpes et les Pyrénées (sous Safran et Crocus) 109
Figure 15. De la planification moderne au projet hypermoderne 131
Figure 16. Schéma interprétatif des "postures" de fréquentation 151
Figure 17. Les éléments de composition du projet de renouvellement des espaces publics en station littorale 152
Figure 18. Grille de synthèse sur les thématiques d'aménagement par espace 152
Figure 19. L'usager au cœur de la conception des espaces publics touristiques : un sujet d'actualité 194
Figure 20. Schéma du processus de représentation 204
Figure 21. Les unités urbaines à Seignosse-Océan 211
Figure 22. Les unités urbaines à Gourette 212
Figure 23. L'opération Seignosse : création d'une station ex nihilo 218
Figure 24. Seignosse-le-Penon dans le schéma d'aménagement de la Côte Aquitaine 221
Figure 25. Les unités paysagères à Seignosse-le-Penon : un découpage fonctionnaliste 223
Figure 26. Premier plan du lotissement de Gourette, 1935 225
Figure 27. « Plan d'ensemble d'aménagement du Centre de Gourette », 1935 226
Figure 28. Redéploiement des constructions en pied de piste dans les années 1970 227
Figure 29. Structure urbaine des stations de "deuxième génération" – l'exemple de Gourette 228
Figure 30. L'offre d'hébergement marchand à Seignosse en 2008 231
Figure 31. L'offre d'hébergement marchand aux Eaux-Bonnes Gourette en 2007 231
Figure 32. Structuration urbaine du Penon 234
Figure 33. Structuration urbaine des Bourdaines 234
Figure 34. Structuration urbaine des Estagnots 234
Figure 35. La structure viaire des stations de "deuxième génération" – l'exemple de Gourette 236
Figure 36. Répartition des espaces de stationnement public et privé à Gourette 236
Figure 37. L'emprise du stationnement dans la station de Gourette 237
Figure 38. Le Valentin, une rivière sous la dalle 239
Figure 39. Organisation de la zone du Golf 244
Figure 40. Estimation du nombre mensuel de nuitées touristiques à Seignosse entre 2003 et 2007 249
Figure 41. Évolution de la population à Seignosse et aux Eaux-Bonnes Gourette entre 1968 et 2007 250
Figure 42. Évolution du nombre de résidences secondaires et principales à Seignosse, entre 1968 et 2007 250
Figure 43. Évolution du nombre de nuitées touristiques à Gourette durant la saison d'hiver 2006/2007 253
Figure 44. Évolution de la fréquentation hivernale (en séjour) du réseau Comète 254
Figure 45. Évolution de la fréquentation hivernale de Gourette en indice (base 100 en 1997) 254
Figure 46. Durée des séjours à Gourette 255
Figure 47. Poids des saisons dans la fréquentation annuelle de Gourette en 2007 256

Figure 48. Nombre de nuitées touristiques durant les saisons estivales 2006 et 2007 à Gourette *256*
Figure 49. L'offre d'hébergement à Seignosse-le-Penon, en 2007 ..... *257*
Figure 50. L'offre d'hébergement aux Eaux-Bonnes Gourette en 2009 ..... *257*
Figure 51. Évolution du nombre de résidences secondaires aux Eaux-Bonnes Gourette et à Seignosse : l'explosion des années 1970 ..... *258*
Figure 52. Répartition des résidences secondaires selon le nombre de pièces, en 2007, à Seignosse et aux Eaux-Bonnes Gourette *259*
Figure 53. Rendement des lits touristiques à Gourette, en 2007 et 2008 ..... *259*
Figure 54. Les hébergements collectifs à Seignosse-Océan *261*
Figure 55. Modalités d'aménagement des stations de "deuxième génération" – l'exemple de Gourette *263*
Figure 56. Conflits d'usage aux heures de points *265*
Figure 57. Identification des dysfonctionnements urbains à Gourette *267*
Figure 58. Le Forum, un espace névralgique dans l'organisation du Penon *269*
Figure 59. Organisation viaire de Seignosse-le-Penon *273*
Figure 60. Lacunes d'entretien du mobilier urbain à Seignosse-Océan *276*
Figure 61. « Le Portillo », une construction à l'arrêt *286*
Figure 62. Schéma du dispositif d'enquête par double classement libre de photographies *311*
Figure 63. Répartition des enquêtés à Seignosse-Océan selon leur statut *314*
Figure 64. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon leur statut *314*
Figure 65. Répartition des touristes enquêtés à Seignosse-Océan selon la durée de leur séjour *315*
Figure 66. Répartition des touristes enquêtés à Gourette selon la durée de leur séjour *315*
Figure 67. Origine géographique des personnes enquêtées à Seignosse-Océan *316*
Figure 68. Origine géographique des personnes enquêtées à Gourette *316*
Figure 69. Age des individus enquêtés à Seignosse-Océan *316*
Figure 70. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon leur genre *316*
Figure 71. Age des individus enquêtés à Gourette *317*
Figure 72. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon leur genre *317*
Figure 73. Répartition des séjournants enquêtés à Seignosse-Océan selon leur mode d'hébergement *317*
Figure 74. Répartition des propriétaires de résidence secondaire enquêtés à Seignosse-Océan selon la durée de leur propriété *317*
Figure 75. Répartition des séjournants enquêtés à Gourette selon leur mode d'hébergement *317*
Figure 76. Répartition des propriétaires de résidence secondaire enquêtés à Gourette selon la durée de leur propriété *317*
Figure 77. Répartition des touristes enquêtés à Seignosse-Océan selon leur fréquentation de la station *318*
Figure 78. Répartition des touristes enquêtés à Gourette selon leur fréquentation de la station *318*
Figure 79. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon le nombre d'enfants à charge *318*
Figure 80. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon le nombre de personnes vivant dans le foyer *318*
Figure 81. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon le nombre d'enfants à charge *318*
Figure 82. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon le nombre de personnes vivant dans le foyer *318*
Figure 83. Répartition des touristes enquêtés à Seignosse-Océan selon leur mode d'hébergement permanent *319*
Figure 84. Répartition des touristes enquêtés à Seignosse-Océan selon leur lieu de résidence permanent *319*
Figure 85. Répartition des touristes enquêtés à Gourette selon leur mode d'hébergement permanent *319*
Figure 86. Répartition des touristes enquêtés à Gourette selon leur lieu de résidence permanent *319*
Figure 87. Nombre de refus avant participation d'un individu aux enquêtes photographiques *320*
Figure 88. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon le nombre de groupes formés à partir du corpus T1 ..... *323*
Figure 89. Répartition des individus enquêtés à Seignosse-Océan selon le nombre de groupes formés à partir du corpus T2 ..... *323*
Figure 90. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon le nombre de groupes formés à partir du corpus T1 ..... *323*

Figure 91. Répartition des individus enquêtés à Gourette selon le nombre de groupes formés à partir du corpus T2 323
Figure 92. Critères de classement des photographies par les enquêtés (enquêtes "littoral") 324
Figure 93. Critères de classement des photographies par les enquêtés (enquêtes "montagne") 324
Figure 94. Identification des photographies de Seignosse-Océan à tendance attractive 333
Figure 95. Schéma de la répartition des modalités de variables d'après l'A.F.C. appliquée aux corpus T1 337
Figure 96. Schéma de la répartition des modalités de variables d'après l'A.F.C. appliquée aux corpus T2 337
Figure 97. Les "nuages colorés" symbolisant les univers de représentations 338
Figure 98. "Nuages des représentations" pour T1 – stations balnéaires 339
Figure 99. Exemple de répartition des images de T1 (corpus des stations balnéaires) 340
Figure 100. "Nuages des représentations" pour T1 – stations de sports d'hiver 341
Figure 101. Exemple de répartition des images de T1 (corpus des stations de sports d'hiver) 342
Figure 102. "Nuages des représentations" pour T2 – Seignosse-Océan 343
Figure 103. Exemple de répartition des images de T2 (corpus Seignosse-Océan) 344
Figure 104. "Nuages des représentations" pour T2 – Gourette 345
Figure 105. Exemple de répartition des images de T2 (corpus Gourette) 346
Figure 106. A.F.C. enquêtes littoral (T1), panel des habitants 349
Figure 107. A.F.C. enquêtes littoral (T2), panel des habitants 350
Figure 108. Un dispositif de gestion des circulations : les "zones piétonnes" 406
Figure 109. L'histoire des stations de sports d'hiver contée par la FACIM 423
Figure 110. Carte de localisation des archipels d'altitude 424
Figure 111. Thématiques de concertation selon la sensibilité des destinataires 427
Figure 112. Thématiques d'intervention sur l'espace public des stations littorales 431
Figure 113. Exemples de modulation du mobilier selon les lieux urbains 461
Figure 114. Développement d'un cheminement continu reliant le Penon aux Bourdaines 463
Figure 115. Exemples d'aménagements et de paysagement des nappes de stationnements 465
Figure 116. Le paysagement des stationnements en front de mer (Saint-Jean de Monts) 465
Figure 117. Reconquête de la nature sur les parkings de Saint-Valéry-sur-Somme 465
Figure 118. Schéma de requalification des promenades et médiations maritimes 470
Figure 119. Schéma de requalification des accès à l'océan 472
Figure 120. L'axe "promenade commerciale vers l'océan", schéma d'objectif 473
Figure 121. Schéma de requalification de l'axe commercial 474
Figure 122. Schéma de l'axe majeur « espaces verts et golf » 476
Figure 123. Schéma de l'axe majeur « équipements » 477
Figure 124. Schéma d'aménagement des poches "résidentialisées" 479
Figure 125. Ébauche d'un schéma directeur de requalification urbaine et paysagère 480
Figure 126. Requalifier le carrefour central, nœud essentiel de la station 503
Figure 127. Redonner à la « place » Sarrière sa véritable vocation 504
Figure 128. Supprimer les stationnements sur voirie 505
Figure 129. Restructuration de la place Sarrière 507
Figure 130. Ouvrir la dalle du Valentin sur la montagne 508
Figure 131. Une promenade en front de neige 508
Figure 132. Requalifier le sentier piéton : la "boucle" de la station 510
Figure 133. Proposition d'un schéma de requalification synthétique 510
Figure 134. Le projet de télécabine : une opportunité pour une réflexion globale d'aménagement 513
Figure 135. Une visite urbaine et architecturale à Gourette 514
Figure 136. Schéma de requalification des espaces publics gourettois 515
Figure 137. Médiatisation du projet de requalification 516
Figure 138. Plan d'aménagement des espaces publics de Gourette 517
Figure 139. Plan de mise en lumière de Gourette 518
Figure 140. Le projet de « Maison de Gourette » 525

TABLE DES CLICHES

Cliché 1. La "grenouillère" des Ménuires *44*
Cliché 2. La "grenouillère" à Piau-Engaly *44*
Cliché 3. Plan de la station d'Arc 2000 ..... *44*
Cliché 4. Le front de neige de La Pierre-Saint-Martin *45*
Cliché 5. La face arrière du front de neige des Sept-Laux (Prapoutel) *45*
Cliché 6. Le front de mer de Port Barcarès *45*
Cliché 7. Des parkings pour tout centre *47*
Cliché 8. La dalle du Valentin à Gourette : une station à deux étages *48*
Cliché 9. Structure sur pilotis dans la station de Port d'Albret (Vieux-Boucau) *48*
Cliché 10. La dalle du Valentin: un espace minéral *48*
Cliché 11. La passerelle de La Pierre-Saint-Martin *48*
Cliché 12. Les terrasses en station : des "lieux de visibilité" *50*
Cliché 13. Des immeubles "avant-gardistes" *52*
Cliché 14. Un immeuble sans cachet à La Pierre-Saint-Martin *57*
Cliché 15. Le quartier Antigone à Montpellier, un modèle de postmodernisme architectural *88*
Cliché 16. La station de Valmorel : entre architecture postmoderne et « (néo-)régionale » *91*
Cliché 17. Du postmodernisme architectural au pastiche : le "relookage" du cadre bâti *91*
Cliché 18. Les constructions contemporaines vantent les vertus du vernculaire *118*
Cliché 19. Exemples d'aménagement dans les grandes agglomérations françaises *133*
Cliché 20. Les bassins d'eau de mer de Seignosse-le-Penon *219*
Cliché 21. Une urbanisation "panoramique" dans les années 1930-1960 ..... *224*
Cliché 22. L'irréductible « étoile des neiges » sur la place Sarrière *227*
Cliché 23. Le complexe du Valentin en pied de pistes *228*
Cliché 24. La butte Sendeits : une urbanisation fordienne des années 1970 ..... *229*
Clichés 25. Les constructions "panoramiques" des années 1930-1960 ..... *229*
Cliché 26. Les constructions en pied de pistes dans les années 1970 ..... *230*
Cliché 27. L'avenue Chambrelent : épine dorsale de Seignosse-le-Penon *232*
Cliché 28. Des stationnements au plus près des plages *233*
Cliché 29. La voiture au pied du domaine skiable en 1962 ..... *235*
Cliché 30. De vastes espaces de stationnement en pied de piste en 2009 ..... *235*
Cliché 31. L'esplanade du Valentin à Gourette : une dalle urbaine en front de neige *237*
Cliché 32. Les passerelles comme outil architectural de séparation des circulations *238*
Cliché 33. La verticalité architecturale face à la montagne *239*
Cliché 34. Un cadre architectural "néo-régional" à Seignosse-le-Penon *240*
Cliché 35. Un modernisme architectural lisible dans les conceptions de Seignosse-le-Penon *240*
Cliché 36. Des galeries commerciales couvertes en station *241*
Cliché 37. L'immeuble collectif : entre « machine à habiter » et « cage à lapin » *242*
Cliché 38. Multiplication des équipements de loisirs à Seignosse-le-Penon dans les années 1980-1990 ..... *243*
Cliché 39. La Z.A.C. du golf, un quartier résidentiel au style "néo-californien" *245*
Cliché 40. Le cinéma : nouvel équipement de loisir à Gourette dans les années 1980 ..... *245*
Cliché 41. De la cabane au chalet : évolution du modèle architectural pyrénéen *246*
Cliché 42. La résidence du Portillo : un pastiche haut de gamme ? *247*
Cliché 43. Prépondérance de la circulation motorisée sur la déambulation piétonne *264*
Cliché 44. La dalle du Valentin : lisibilité et accessibilité limitées *265*
Cliché 45. Un exemple de lisibilité limitée : l'escalier du Valentin *266*
Cliché 46. Conflits d'usage au niveau du front de neige, place Sarrière *267*
Cliché 47. Le forum : un espace dégradé *271*
Cliché 48. Le forum, des limites public/privé peu lisibles *271*

Cliché 49. Coupures de cheminement entre le Penon et les Bourdaines *272*
Cliché 50. Le forum à la fin des années 1960 : commerces ouverts et promenade en bois *274*
Cliché 51. Le pont-marchand en bois, dans les années 1970 ..... *274*
Clichés 52. Un pont marchand qui obscurcit l'accès visuel au littoral *274*
Clichés 53. Difficultés d'entretien des espaces résiduels du pont-marchand *275*
Clichés 54. Des limites public/privé difficilement traitées au niveau du parc aquatique *276*
Cliché 55. Exemples de clichés incorporés à la série des photographies de stations littorales *304*
Cliché 56. Image de Formigal non intégrée à la série des photographies de stations de montagne *305*
Cliché 57. Des biais liés à une trop grande mise en scène de la photographie *305*
Cliché 58. Les enquêtes photographiques à Seignosse-Océan *311*
Cliché 59. Les enquêtes photographiques à Gourette *312*
Cliché 60. La nature, un vecteur fort d'attractivité touristique *366*
Cliché 61. La nature dans la station : l'espace public comme paysage *369*
Cliché 62. Quand la nature adoucit le cadre bâti *371*
Cliché 63. De la nature à l'environnement *372*
Cliché 64. L'attractivité du cadre bâti « authentique » *373*
Cliché 65. Des conceptions contemporaines au vocabulaire architectural traditionnel *376*
Cliché 66. Attractivité relative de l'habillage du cadre bâti *378*
Cliché 67. Une critique mesurée des hébergements en pied de piste *381*
Cliché 68. Une critique acerbe de la « machine à habiter » en station *382*
Cliché 69. Des immeubles plus ou moins bien intégrés mais toujours critiqués *385*
Cliché 70. Des espaces de stationnements critiqués *387*
Cliché 71. Avoriaz, une station sans voiture *388*
Cliché 72. Des moyens de transport originaux *390*
Cliché 73. Un stationnement périphérique plus ou moins apprécié *390*
Cliché 74. Des espaces de stationnement plus ou moins appréciés *391*
Cliché 75. Des stations marquées par une forte saisonnalité touristique *393*
Cliché 76. De la station à la ville de montagne/littoral *394*
Cliché 77. Des espaces de déambulation attractifs *401*
Clichés 78. Quelle place pour le piéton en station ? *403*
Cliché 79. Des images « divergentes » de voirie *404*
Cliché 80. Exemples de points de repère paysagers *407*
Cliché 81. Des points de repère paysagers plus ou moins appréciés *408*
Cliché 82. Quand l'espaces public devient œuvre d'art *410*
Cliché 83. Des dégradations peu appréciées sur le littoral *411*
Cliché 84. Des défauts d'entretiens relativisés en montagne *412*
Cliché 85. Une accessibilité relative aux espaces publics de La Pierre Saint-Martin *416*
Cliché 86. Des formes de privatisation des espaces publics *418*
Cliché 87. La galerie commerçante de La Pierre Saint-Martin, ... *420*
Cliché 88. Une absence de bancs publics qui fait cruellement défaut *420*
Cliché 89. La mise en scène des espaces publics en station *426*
Cliché 90. L'art dans la ville, enjeu de la composition urbaine à La Grande Motte *428*
Cliché 91. L'ambiance nocturne de la promenade en bord de mer à Sète *429*
Cliché 92. Une temporalité saisonnière plus ou moins lisible dans l'espace public *430*
Cliché 93. Continuité et structuration des espaces publics – La Grande-Motte *432*
Cliché 94. La nature, un élément central de l'attractivité touristique de Seignosse-Océan *436*
Cliché 95. Des espaces de loisirs appréciés *439*
Cliché 96. L'aire de jeux du Penon : un espace de loisirs délabré *440*
Cliché 97. La nature dans la station, facteur d'attractivité des lieux urbains *441*
Cliché 98. Un cadre bâti végétalisé apprécié des destinataires mais plus critiqué par les habitants *442*
Cliché 99. Des espaces stratégiques dégradés *444*
Cliché 100. Déficits d'entretien à Seignosse-Océan en pleine saison touristique *446*

Cliché 101. Une forte saisonnalité touristique qui nuit à l'image de la destination *447*
Cliché 102. Des images plutôt répulsives de cadre bâti *448*
Cliché 103. Des espaces de voirie et de stationnement plutôt répulsifs *449*
Cliché 104. Des images de cadre bâti faisant l'objet de représentations divergentes *450*
Cliché 105. Des représentations divergentes de l'entrée en station à Seignosse-Océan *451*
Cliché 106. Des représentations divergentes de la place Castille : habitants satisfaits, touristes circonspects *452*
Cliché 107. Un skate parc qui pose question *454*
Cliché 108. Des représentations divergentes de la salle des Bourdaines *455*
Cliché 109. L'autre visage d'Atlantic Park *455*
Cliché 110. Des représentations divergentes des espaces de déambulation *456*
Cliché 111. Juxtaposition d'opérations dissociées *460*
Cliché 112. Les transitions public-privé ou la question du traitement des limites *461*
Cliché 113. Accessibilité et lisibilité de l'océan *462*
Cliché 114. Renforcer les médiations à l'océan *464*
Cliché 115. L'intégration des nappes de stationnement *464*
Cliché 116. Des ambiances variées *466*
Cliché 117. Les effets de la temporalité à Seignosse-Océan *467*
Cliché 118. Des cheminements plus ou moins bien intégrés *468*
Cliché 119. Un triptyque attractif : la nature, les chalets et les espaces de déambulation *487*
Cliché 120. La station thermale des Eaux-Bonnes : un enjeu d'attractivité *489*
Cliché 121. Des espaces de restauration plutôt attractifs *490*
Cliché 122. Quand la station rappelle la banlieue *491*
Cliché 123. Des défauts d'entretien faiblement critiqués *493*
Cliché 124. Le "front de neige", un espace emblématique peu valorisé *494*
Cliché 125. Des images plutôt répulsives de l'entrée en station *495*
Cliché 126. Des espaces de déambulation plutôt répulsifs *496*
Cliché 127. La dalle du Valentin à nu, en janvier 2010 ..... *497*
Cliché 128. Des représentations divergentes de la dalle du Valentin *498*
Cliché 129. Des représentations divergentes du front de neige *499*
Clichés 130. Des représentations divergentes des espaces culturels et de loisir *500*
Cliché 131. Des représentations divergentes des espaces de voirie : la déambulation en question *501*
Cliché 132. Des représentations divergentes des espaces de stationnement *502*
Cliché 133. Rencontre entre les concepteurs des lieux urbains à Gourette *514*
Cliché 134. La télécabine du Ley, nouveau moyen d'accès à la station *516*
Cliché 135. Les lampadaires azurés : nouvelle gamme de mobilier à Gourette *519*
Cliché 136. Intégration d'une contrainte : les caniveaux de la place Sarrière *519*
Cliché 137. Le revêtement des sols : un outil de marquage des limites *520*
Cliché 138. Un mobilier urbain à l'échelle du cadre bâti *521*
Cliché 139. Des jardinières massives, pour protéger la végétation contre les ruminants *522*
Cliché 140. Un mobilier disposé de façon à marquer les limites *522*
Cliché 141. Flânerie et repos gratuits, la magie des bancs publics *523*
Cliché 142. Une place ouverte sur la montagne *523*
Cliché 143. Le front de neige en travaux au niveau, place Sarrière *524*
Cliché 144. Une place plutôt qu'un rond-point aux Marcassins *526*
Cliché 145. Une patinoire synthétique sur la dalle du Valentin *527*
Cliché 146. Exemples de mobilier urbain de détente et de loisirs *527*
Cliché 147. Un design par soustraction : supprimer les plots bétonnés *528*
Cliché 148. Déclinaison de lampadaires à Gourette *537*
Cliché 149. Affiner les détails : remplacer les anciens modèles de lampadaire encore présents *529*
Cliché 150. Renforcer l'accessibilité de la chapelle *529*

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1. Un triptyque hypermoderne : gouvernance, développement durable et territoire *67*
Tableau 2. Caractéristiques de l'espace urbain des stations de montagne selon les générations de stations *147*
Tableau 3. Les types d'insatisfactions liés à « l'espace-station » *147*
Tableau 4. Grille d'analyse des composantes de l'espace public *149*
Tableau 5. Degré de réponse aux principales composantes des espaces publics des stations de deuxième génération *149*
Tableau 6. Évolution démographique à Seignosse entre 1968 et 2007 ..... *251*
Tableau 7. Population de plus de quinze ans à Seignosse selon la catégorie socioprofessionnelle *251*
Tableau 8. Lieux de travail des actifs de Seignosse de quinze ou plus ayant un emploi *252*
Tableau 9. Tableau synthétique sur les stations étudiées *278*
Tableau 10. Tableau synthétique des déclinaisons urbaines et paysagères des stations littorales *307*
Tableau 11. Tableau synthétique des déclinaisons urbaines et paysagères des stations de montagne *308*
Tableau 12. Une dépendance significative pour l'ensemble des Khi-Deux réalisés *334*
Tableau 13. Variance expliquée par les facteurs (T1 – stations balnéaires) *335*
Tableau 14. Variance expliquée par les facteurs (T2 – Seignosse-Océan) *335*
Tableau 15. Variance expliquée par les facteurs (T1 – stations de sports d'hiver *335*
Tableau 16. Variance expliquée par les facteurs (T2 – Gourette) *335*
Tableau 17. Contribution des modalités en ligne (T1 – stations balnéaires) *336*
Tableau 18. Contribution des modalités en ligne (T2 – Seignosse-Océan) *336*
Tableau 19. Contributions des modalités en lignes (T1 – stations de sports d'hiver) *336*
Tableau 20. Contribution des modalités en ligne (T2 - Gourette) *336*
Tableau 21. Les images de Seignosse-Océan identifiées comme attractives (enquêtes "habitant") *348*
Tableaux 22. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon le genre *352*
Tableaux 23. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon le genre *352*
Tableaux 24. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon la connaissance de la station *353*
Tableau 25. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon la connaissance de la station *353*
Tableaux 26. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon l'origine géographique *354*
Tableaux 27. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon l'origine géographique *354*
Tableaux 28. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon l'âge des enquêtés *355*
Tableaux 29. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon l'âge *355*
Tableaux 30. Classement des photos de l'enquête "littoral" selon le statut de l'enquêté *356*
Tableaux 31. Classement des photos de l'enquête "montagne" selon le statut de l'enquêté *356*
Tableaux 32. Classement différentiel des corpus photographiques de l'enquête "littoral" *357*
Tableaux 33. Classement différentiel des deux corpus photographiques de l'enquête "montagne" *357*
Tableau 34. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "littoral" selon le genre *358*
Tableaux 35. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "montagne" selon le genre *358*
Tableaux 36. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "littoral" selon l'origine géographique des enquêtés *359*
Tableaux 37. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "montagne" selon l'origine géographique *359*
Tableaux 38. Classement différentiel des corpus de l'enquête "littoral" selon le statut de l'enquêté *360*
Tableaux 39. Classement différentiel des deux corpus de l'enquête "montagne" selon le statut de l'enquêté *361*
Tableau 40. Les espaces naturels au centre de la classification *367*
Tableau 41. Le paysage, notion clef des touristes en montagne *368*
Tableau 42. Exemples d'intitulés relatifs à l'"authenticité territoriale" du cadre bâti *375*
Tableau 43. Une critique acerbe de l'urbanisme fordo-productiviste *384*
Tableau 44. Les représentations paradoxales des espaces de stationnement : un mal plus ou moins nécessaire *389*
Tableau 45. La « contre-image » de la station en dehors de la saison touristique *392*

Tableau 46. L'espace public indicible *396*
Tableau 47. L'espace public comme espace du « vivre-ensemble » *396*
Tableau 48. L'espace public comme espace marchand *397*
Tableau 49. Des aménagements urbains qui participent à l'attractivité des destinations *399*
Tableau 50. Les espaces publics, des espaces largement identifiés *399*
Tableau 51. Les espaces de déambulation, des images centrales dans le classement des enquêtés *400*
Tableau 52. Des critiques à l'encontre de la marchandisation des espaces de rencontre *421*

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

A.F.C. : Analyse factorielle des correspondances

AFIT : Agence française d'ingénierie touristique

ANEL : Association nationale des élus du littoral

ANEM : Association nationale des élus de la montagne

A.N.M.S.M. : Association nationale des maires des stations de montagne

ATER : Attaché(e) temporaire d'enseignement et de recherche

C.A.U.E. : Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement

C.D.C. : Caisse des dépôts et des consignations

C.D.T. : Comité départemental du tourisme

C.D.T.L. : Comité départemental du tourisme des Landes

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

C.I.A.M. : Comité interministériel pour l'aménagement de la montagne ou Congrès internationaux d'architecture moderne

C.I.A.T. : Commission interministérielle d'aménagement du territoire

C.N.R.S. : Centre national de recherche scientifique

C.S.P. : Catégorie socio-professionnelle

C.S.T.B : Centre scientifique et technique du bâtiment

DATAR : délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

D.D.A. : Direction départementale de l'agriculture

D.D.E. : Direction départementale de l'équipement

D.E.A.T.M. : Direction des études et de l'aménagement touristique de la montagne

D.G.C.I.S. : Direction générale de la compétitivité de l'industrie et des services

O.C.D.E. :

O.N.T. : Office national du tourisme

O.P.A.H. : Opérations programmées d'amélioration de l'habitat

ODIT : Observation, développement et ingénierie touristiques

O.M.T. : Organisation mondiale du tourisme

ORIL : Opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisir

PADD : Plan d'aménagement et de développement durable

PAVE : Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

PLU : Plan local d'urbanisme

P.N.R. : Parc naturel régional

POS : Plan d'occupation des sols

P.P.D.T. : Plan pluriannuel de développement touristique

P.T.T. :

PUF : Presses universitaires de France

SATEL : Société d'aménagement touristique et d'équipement des Landes

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

S.D. : Sans déterminent

S.D.A.U. : Schéma directeur d'aménagement urbain

S.E.A.T.M. : Service d'équipement et d'aménagement touristique de la montagne

SEM : Société d'économie mixte

SEN : Secteur d'équilibre naturel

SEPA : Société d'équipement des Pyrénées-Atlantiques

D.G.F. : Dotation globale de fonctionnement

D.G.U.H.C. : Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction

E.D.F. : électricité de France

EPSA : Établissement public des stations d'altitude

FACIM : Fondation pour l'action culturelle en montagne

F.M.I. : Fond monétaire international

FRAPNA : Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature

GAM : Groupe d'action municipal

GIEC : Groupe intergouvernemental d'experts sur le climat

H.L.M. : Habitat à loyer modéré

IAURIF : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France

INA : Institut national de l'audiovisuel

INSEE : Centre national de la statistique et des études économiques

IPSOS :

Laboratoire « SET » : Société, environnement, territoire

MIACA : Mission interministérielle d'aménagement de la côte Aquitaine

MIALR : Mission interministérielle d'aménagement du Languedoc-Roussillon

SEPANSO : Fédération des sociétés pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud-Ouest

SET : Secrétariat d'État au tourisme

S.P.L. : système productif localisé

S.R.U. : Solidarité et renouvellement urbain

S.T.L. : Système touristique localisé

T.G.V. : Train à grande vitesse

T.V.A. : Taxe sur la valeur ajoutée

U.P.A. : Unité prioritaire d'aménagement

U.P.P.A. : Université de Pau et des Pays de l'Adour

U.T.N. : Unité touristique nouvelle

V.R.T. : Village résidentiel de tourisme

V.V.F. : Villages vacances familles

V.V.T. : Villages vacances tourisme

Z.A.C. : Zone d'aménagement concertée

Z.R.R. : Zone de revitalisation rurale

Nota bene : les lettres des sigles sont séparées par des points, alors que les acronymes sont écrits d'un seul tenant.

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1. Grille d'entretien semi-directif – Seignosse-Océan et Gourette *572*
Annexe 2. Corpus photographique T1 relatif aux stations balnéaires variées *573*
Annexe 3. Corpus photographique T2 relatif à Seignosse-Océan *577*
Annexe 4. Corpus photographique T1 relatif aux stations de sports d'hiver variées *580*
Annexe 5. Corpus photographique T2 relatif à la station de Gourette *584*
Annexe 6. Questionnaire fermé de clôture – identification du profil des enquêtés à Seignosse-Océan *587*
Annexe 7. Questionnaire fermé de clôture – identification du profil des enquêtés à Gourette *588*
Annexe 8. Profil succinct des destinataires enquêtés par échantillonnage sur site à Seignosse-Océan *590*
Annexe 9. Profil succinct des destinataires enquêtés par échantillonnage sur site à Gourette *592*
Annexe 10. Nombre de commentaires émis sur chaque photographie du corpus T1 relatif aux stations littorales variées *595*
Annexe 11. Nombre de commentaires émis sur chacune des photos relatives au corpus T2 relatif à Seignosse-Océan *597*
Annexe 12. Nombre de commentaires émis sur chaque photographie du corpus T1 relatif aux stations de sports d'hiver variées *599*
Annexe 13. Nombre de commentaires émis sur chaque photographie du corpus T2 relatif à Gourette *601*
Annexe 14. Liste et dénombrement des « photos représentatives » – enquêtes « littoral » *603*
Annexe 15. Listes et dénombrement des « photos représentatives » – enquêtes « montagne » *604*
Annexe 16. Identification des photos de stations balnéaires variées à tendance attractive *606*
Annexe 17. Identification des photos de stations balnéaires variées à tendance répulsive *607*
Annexe 18. Identification des photos de Seignosse-Océan à tendance attractive *608*
Annexe 19. Identification des photos de Seignosse-Océan à tendance répulsive *609*
Annexe 20. Identification des photos de stations de sports d'hiver variées à tendance attractive *610*
Annexe 21. Identification des photos de stations de sports d'hiver variée à tendance répulsive *611*
Annexe 22. Identification des photos de Gourette à tendance attractive *612*
Annexe 23. Identification des photos de Gourette à tendance répulsive *613*
Annexe 24. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « attractives » et « plutôt attractives » des stations balnéaires (corpus T1) *614*
Annexe 25. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « répulsives » et « plutôt répulsives » des stations balnéaires (corpus T1) *618*
Annexe 26. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « neutres » et « indéterminées » des stations balnéaires (corpus T1) *621*
Annexe 27. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « attractives » et « plutôt attractives » de Seignosse-Océan (corpus T2) *623*
Annexe 28. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « répulsives » et « plutôt répulsives » de Seignosse-Océan (corpus T2) *626*
Annexe 29. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « neutres » et « divergentes » de Seignosse-Océan (corpus T2) *628*
Annexe 30. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « attractives » et « plutôt attractives » des stations de sports d'hiver variées (corpus T1) *630*
Annexe 31. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « répulsives » et « plutôt répulsives » des stations de sports d'hiver variées (corpus T1) *634*
Annexe 32. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « neutres » et « divergentes » des stations de sports d'hiver variées (corpus T1) *636*
Annexe 33. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « attractives » et « plutôt attractives » de Gourette (corpus T2) *639*
Annexe 34. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « répulsives » et « plutôt répulsives » de Gourette (corpus T2) *641*
Annexe 35. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « neutres » et « divergentes » de Gourette (corpus T2) *643*

Annexe 1. Grille d'entretien semi-directif – Seignosse-Océan et Gourette

GRILLE D'ENTRETIEN – SEIGNOSSE-OCÉAN / GOURETTE

Questions préliminaires pour les « destinataires » (touristes et habitants)

- Quel est votre lieu de résidence ?

- Si vous n'habitez pas dans la station, combien de temps y restez-vous ? La fréquentez-vous régulièrement ? Quelle fréquence en moyenne ? À quelle saison ? Pourquoi cette saison ?

- Si vous habitez la station, depuis combien de temps êtes-vous installés ici ? Y habitez-vous à l'année ? Travaillez-vous ici et, si oui, quelle est votre profession ? Pourquoi avoir choisi ce lieu de résidence ?

Questions préliminaires pour les concepteurs

- Depuis quand travaillez-vous pour cette station ? Y habitez-vous ?

- Quel rôle jouez-vous dans son aménagement ?

Caractéristiques générales de la station (questions communes)

- Que suggère immédiatement à votre esprit, « Seignosse-Océan » / « Gourette »?

- Qu'est-ce qui fait selon-vous l'originalité de cette station, quels en sont les éléments caractéristiques (qui la différencient des autres) ?

- Quels sont les lieux que vous aimez dans cette station ? Y a-t-il des endroits où vous aimez vous retrouver, que vous aimez fréquenter (en dehors de la plage/des pistes) ?

- Y a-t-il des lieux qui vous déçoivent (des points que vous jugez négatifs) ? Pourquoi ?

- Pensez vous que ces lieux pourraient être améliorés ? Que manque-t-il, selon vous, à cette station pour qu'elle soit plus agréable ?

- Quelles sont les stations les plus agréables que vous ayez fréquentées ? Pourquoi ? Décrivez ce qui vous plait dans ces lieux ? Quelles en sont les réalisations exemplaires ?

- Que pensez-vous de l'accès à la station par les différents modes de transport ? Est-elle suffisamment accessible ou non (à pied, en vélo, en transport public, en voiture) ?

- Que pensez vous de la liaison entre la station (Seignosse-Océan / Gourette) et le bourg (Seignosse / les Eaux-Bonnes) ? Existe-t-elle, serait-il utile de la renforcer ?

- Que pensez vous de l'aménagement du Forum à Seignosse-Océan / du Valentin à Gourette ? Que feriez-vous, si vous en aviez le pouvoir, pour améliorer ces espaces ?

Ouverture

- Pourriez-vous me citer trois mots pour définir Seignosse-Océan / Gourette ?

- La station est-elle selon vous comparable à une ville ? Pourquoi ?

- Pour vous, qu'est-ce qu'un espace public ? Quels sont les rôles qu'un espace public devrait idéalement jouer pour les usagers (touristes et population locale) ? L'aménagement des espaces publics peut-il contribuer à l'attractivité de la station touristique ?

Annexe 2. Corpus photographique T1 relatif aux stations balnéaires variées

A1 – Anglet *Cliché E. Hatt*	*A2 –* *Ouistreham-Rivabella* *Cliché P. Séchet*	*A3 –* *Ouistreham-Rivabella* *Cliché P. Séchet*	*A4 – Palamos* *Cliché S. Clarimont*
A5 – Cambrils *Cliché S. Clarimont*	*A6 – Biarritz* *Cliché E. Hatt*	*A7 – Anglet* *Cliché E. Hatt*	*A8 – Saint Jean de Monts* *Cliché V. Vlès*
A9 – Saint Jean de Monts *Cliché V. Vlès*	*A10 – Saint Malo* *Cliché J-D. Laforgue*	*A11 – Roses* *Cliché S. Clarimont*	*A12 – La Grande Motte* *Cliché J-D. Laforgue*
A13 – La Grande Motte *Cliché J-D. Laforgue*	*A14 – Cambrils* *Cliché S. Clarimont*	*A15 – Anglet* *Cliché E. Hatt*	*A16 – Roses* *Cliché S. Clarimont*
A17 – Roses *Cliché S. Clarimont*	*A18 – Port Barcarès* *Cliché S. Clarimont*	*A19 – Le Crouesty* *Cliché V. Vlès*	*A20 – Roses* *Cliché S. Clarimont*
A21 – Port Barcarès *Cliché S. Clarimont*	*A22 –* *Ouistreham-Rivabella* *Cliché P. Séchet*	*A23 – Saint Malo* *J-D. Laforgue*	*A24 –* *Ouistreham-Rivabella* *Cliché P. Séchet*

A25 – Roses *Cliché S. Clarimont*	*A26 – Cambrils* *Cliché J-D. Laforgue*	*A27 – Saint Jean de Monts* *Cliché V. Vlès*	*A28 – Port Barcarès* *Cliché S. Clarimont*
A29 – Port Barcarès *Cliché S. Clarimont*	*A30 – Palamos* *Cliché S. Clarimont*	*A31 – Toulouse-Mirail* *Cliché E. Hatt*	*A32 – Port Barcarès* *Cliché S. Clarimont*
A33 – Saint Malo *Cliché J-D. Laforgue*	*A34 – Anglet* *Cliché E. Hatt*	*A35 – La Grande Motte* *Cliché J-D. Laforgue*	*A36 – Ouistreham-Rivabella* *Cliché P. Séchet*
A37 – Saint Malo *Cliché J-D. Laforgue*	*A38 – Ouistreham-Rivabella* *Cliché P. Séchet*	*A39 – Palamos* *Cliché S. Clarimont*	*A40 – Saint Jean de Monts* *Cliché V. Vlès*
A41 – Ouistreham-Rivabella *Cliché P. Séchet*	*A42 – La Grande Motte* *Cliché J-D. Laforgue*	*A43 – Cambrils* *Cliché J-D. Laforgue*	*A44 – Le Crouesty* *Cliché V. Vlès*
A45 – La Grande Motte *Cliché J-D. Laforgue*	*A46 – Saint Malo* *Cliché J-D. Laforgue*	*A47 – La Grande Motte* *Cliché J-D. Laforgue*	*A48 – Cambrils* *Cliché S. Clarimont*

A49 – Le Crouesty *Cliché V. Vlès*	*A50 – Anglet* *Cliché E. Hatt*	*A51 – La Grande Motte* *Cliché J-D. Laforgue*	*A52 – Saint Jean de Monts* *Cliché V. Vlès*
A53 – La Grande Motte *J-D. Laforgue*	*A54 – Cambrils* *Cliché S. Clarimont*	*A55 – Cambrils* *Cliché S. Clarimont*	*A56 – La Grande Motte* *Cliché J-D. Laforgue*
A57 – Saint Malo *Cliché J-D. Laforgue*	*A58 – Palamos* *Cliché S. Clarimont*	*A59 – Saint Jean de Monts* *Cliché V. Vlès*	*A60 – La Grande Motte* *Cliché J-D. Laforgue*
A61 – Port Barcarès *Cliché S. Clarimont*	*A62 – La Grande Motte* *Cliché J-D. Laforgue*	*A63 – Saint Jean de Monts* *Cliché V. Vlès*	*A64 – Anglet* *Cliché E. Hatt*
A65 – La Grande Motte *Cliché J-D. Laforgue*	*A66 – Palamos* *Cliché S. Clarimont*	*A67 – Saint Jean de Luz* *Cliché E. Hatt*	*A68 – Port Barcarès* *Cliché S. Clarimont*
A69 – Le Crouesty *Cliché V. Vlès*	*A70 – La Grande Motte* *Cliché J-D. Laforgue*	*A71 – Le Crouesty* *Cliché V. Vlès*	*A72 – Port Barcarès* *Cliché S. Clarimont*

A73 – Palamos *Cliché S. Clarimont*	*A74 – Port Barcarès* *Cliché S. Clarimont*	*A75 – Anglet* *Cliché E. Hatt*	

Annexe 3. Corpus photographique T2 relatif à Seignosse-Océan

B1 – Etang Blanc *Cliché E. Hatt*	*B2 – Casernes* *Cliché J-D. Laforgue*	*B3 – Penon* *Cliché E. Hatt*	*B4 – Penon* *Cliché E. Hatt*
B5 – Penon *Cliché J-D. Laforgue*	*B6 – Bourdaines* *Cliché E. Hatt*	*B7 – Bourdaines* *Cliché E. Hatt*	*B8 – Bourdaines* *Cliché E. Hatt*
B9 – Bourdaines *Cliché E. Hatt*	*B10 – Penon* *Cliché E. Hatt*	*B11 – Estagnots* *Cliché E. Hatt*	*B12 – Bourdaines* *Cliché. Hatt*
B13 – Bourdaines *Cliché J-D. Laforgue*	*B14 – Bourdaines* *Cliché J-D. Laforgue*	*B15 – Bourdaines* *Cliché J-D. Laforgue*	*B16 – Bourdaines* *Cliché E. Hatt*
B17 – Bourdaines *Cliché E. Hatt*	*B18 – Bourdaines* *Cliché J-D. Laforgue*	*B19 – Bourdaines* *Cliché J-D Laforgue*	*B20 – Penon* *Cliché J-D. Laforgue*
B21 – Bourdaines *Cliché E. Hatt*	*B22 – Bourdaines* *Cliché J-D. Laforgue*	*B23 – Penon* *Cliché J-D. Laforgue*	*B24 – Penon* *Cliché E. Hatt*

B25 – Penon *Cliché J-D. Laforgue*	*B26 – Bourdaines* *Cliché E. Hatt*	*B27 – Penon* *Cliché E. Hatt*	*B28 – Penon* *Cliché J-D. Laforgue*
B29 – Penon *Cliché J-D. Laforgue*	*B30 – Penon* *Cliché J-D. Laforgue*	*B31 – Penon* *Cliché J-D. Laforgue*	*B32 – Penon* *Cliché E. Hatt*
B33 – Penon *Cliché J-D. Laforgue*	*B34 – Penon* *Cliché J-D. Laforgue*	*B35 – Penon* *Cliché J-D. Laforgue*	*B36 – Penon* *Cliché E. Hatt*
B37 – Penon *Cliché E. Hatt*	*B38 – Penon* *Cliché E. Hatt*	*B39 – Penon* *Cliché J-D. Laforgue*	*B40 – Estagnots* *Cliché J-D. Laforgue*
B41 – Bourdaines *Cliché E. Hatt*	*B42 – Penon* *Cliché J-D. Laforgue*	*B43 – Penon* *Cliché E. Hatt*	*B44 – Penon* *Cliché E. Hatt*
B45 – Penon *Cliché E. Hatt*	*B46 – Penon* *Cliché E. Hatt*	*B47 – Penon* *Cliché J.D. Laforgue*	*B48 – Penon* *Cliché E. Hatt*

B49 – Penon *Cliché J-D. Laforgue*	*B50 – Penon* *Cliché E. Hatt*	*B51 – Penon* *Cliché E. Hatt*	*B52 – Etang Blanc* *Cliché J-D. Laforgue*
B53 – Golf *Cliché E. Hatt*	*B54 – Penon* *Cliché E. Hatt*	*B55 – Etang Blanc* *Cliché E. Hatt*	*B56 – Penon* *Cliché E. Hatt*
B57 – Penon *Cliché E. Hatt*	*B58 – Etang Blanc* *Cliché E. Hatt*	*B59 - Penon* *Cliché E. Hatt*	

Annexe 4. Corpus photographique T1 relatif aux stations de sports d'hiver variées

A1 - Zermatt *Cliché E. Hatt*	*A2 – Saint Lary* *Cliché E. Hatt*	*A3 – Baqueira* *Cliché E. Hatt*	*A4 – Les Ménuires* *Cliché E. Hatt*
A5 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt	*A6 – La Clusaz* *Cliché E. Hatt*	*A7 – Les Sept Laux* *Cliché E. Hatt*	*A8 – Crans Montana* *Cliché E. Hatt*
A9 – Baqueira *Cliché E. Hatt*	*A10 – Saint Lary* *Cliché E. Hatt*	*A11 – Saint Lary Espiaube* *Cliché E. Hatt*	*A12 – Baqueira* *Cliché E. Hatt*
A13 – Crans Montana *Cliché E. Hatt*	*A14 – La Clusaz* *Cliché E. Hatt*	*A15 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt*	*A16 – Les Sept Laux* *Cliché E. Hatt*
A17 – La Pierre Saint Martin *Cliché E. Hatt*	*A18 – Sainte Foy Tarentaise* *Cliché E. Hatt*	*A19 – Baqueira* *Cliché E. Hatt*	*A20 – Saint Pierre de Chartreuse* *Cliché H. François*
A21 - Anzère *Cliché E. Hatt*	*A22 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt*	*A23 – Saint Lary Pla d'Adet - Cliché E. Hatt*	*A24 – Cauterets* *Cliché E. Hatt*

A25 – Les Gets *Cliché E. Hatt*	*A26 – Avoriaz* *Cliché E. Hatt*	*A27 – Crans Montana* *Cliché E. Hatt*	*A28 – Avoriaz* *Cliché E. Hatt*
A29 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt	*A30 – Saint Lary Pla d'Adet – Cliché E. Hatt*	*A31 – Les Arcs* *Cliché V. Vlès*	*A32 – Zermatt* *Cliché E. Hatt*
A33 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt	*A34 – Avoriaz* *Cliché E. Hatt*	*A35 – Val Thorens* *Cliché E. Hatt*	*A36 – Saint Lary* *Cliché E. Hatt*
A37 – Vermala *Cliché E. Hatt*	*A38 – Cauterets* *Cliché E. Hatt*	*A39 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt*	*A40 – Champéry* *Cliché E. Hatt*
A41 – Les Sept Laux *Cliché E. Hatt*	*A42 – Grimentz* *Cliché E. Hatt*	*A43 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt*	*A44 – Avoriaz* *Cliché E. Hatt*
A45 – Crans Montana *Cliché E. Hatt*	*A46 – Crans Montana* *Cliché E. Hatt*	*A47 – La Clusaz* *Cliché E. Hatt*	*A48 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt*

A49 – La Clusaz *Cliché J-C. Hatt*	*A50 – Valmorel* *Cliché E. Hatt*	*A51 – Champéry* *Cliché E. Hatt*	*A52 – Grimentz* *Cliché E. Hatt*
A53 – Grimentz *Cliché E. Hatt*	*A54 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt*	*A55 – Grimentz* *Cliché E. Hatt*	*A56 – Les Ménuires* *Cliché E. Hatt*
A57 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt	*A58 – Champéry* *Cliché E. Hatt*	*A59 – Megève* *Cliché E. Hatt*	*A60 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt*
A61 – Avoriaz *Cliché E. Hatt*	*A62 – Valmorel* *Cliché E. Hatt*	*A63 – Saint Lary* *Cliché E. Hatt*	*A64 – Les Ménuires* *Cliché E. Hatt*
A65 – Baqueira *Cliché E. Hatt*	*A66 – La Clusaz* *Cliché E. Hatt*	*A67 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt*	*A68 – Zermatt* *Cliché E. Hatt*

A69 – Val Thorens *Cliché S. Frugier*	*A70 – Peyragudes* *Cliché E. Hatt*	*A71 – La Clusaz* *Cliché E. Hatt*	*A72 – Les Ménuires* *Cliché E. Hatt*
A73 – La Clusaz *Cliché E. Hatt*	*A74 – Les Arcs* *Cliché V. Vlès*	*A75 – La Clusaz* *Cliché E. Hatt*	*A76 – Zermatt* *Cliché E. Hatt*
A77 – La Clusaz *Cliché J-C. Hatt*	*A78 – La Pierre Saint Martin – Cliché E. Hatt*		

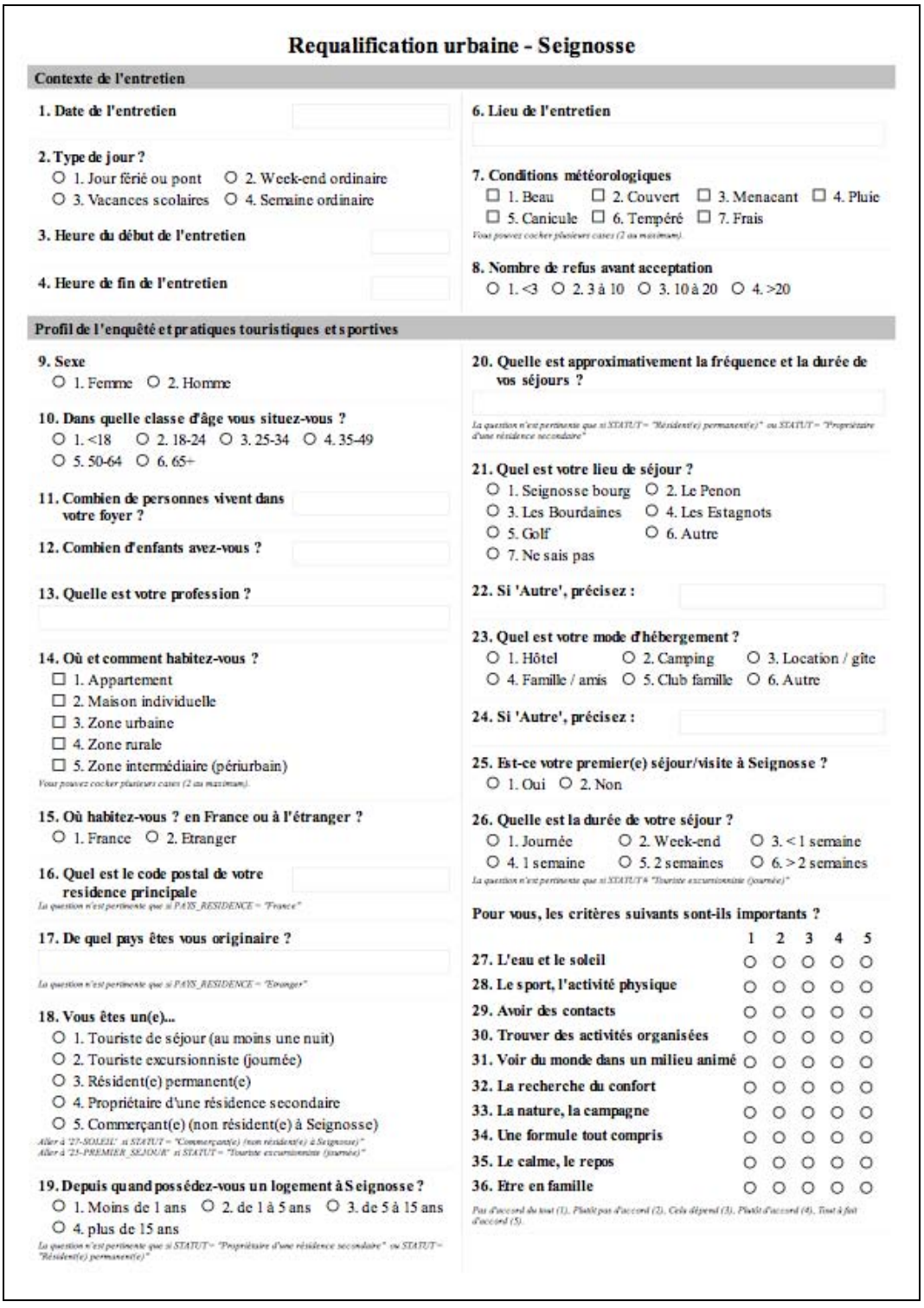
Annexe 5. Corpus photographique T2 relatif à la station de Gourette

B1 – Valentin *Cliché E. Hatt*	*B2 – Sendeits* *Cliché E. Hatt*	*B3 – Tortes* *Cliché E. Hatt*	*B4 – Valentin* *Cliché E. Hatt*
B5 – Cardet *Cliché E. Hatt*	*B6 – Face Nord* *Cliché E. Hatt*	*B7 – Valentin* *Cliché E. Hatt*	*B8 – Eaux-Bonnes* *Cliché E. Hatt*
B9 – Sarrière *Cliché E. Hatt*	*B10 – Valentin* *Cliché E. Hatt*	*B11 – Sentier piéton*	*B12 – Ley* *Cliché E. Hatt*
B13 – Sarrière *Cliché E. Hatt*	*B14 – Valentin* *Cliché E. Hatt*	*B15 – Tortes-Bellambra* *Cliché E. Hatt*	*B16 – Cardet* *Cliché E. Hatt*
B17 – Valentin *Cliché E. Hatt*	*B18 – Valentin* *Cliché E. Hatt*	*B19 – Sentier piéton* *Cliché E. Hatt*	*B20 – Tortes* *Cliché E. Hatt*
B21 – Sarrière *Cliché E. Hatt*	*B22 – Cardet* *Cliché E. Hatt*	*B23 – Valentin* *Cliché E. Hatt*	*B24 – Sendeits* *Cliché E. Hatt*

B25 – Valentin *Cliché V. Vlès*	*B26 – Tortes* *Cliché E. Hatt*	*B27 – Valentin* *Cliché E. Hatt*	*B28 – Chapelle* *Cliché E. Hatt*
B29 – Eaux-Bonnes *Cliché E. Hatt*	*B30 – Valentin* *Cliché E. Hatt*	*B31 – Tortes-Bellambra* *Cliché E. Hatt*	*B32 – Gourette* *Cliché E. Hatt*
B33 – Valentin *Cliché E. Hatt*	*B34 – Face Nord* *Cliché E. Hatt*	*B35 – Domaine skiable* *Cliché E. Hatt*	*B36 – Cardet* *Cliché E. Hatt*
B37 – Valentin *Cliché E. Hatt*	*B38 – Chalets d'Ossau* *Cliché E. Hatt*	*B39 – Tortes-Bellambra* *Cliché E. Hatt*	*B40 – Sarrière* *Cliché E. Hatt*
B41 – Anglas *Cliché V. Vlès*	*B42 - Face Nord* *Cliché E. Hatt*	*B43 – Sarrière* *Cliché E. Hatt*	*B44 – Cardet* *Cliché E. Hatt*
B45 – Valentin *Cliché E. Hatt*	*B46 – Sendeits* *Cliché E. Hatt*	*B47 – Rond point* *Cliché E. Hatt*	*B48 – Valentin* *Cliché E. Hatt*

B49 – Sentier piéton *Cliché E. Hatt*	*B50 – Sarrière* *Cliché E. Hatt*	*B51 – Route du Col d'Aubisque* *Cliché E. Hatt*	*B52 – Valentin* *Cliché E. Hatt*
B53 – Anglas *Cliché V. Vlès*	*B54 – Valentin* *Cliché E. Hatt*	*B55 – rond point* *Cliché E. Hatt*	*B56 – Valentin* *Cliché E. Hatt*
B57 – Gourette *Cliché V. Vlès*			

Annexe 6. Questionnaire fermé de clôture – identification du profil des enquêtés à Seignosse-Océan



Requalification urbaine - Seignosse

Contexte de l'entretien

1. Date de l'entretien

2. Type de jour ?
○ 1. Jour férié ou pont ○ 2. Week-end ordinaire
○ 3. Vacances scolaires ○ 4. Semaine ordinaire

3. Heure du début de l'entretien

4. Heure de fin de l'entretien

6. Lieu de l'entretien

7. Conditions météorologiques
☐ 1. Beau ☐ 2. Couvert ☐ 3. Menaçant ☐ 4. Pluie
☐ 5. Canicule ☐ 6. Tempéré ☐ 7. Frais
Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

8. Nombre de refus avant acceptation
○ 1. <3 ○ 2. 3 à 10 ○ 3. 10 à 20 ○ 4. >20

Profil de l'enquêté et pratiques touristiques et sportives

9. Sexe
○ 1. Femme ○ 2. Homme

10. Dans quelle classe d'âge vous situez-vous ?
○ 1. <18 ○ 2. 18-24 ○ 3. 25-34 ○ 4. 35-49
○ 5. 50-64 ○ 6. 65+

11. Combien de personnes vivent dans votre foyer ?

12. Combien d'enfants avez-vous ?

13. Quelle est votre profession ?

14. Où et comment habitez-vous ?
☐ 1. Appartement
☐ 2. Maison individuelle
☐ 3. Zone urbaine
☐ 4. Zone rurale
☐ 5. Zone intermédiaire (périurbain)
Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

15. Où habitez-vous ? en France ou à l'étranger ?
○ 1. France ○ 2. Etranger

16. Quel est le code postal de votre residence principale
La question n'est pertinente que si PAYS_RESIDENCE = "France"

17. De quel pays êtes vous originaire ?

La question n'est pertinente que si PAYS_RESIDENCE = "Etranger"

18. Vous êtes un(e)...
○ 1. Touriste de séjour (au moins une nuit)
○ 2. Touriste excursionniste (journée)
○ 3. Résident(e) permanent(e)
○ 4. Propriétaire d'une résidence secondaire
○ 5. Commerçant(e) (non résident(e) à Seignosse)
Aller à '27-SOLEIL' si STATUT = "Commerçant(e) (non résident(e) à Seignosse)"
Aller à '25-PREMIER_SEJOUR' si STATUT = "Touriste excursionniste (journée)"

19. Depuis quand possédez-vous un logement à Seignosse ?
○ 1. Moins de 1 ans ○ 2. de 1 à 5 ans ○ 3. de 5 à 15 ans
○ 4. plus de 15 ans
La question n'est pertinente que si STATUT= "Propriétaire d'une résidence secondaire" ou STATUT= "Résident(e) permanent(e)"

20. Quelle est approximativement la fréquence et la durée de vos séjours ?

La question n'est pertinente que si STATUT= "Résident(e) permanent(e)" ou STATUT= "Propriétaire d'une résidence secondaire"

21. Quel est votre lieu de séjour ?
○ 1. Seignosse bourg ○ 2. Le Penon
○ 3. Les Bourdaines ○ 4. Les Estagnots
○ 5. Golf ○ 6. Autre
○ 7. Ne sais pas

22. Si 'Autre', précisez :

23. Quel est votre mode d'hébergement ?
○ 1. Hôtel ○ 2. Camping ○ 3. Location / gîte
○ 4. Famille / amis ○ 5. Club famille ○ 6. Autre

24. Si 'Autre', précisez :

25. Est-ce votre premier(e) séjour/visite à Seignosse ?
○ 1. Oui ○ 2. Non

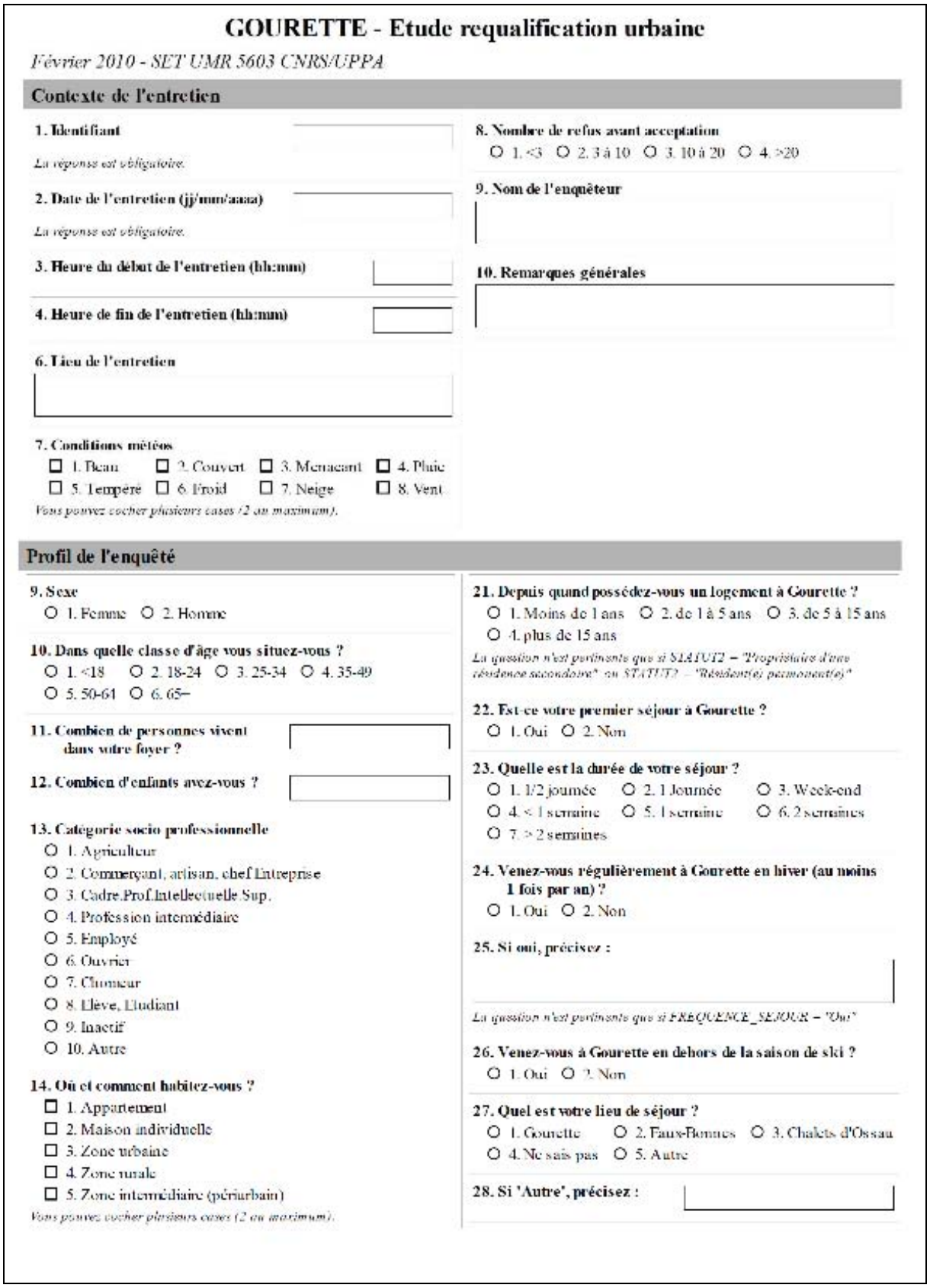
26. Quelle est la durée de votre séjour ?
○ 1. Journée ○ 2. Week-end ○ 3. < 1 semaine
○ 4. 1 semaine ○ 5. 2 semaines ○ 6. > 2 semaines
La question n'est pertinente que si STATUT= "Touriste excursionniste (journée)"

Pour vous, les critères suivants sont-ils importants ?

	1	2	3	4	5
27. L'eau et le soleil	○	○	○	○	○
28. Le sport, l'activité physique	○	○	○	○	○
29. Avoir des contacts	○	○	○	○	○
30. Trouver des activités organisées	○	○	○	○	○
31. Voir du monde dans un milieu animé	○	○	○	○	○
32. La recherche du confort	○	○	○	○	○
33. La nature, la campagne	○	○	○	○	○
34. Une formule tout compris	○	○	○	○	○
35. Le calme, le repos	○	○	○	○	○
36. Etre en famille	○	○	○	○	○

Pas d'accord du tout (1), Plutôt pas d'accord (2), Cela dépend (3), Plutôt d'accord (4), Tout à fait d'accord (5).

Annexe 7. Questionnaire fermé de clôture – identification du profil des enquêtés à Gourette



GOURETTE - Etude requalification urbaine

Février 2010 - SET UMR 5603 CNRS/UPPA

Contexte de l'entretien

1. Identifiant

La réponse est obligatoire.

2. Date de l'entretien (jj/mm/aaaa)

La réponse est obligatoire.

3. Heure du début de l'entretien (hh:mm)

4. Heure de fin de l'entretien (hh:mm)

6. Lieu de l'entretien

7. Conditions météos

☐ 1. Beau ☐ 2. Couvert ☐ 3. Menaçant ☐ 4. Pluie
☐ 5. Tempéré ☐ 6. Froid ☐ 7. Neige ☐ 8. Vent

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

8. Nombre de refus avant acceptation

○ 1. <3 ○ 2. 3 à 10 ○ 3. 10 à 20 ○ 4. >20

9. Nom de l'enquêteur

10. Remarques générales

Profil de l'enquêté

9. Sexe

○ 1. Femme ○ 2. Homme

10. Dans quelle classe d'âge vous situez-vous ?

○ 1. <18 ○ 2. 18-24 ○ 3. 25-34 ○ 4. 35-49
○ 5. 50-64 ○ 6. 65–

11. Combien de personnes vivent dans votre foyer ?

12. Combien d'enfants avez-vous ?

13. Catégorie socio professionnelle

○ 1. Agriculteur
○ 2. Commerçant, artisan, chef Entreprise
○ 3. Cadre,Prof.Intellectuelle Sup.
○ 4. Profession intermédiaire
○ 5. Employé
○ 6. Ouvrier
○ 7. Chômeur
○ 8. Elève, Etudiant
○ 9. Inactif
○ 10. Autre

14. Où et comment habitez-vous ?

☐ 1. Appartement
☐ 2. Maison individuelle
☐ 3. Zone urbaine
☐ 4. Zone rurale
☐ 5. Zone intermédiaire (périurbain)

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

21. Depuis quand possédez-vous un logement à Gourette ?

○ 1. Moins de 1 ans ○ 2. de 1 à 5 ans ○ 3. de 5 à 15 ans
○ 4. plus de 15 ans

La question n'est pertinente que si STATUT2 = "Propriétaire d'une résidence secondaire" ou STATUT2 = "Résident(e) permanent(e)"

22. Est-ce votre premier séjour à Gourette ?

○ 1. Oui ○ 2. Non

23. Quelle est la durée de votre séjour ?

○ 1. 1/2 journée ○ 2. 1 Journée ○ 3. Week-end
○ 4. < 1 semaine ○ 5. 1 semaine ○ 6. 2 semaines
○ 7. > 2 semaines

24. Venez-vous régulièrement à Gourette en hiver (au moins 1 fois par an) ?

○ 1. Oui ○ 2. Non

25. Si oui, précisez :

La question n'est pertinente que si FREQUENCE_SEJOUR = "Oui"

26. Venez-vous à Gourette en dehors de la saison de ski ?

○ 1. Oui ○ 2. Non

27. Quel est votre lieu de séjour ?

○ 1. Gourette ○ 2. Faux-Bonnes ○ 3. Chalets d'Ossau
○ 4. Ne sais pas ○ 5. Autre

28. Si 'Autre', précisez :

15. Où habitez-vous ? en France ou à l'étranger ?
○ 1. France ○ 2. Etranger

16. Quel est le code postal de votre residence principale
La question n'est pertinente que si PAYS_RESIDENCE = "France"

17. De quel pays êtes vous originaire ?
La question n'est pertinente que si PAYS_RESIDENCE = "Etranger"

18. Vous etes venu à Gourette pour :
○ 1. Loisir / Tourisme ○ 2. Travail ○ 3. Autre

19. Si 'Autre', précisez :

20. Vous êtes un(e)...
○ 1. Touriste de séjour (au moins une nuit)
○ 2. Touriste excursionniste (journée)
○ 3. Résident(e) permanent(e)
○ 4. Propriétaire d'une résidence secondaire
○ 5. Commerçant(e) (non résident(e) à Gourette)
○ 6. Saisonnier

29. Quel est votre mode d'hébergement ?
☐ 1. Hôtel ☐ 2. Location / gîte
☐ 3. Clubs (Bellambra) ☐ 4. Résidence secondaire
☐ 5. Famille / amis ☐ 6. Autre
Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

30. Si 'Autre', précisez :

Pour vous, les critères suivants sont-ils importants ?

	1	2	3	4	5
31. La neige et le soleil	○	○	○	○	○
32. Le sport, l'activité physique	○	○	○	○	○
33. Avoir des contacts	○	○	○	○	○
34. Trouver des activités organisées	○	○	○	○	○
35. Voir du monde dans un milieu animé	○	○	○	○	○
36. La recherche du confort	○	○	○	○	○
37. La nature, la montagne	○	○	○	○	○
38. Une formule tout compris	○	○	○	○	○
39. Le calme, le repos	○	○	○	○	○
40. Etre en famille	○	○	○	○	○

Pas d'accord du tout (1), Plutôt pas d'accord (2), Cela dépend (3), Plutôt d'accord (4), Tout à fait d'accord (5).

41. Pratiquez-vous les sports de glisse?
○ 1. Ski alpin / Snowboard ○ 2. Ski de fond / Raquettes
○ 3. Non / Rien

42. Remarques complémentaires concernant les critères

43. Remarques concernant le traitement

Annexe 8. Profil succinct des destinataires enquêtés par échantillonnage sur site à Seignosse-Océan

Identifiant	*Date de l'enquête*	*Genre*	*Classe d'âge*	*Code postal*	*"Statut"*	*Durée du séjour*	*Premier séjour*
S-E4	27/06/09	Femme	18-24	64000	Touriste de séjour	1 semaine	Oui
S-E5	27/06/09	Femme	25-34	40510	Résident(e) permanent(e)		
S-E6	27/06/09	Homme	35-49	*Non renseigné*	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E7	28/06/09	Homme	25-34	64000	Touriste excursionniste	Journée	Non
S-E8	28/06/09	Femme	25-34	64000	Touriste excursionniste	Journée	Oui
S-E10	07/06/09	Femme	18-24	64000	Touriste excursionniste	Journée	Oui
S-E11	08/07/09	Homme	25-34	75020	Touriste de séjour	2 semaines	Oui
S-E12	08/07/09	Femme	35-49	77400	Touriste de séjour	2 semaines	Oui
S-E13	08/07/09	Femme	35-49	*Non renseigné*	Touriste de séjour	2 semaines	Non
S-E14	08/07/09	Homme	35-49	54640	Touriste de séjour	1 semaine	Non
S-E15	08/07/09	Femme	25-34	*Non renseigné*	Touriste de séjour	> 2 semaines	Non
S-E16	09/07/09	Homme	50-64	64000	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E17	09/07/09	Homme	65+	65290	Touriste de séjour	1 semaine	Non
S-E18	09/07/09	Homme	35-49	57330	Touriste excursionniste	Journée	Oui
S-E19	09/07/09	Femme	35-49	24800	Touriste de séjour	1 semaine	Non
S-E21	15/07/09	Femme	<18	77400	Touriste de séjour	> 2 semaines	Non
S-E22	15/07/09	Homme	35-49	32410	Touriste de séjour	1 semaine	Oui
S-E23	15/07/09	Femme	25-34	45700	Touriste excursionniste	Journée	Non
S-E24	15/07/09	Femme	35-49	41250	Touriste de séjour	2 semaines	Non
S-E25	15/07/09	Femme	18-24	94380	Touriste de séjour	2 semaines	Oui
S-E26	15/07/09	Femme	25-34	59270	Touriste de séjour	> 2 semaines	Non
S-E27	15/07/09	Homme	65+	40700	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E28	16/07/09	Femme	50-64	64360	Touriste excursionniste	Journée	Non
S-E29	16/07/09	Homme	35-49	51200	Touriste de séjour	1 semaine	Non
S-E30	16/07/09	Homme	25-34	37800	Touriste excursionniste	Journée	Oui
S-E31	29/07/09	Femme	18-24	64000	Touriste de séjour	Week-end	Non
S-E32	29/07/09	Femme	50-64	64510	Touriste de séjour	< 1 semaine	Non
S-E33	29/07/09	Femme	65+	64140	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E34	29/07/09	Homme	18-24	57700	Touriste de séjour	2 semaines	Oui
S-E35	29/07/09	Femme	35-49	65400	Touriste de séjour	< 1 semaine	Non

S-E36	29/07/09	Femme	35-49	40530	Touriste excursionniste	Journée	Non
S-E37	29/07/09	Homme	35-49	40140	Touriste excursionniste	Journée	Non
S-E38	30/07/09	Femme	35-49	64300	Touriste excursionniste	Journée	Non
S-E39	30/07/09	Femme	25-34	38090	Touriste de séjour	1 semaine	Oui
S-E40	30/07/09	Homme	25-34	75020	Touriste de séjour	> 2 semaines	Non
S-E41	11/08/09	Femme	35-49	35000	Touriste de séjour	< 1 semaine	Non
S-E42	11/08/09	Homme	25-34	92100	Touriste de séjour	2 semaines	Non
S-E43	11/08/09	Homme	35-49	32300	Touriste de séjour	2 semaines	Non
S-E44	11/08/09	Homme	35-49	67000	Touriste de séjour	1 semaine	Non
S-E45	11/08/09	Femme	25-34	64140	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E46	11/08/09	Femme	18-24	31000	Commerçant(e) (non résident(e) à Seignosse)	> 2 semaines	Non
S-E47	11/08/09	Homme	35-49	28000	Touriste de séjour	2 semaines	Non
S-E48	12/08/09	Femme	25-34	74000	Touriste de séjour	1 semaine	Non
S-E49	12/08/09	Homme	<18	40300	Touriste excursionniste	Journée	Non
S-E50	12/08/09	Femme	35-49	64110	Touriste de séjour	2 semaines	Non
S-E51	12/08/09	Femme	<18	47200	Touriste de séjour	1 semaine	Non
S-E52	12/08/09	Femme	35-49	79210	Touriste de séjour	2 semaines	Oui
S-E53	12/08/09	Femme	25-34	64160	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E54	12/08/09	Homme	25-34	92150	Touriste de séjour	> 2 semaines	Non
S-E55	12/08/09	Femme	35-49	78630	Touriste de séjour	> 2 semaines	Oui
S-E56	12/08/09	Femme	25-34	76000	Touriste de séjour	2 semaines	Oui
S-E57	12/08/09	Homme	35-49	59470	Touriste de séjour	2 semaines	Oui
S-E58	12/08/09	Homme	35-49	92390	Touriste de séjour	2 semaines	Non
S-E59	12/08/09	Femme	35-49	40990	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E60	13/08/09	Femme	25-34	31700	Touriste de séjour	> 2 semaines	Non
S-E61	13/08/09	Femme	50-64	47400	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E62	13/08/09	Homme	50-64	40800	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E63	13/08/09	Femme	35-49	64230	Propriétaire d'une résidence secondaire	*Non renseigné*	
S-E64	13/08/09	Femme	18-24	31140	Touriste excursionniste	Journée	Non
S-E65	13/08/09	Femme	35-49	65320	Touriste excursionniste	Journée	Non

Annexe 9. Profil succinct des destinataires enquêtés par échantillonnage sur site à Gourette

Identifiant	*Date de l'enquête*	*Genre*	*Classe d'âge*	*Nombre d'enfant*	*CSP*	*Code postal*	*"statut"*	*Premier séjour*	*Durée du séjour*	*Fréquentation station en été*	*Pratique sportive*
G-E1	08/02/10	Femme	35-49	7	Employé	17460	Touriste de séjour	Oui	1 semaine	Non	Non / Rien
G-E2	08/02/10	Homme	35-49	0	Profession intermédiaire	16360	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E3	10/02/10	Femme	35-49	2	Profession intermédiaire	17240	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E4	10/02/10	Femme	65+	3	Inactif	64600	Propriétaire d'une résidence secondaire	Non	1 semaine	Non	Non / Rien
G-E5	10/02/10	Femme	50-64	7	Inactif	17700	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Non / Rien
G-E6	10/02/10	Femme	18-24		Employé	64320	*Non renseigné*	Non	1 Journée	Non	Ski alpin / Snowboard
G-E7	10/02/10	Homme	35-49	3	Cadre, profession intellectuelle sup.	79300	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E8	11/02/10	Femme	18-24	0	Élève, étudiant	17250	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E9	11/02/10	Homme	25-34	0	Profession intermédiaire	98800	Touriste excursionniste	Non	1 Journée	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E10	11/02/10	Homme	50-64	3	Commerçant, artisan, chef d'entreprise	16410	Touriste de séjour	Non	< 1 semaine	Oui	Ski alpin/Snowboard
G-E11	12/02/10	Femme	35-49	1	Employé	17000	Propriétaire d'une résidence secondaire	Non	1 semaine	Oui	Ski alpin/Snowboard
G-E12	12/02/10	Homme	50-64	1	Commerçant, artisan, chef Entreprise	64450	*Fréquentation de la station pour le travail*	Non	1 Journée	Oui	*Non renseigné*
G-E13	12/02/10	Femme	50-64	2	Employé	62490	Touriste excursionniste	Non	1 Journée	Non	Ski de fond / Raquettes
G-E14	12/02/10	Femme	18-24	0	Élève, étudiant	59500	Touriste de séjour	Non	< 1 semaine	Oui	Ski de fond / Raquettes
G-E15	13/02/10	Homme	50-64	3	Employé	64800	*Fréquentation de la station pour le travail*	Non	1 Journée	Oui	Non / Rien
G-E16	13/02/10	Femme	50-64	2	Cadre, profession intellectuelle sup.	49320	Touriste excursionniste	Oui	1 Journée	Non	Non / Rien
G-E17	13/02/10	Homme	35-49	1	Profession intermédiaire	64110	Touriste excursionniste	Non	1 Journée	Oui	Ski alpin/Snowboard
G-E18	01/02/10	Femme	18-24	0	Employé	33000	Touriste de séjour	Non	Week-end	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E19	14/02/10	Femme	35-49	2	Profession intermédiaire	44350	Touriste de séjour	Oui	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E20	14/02/10	Homme	50-64	3	Commerçant, artisan, chef Entreprise	50490	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Oui	Ski alpin/Snowboard

G-E21	14/02/10	Homme	25-34	0	Chômeur	64000	Touriste excursionniste	Oui	1 Journée	Non	Non / Rien
G-E22	14/02/10	Homme	25-34	0	Ouvrier	35850	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Non / Rien
G-E23	14/02/10	Femme	25-34	0	Élève, étudiant	64000	Touriste de séjour	Non	Week-end	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E24	15/02/10	Femme	<18	0	Élève, étudiant	85240	Touriste de séjour	Oui	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E25	15/02/10	Homme	50-64	2	Commerçant, artisan, chef d'entreprise	44360	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E26	15/02/10	Homme	50-64	2	Employé	31700	Touriste de séjour	Non	< 1 semaine	Non	Non / Rien
G-E27	15/02/10	Femme	50-64	2	Profession intermédiaire	86800	Touriste de séjour	Oui	1 semaine	Non	Ski de fond / Raquettes
G-E28	16/02/10	Femme	50-64	0	Employé	64440	Résident(e) permanent(e)				Ski de fond/Raquettes
G-E29	16/02/10	Femme	35-49	2	Employé	44310	Touriste de séjour	Oui	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E30	16/02/10	Homme	65+	1	Inactif	16600	Propriétaire d'une résidence secondaire	Non	1 semaine	Oui	Non / Rien
G-E31	16/02/10	Femme	25-34	1	Employé	40180	Touriste excursionniste	Non	1 Journée	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E32	17/02/10	Homme	65+	4	Agriculteur	33127	Propriétaire d'une résidence secondaire	Non	2 semaines	Oui	Ski alpin/Snowboard
G-E33	17/02/10	Femme	35-49	4	Cadre.Profession intellectuelle sup.	56270	Touriste de séjour	Oui	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E34	17/02/10	Homme	50-64	4	Inactif	85120	Propriétaire d'une résidence secondaire	Non	1 semaine	Oui	Ski alpin/Snowboard
G-E35	17/02/10	Femme	35-49	2	Profession intermédiaire	30440	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Oui	Ski alpin/Snowboard
G-E36	18/02/10	Femme	35-49	2	Commerçant, artisan, chef d'entreprise	85360	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E37	18/02/10	Femme	25-34	3	Commerçant, artisan, chef d'entreprise	56400	Touriste de séjour	Oui	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E38	18/02/10	Femme	35-49	2	Employé	85240	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Ski de fond / Raquettes
G-E39	19/02/10	Homme	35-49	1	Cadre, profession intellectuelle sup.	44700	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E40	19/02/10	Femme	50-64	2	Cadre, profession intellectuelle sup.	76210	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Non / Rien
G-E41	21/02/10	Homme	50-64	0	Profession intermédiaire	64700	Propriétaire d'une résidence secondaire	Non	Week-end	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E42	22/02/10	Femme	35-49	2	Cadre, profession intellectuelle sup.	64210	Propriétaire d'une résidence secondaire	Non	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard

G-E43	22/02/10	Femme	35-49	1	Cadre, profession intellectuelle sup.	12400	Touriste de séjour	Oui	< 1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E44	22/02/10	Femme	50-64	2	Inactif	85530	Touriste de séjour	Oui	1 semaine	Non	Non / Rien
G-E45	23/02/10	Femme	50-64	3	Commerçant, artisan, chef d'entreprise	64440	Résident(e) permanent(e)				Ski alpin/Snowboard
G-E46	24/02/10	Homme	65+	2	Inactif	31530	Touriste de séjour	Non	1 semaine	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E47	24/02/10	Femme	35-49	2	Cadre, profession intellectuelle sup.	40700	Touriste excursionniste	Oui	1 Journée	Non	Non / Rien
G-E48	24/02/10	Femme	18-24	0	Élève, étudiant	31120	Touriste excursionniste	Oui	1 Journée	Non	Ski alpin/Snowboard
G-E49	24/02/10	Femme	35-49	3	Cadre, profession intellectuelle sup.	56290	Touriste de séjour	Oui	1 semaine	Non	Non / Rien
G-E50	25/02/10	Homme	25-34	0	Cadre, profession intellectuelle sup.	31000	Touriste de séjour	Non	Week-end	Non	Ski alpin/Snowboard

Annexe 10. Nombre de commentaires émis sur chaque photographie du corpus T1 relatif aux stations littorales variées

Photos T1-stations balnéaires variées	Nombre d'enquêtés ayant émis des commentaires sur les clichés présentés	Pourcentages de réaction parmi les 60 enquêtés
A23	10	16,7
A29	9	15,0
A57	7	11,7
A31	6	10,0
A54	6	10,0
A10	5	8,3
A28	5	8,3
A33	5	8,3
A56	5	8,3
A59	5	8,3
A64	5	8,3
A69	5	8,3
A16	4	6,7
A34	4	6,7
A47	4	6,7
A65	4	6,7
A67	4	6,7
A5	3	5,0
A45	3	5,0
A48	3	5,0
A55	3	5,0
A63	3	5,0
A66	3	5,0
A68	3	5,0
A70	3	5,0
A1	2	3,3
A7	2	3,3
A9	2	3,3
A14	2	3,3
A15	2	3,3
A18	2	3,3
A20	2	3,3
A22	2	3,3
A25	2	3,3
A30	2	3,3
A32	2	3,3
A35	2	3,3
A36	2	3,3
A38	2	3,3
A42	2	3,3
A44	2	3,3
A46	2	3,3

A49	2	3,3
A53	2	3,3
A62	2	3,3
A4	1	1,7
A6	1	1,7
A12	1	1,7
A13	1	1,7
A19	1	1,7
A21	1	1,7
A24	1	1,7
A26	1	1,7
A27	1	1,7
A41	1	1,7
A50	1	1,7
A60	1	1,7
A71	1	1,7
A72	1	1,7
A74	1	1,7
A75	1	1,7
A2	0	0,0
A3	0	0,0
A8	0	0,0
A11	0	0,0
A17	0	0,0
A37	0	0,0
A39	0	0,0
A40	0	0,0
A43	0	0,0
A51	0	0,0
A52	0	0,0
A58	0	0,0
A61	0	0,0
A73	0	0,0
total	173	

Annexe 11. Nombre de commentaires émis sur chacune des photos relatives au corpus T2 relatif à Seignosse-Océan

T2 – Seignosse-Océan	*Nombre de commentaires par photo (l'ensemble des 60 enquêtés est pris en compte)*	*Pourcentages de réaction parmi les 60 enquêtés*
B13	10	16,7
B42	9	15,0
B51	9	15,0
B59	9	15,0
B15	8	13,3
B45	8	13,3
B47	8	13,3
B10	7	11,7
B49	7	11,7
B35	6	10,0
B16	5	8,3
B43	5	8,3
B58	5	8,3
B7	4	6,7
B21	4	6,7
B25	4	6,7
B32	4	6,7
B36	4	6,7
B55	4	6,7
B57	4	6,7
B2	3	5,0
B4	3	5,0
B28	3	5,0
B31	3	5,0
B37	3	5,0
B40	3	5,0
B41	3	5,0
B44	3	5,0
B46	3	5,0
B50	3	5,0
B53	3	5,0
B54	3	5,0
B1	2	3,3
B3	2	3,3
B6	2	3,3
B12	2	3,3
B17	2	3,3
B18	2	3,3
B19	2	3,3
B26	2	3,3
B27	2	3,3
B30	2	3,3

B33	2	3,3
B39	2	3,3
B52	2	3,3
B56	2	3,3
B8	1	1,7
B11	1	1,7
B14	1	1,7
B22	1	1,7
B23	1	1,7
B29	1	1,7
B38	1	1,7
B48	1	1,7
B5	0	0,0
B9	0	0,0
B20	0	0,0
B24	0	0,0
B34	0	0,0
total	196	

Annexe 12. Nombre de commentaires émis sur chaque photographie du corpus T1 relatif aux stations de sports d'hiver variées

T1 stations de sports d'hiver	*Nombre d'enquêtés ayant émis des commentaires sur les clichés présentés*	*Pourcentages de réaction parmi les 50 enquêtés*
A58	22	44
A47	15	30
A2	14	28
A19	14	28
A44	14	28
A52	14	28
A10	12	24
A18	12	24
A53	12	24
A61	12	24
A22	11	22
A29	11	22
A56	11	22
A62	11	22
A67	11	22
A72	11	22
A30	10	20
A49	10	20
A68	10	20
A1	9	18
A17	9	18
A35	9	18
A43	9	18
A59	9	18
A65	9	18
A69	9	18
A73	9	18
A78	9	18
A5	8	16
A16	8	16
A21	8	16
A24	8	16
A31	8	16
A37	8	16
A40	8	16
A54	8	16
A55	8	16
A64	8	16
A9	7	14
A11	7	14
A15	7	14

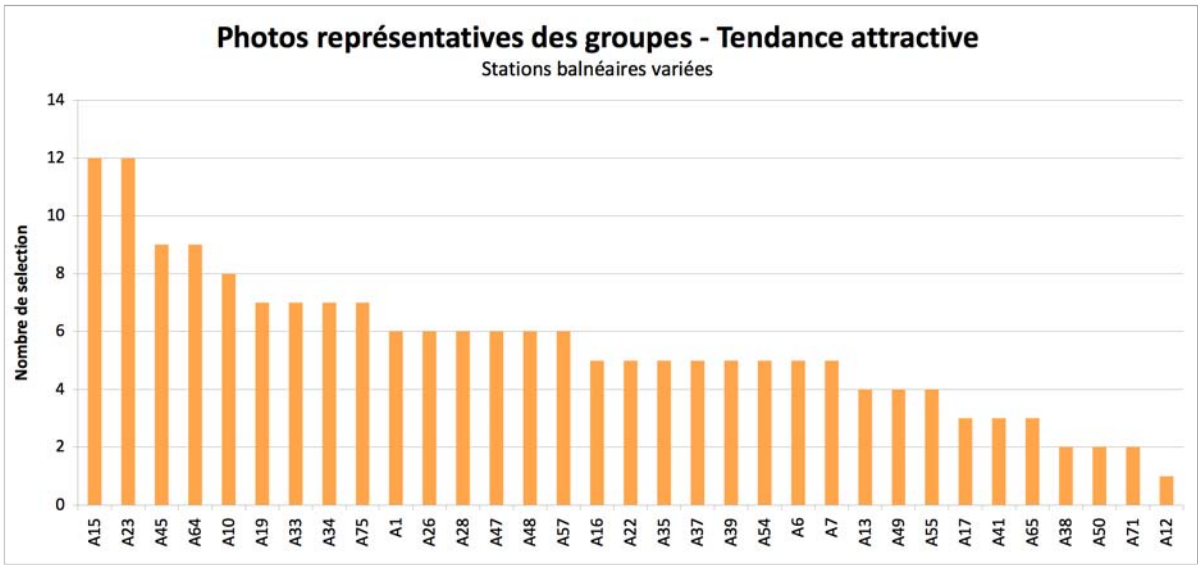
A20	7	14
A41	7	14
A42	7	14
A57	7	14
A60	7	14
A6	6	12
A25	6	12
A38	6	12
A74	6	12
A75	6	12
A4	5	10
A28	5	10
A34	5	10
A48	5	10
A50	5	10
A26	4	8
A33	4	8
A39	4	8
A45	4	8
A66	4	8
A70	4	8
A71	4	8
A77	4	8
A13	3	6
A14	3	6
A36	3	6
A46	3	6
A51	3	6
A76	3	6
A3	2	4
A8	2	4
A23	2	4
A27	2	4
A63	2	4
A7	1	2
A32	1	2
A12	0	0
Total	571	

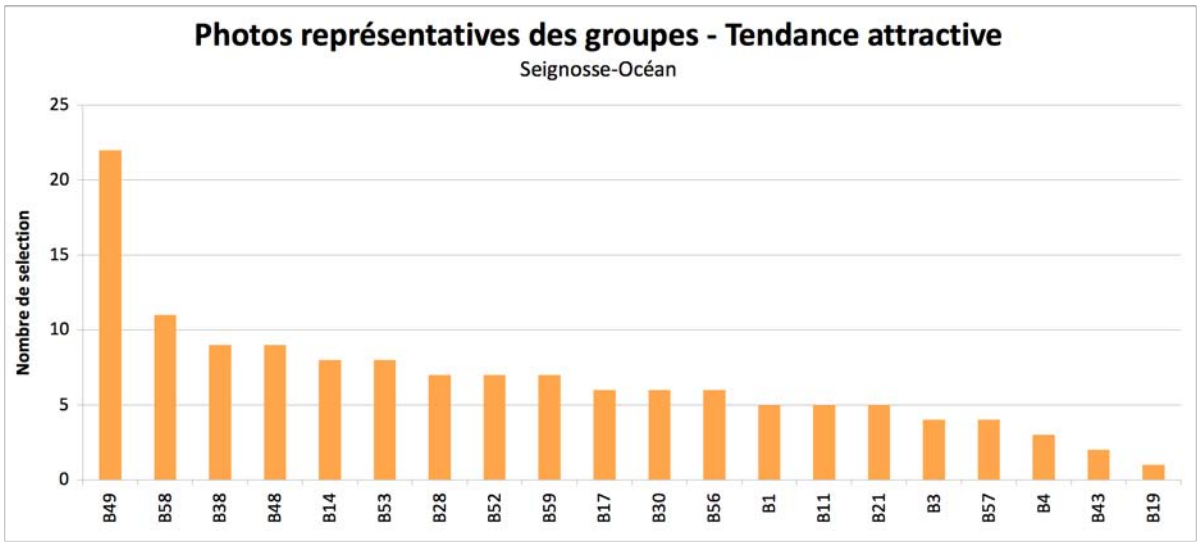
Annexe 13. Nombre de commentaires émis sur chaque photographie du corpus T2 relatif à Gourette

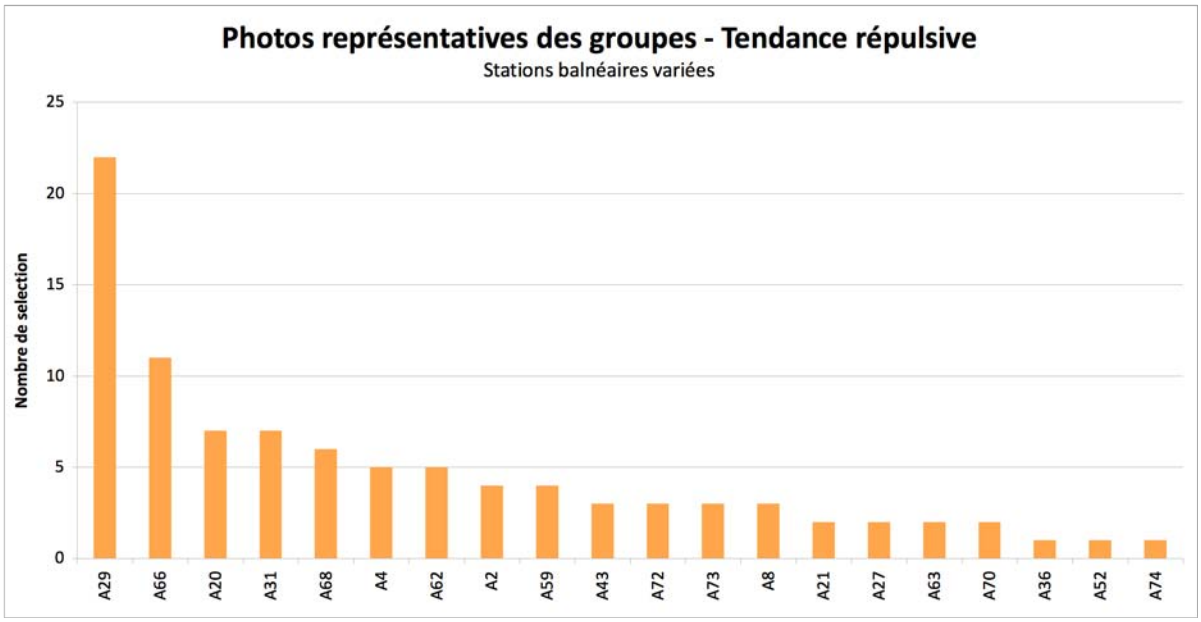
Photos T2 - Gourette	*Nombre d'enquêtés ayant émis des commentaires sur les clichés présentés*	*Pourcentages de réaction parmi les 50 enquêtés*
B32	16	32
B11	15	30
B19	13	26
B29	13	26
B52	13	26
B27	11	22
B45	11	22
B1	10	20
B8	10	20
B14	9	18
B24	9	18
B30	9	18
B38	9	18
B41	9	18
B13	8	16
B22	8	16
B25	8	16
B37	8	16
B47	7	14
B50	7	14
B53	7	14
B3	6	12
B6	6	12
B7	6	12
B20	6	12
B34	6	12
B39	6	12
B40	6	12
B44	6	12
B46	6	12
B49	6	12
B10	5	10
B16	5	10
B18	5	10
B31	5	10
B35	5	10
B54	5	10
B57	5	10
B4	4	8
B12	4	8
B21	4	8
B23	4	8
B26	4	8

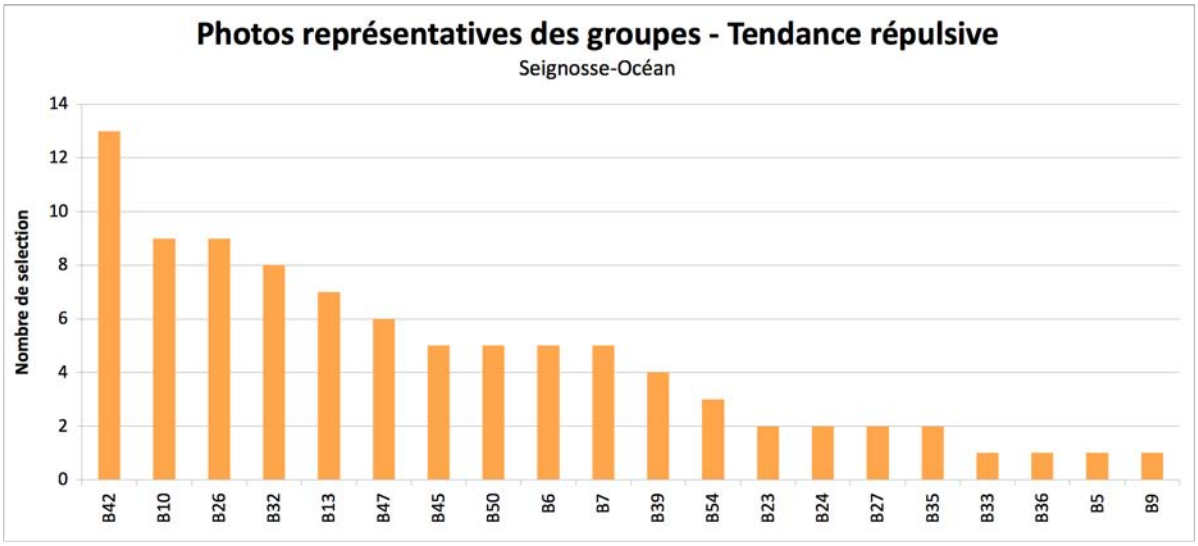
B33	4	8
B36	4	8
B43	4	8
B55	4	8
B2	3	6
B5	3	6
B9	3	6
B15	3	6
B17	3	6
B28	3	6
B42	3	6
B48	3	6
B56	3	6
B51	2	4
Total	370	

Annexe 14. Liste et dénombrement des « photos représentatives » – enquêtes « littoral »

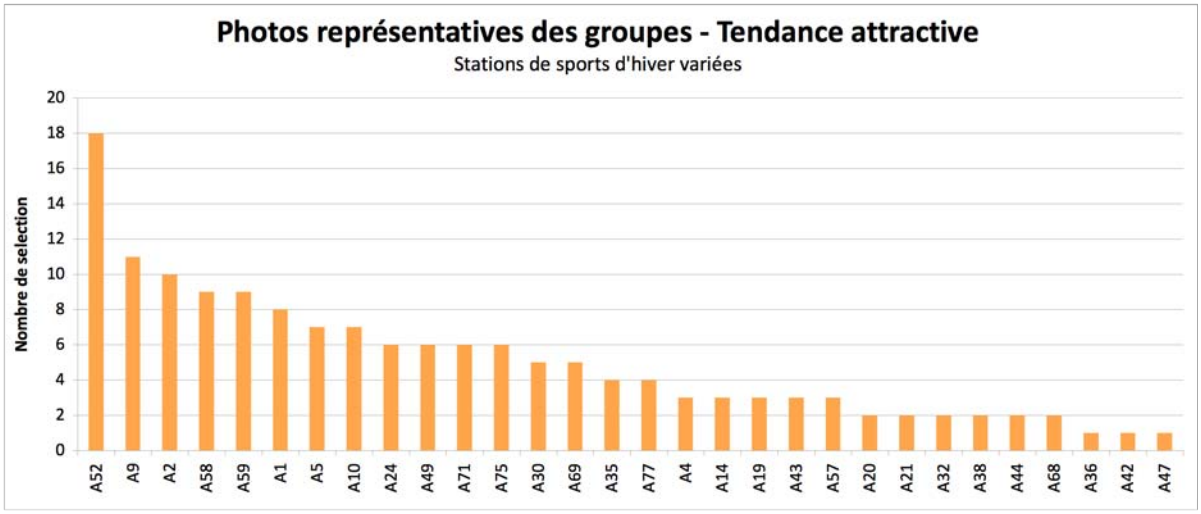


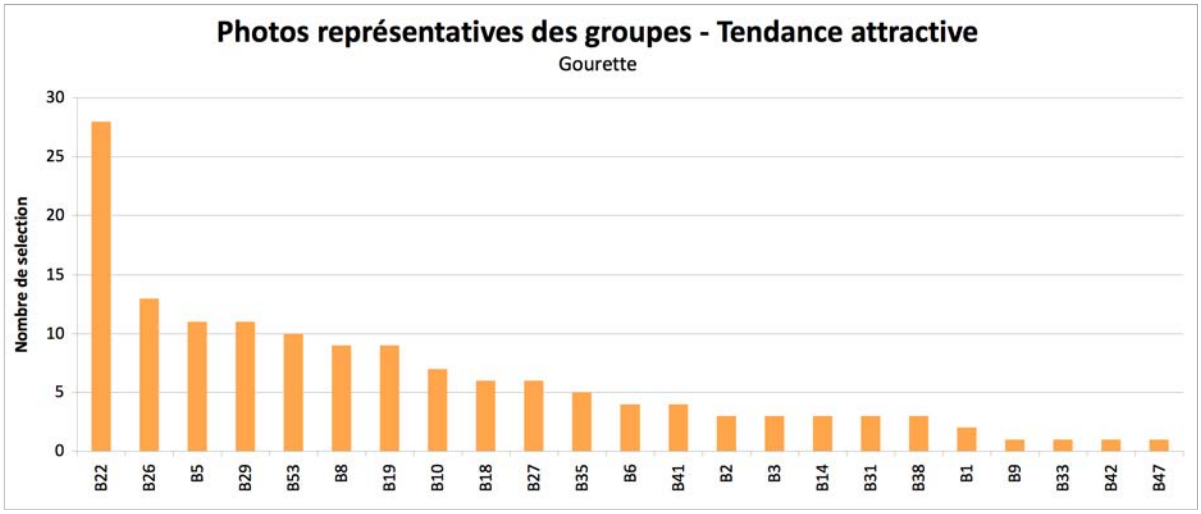


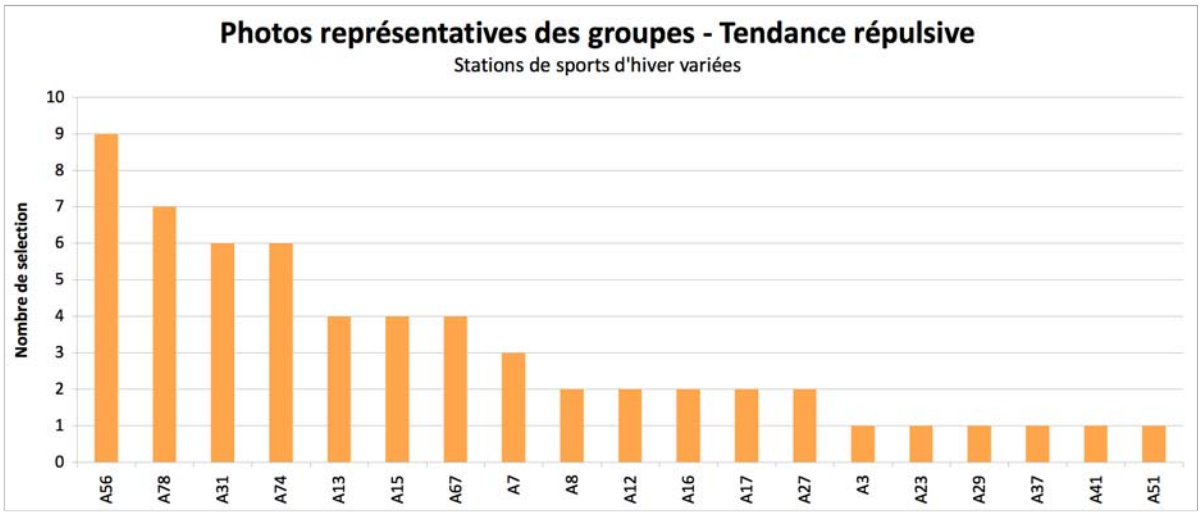


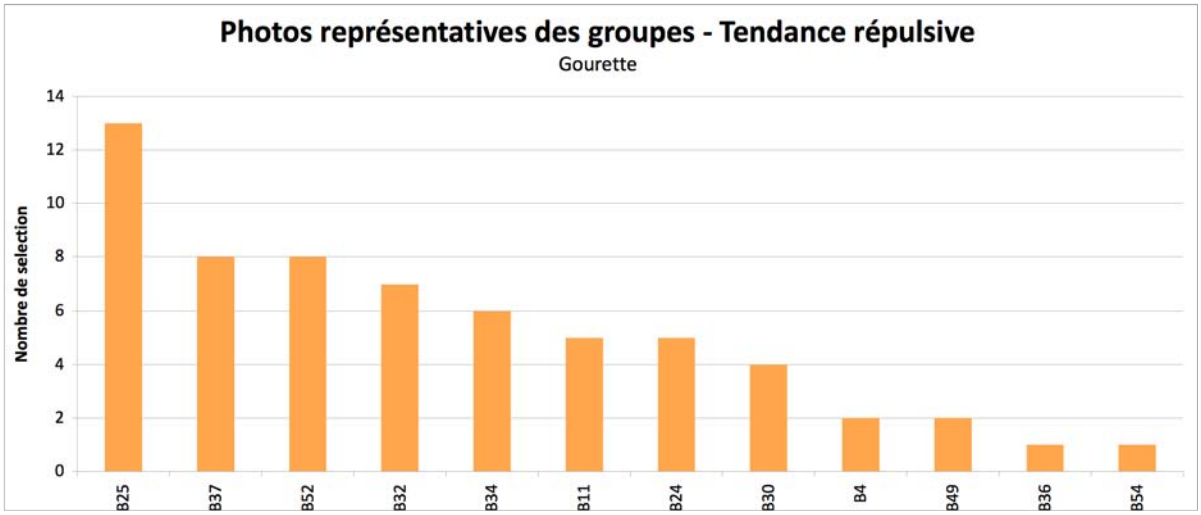


Annexe 15. Listes et dénombrement des « photos représentatives » – enquêtes « montagne »

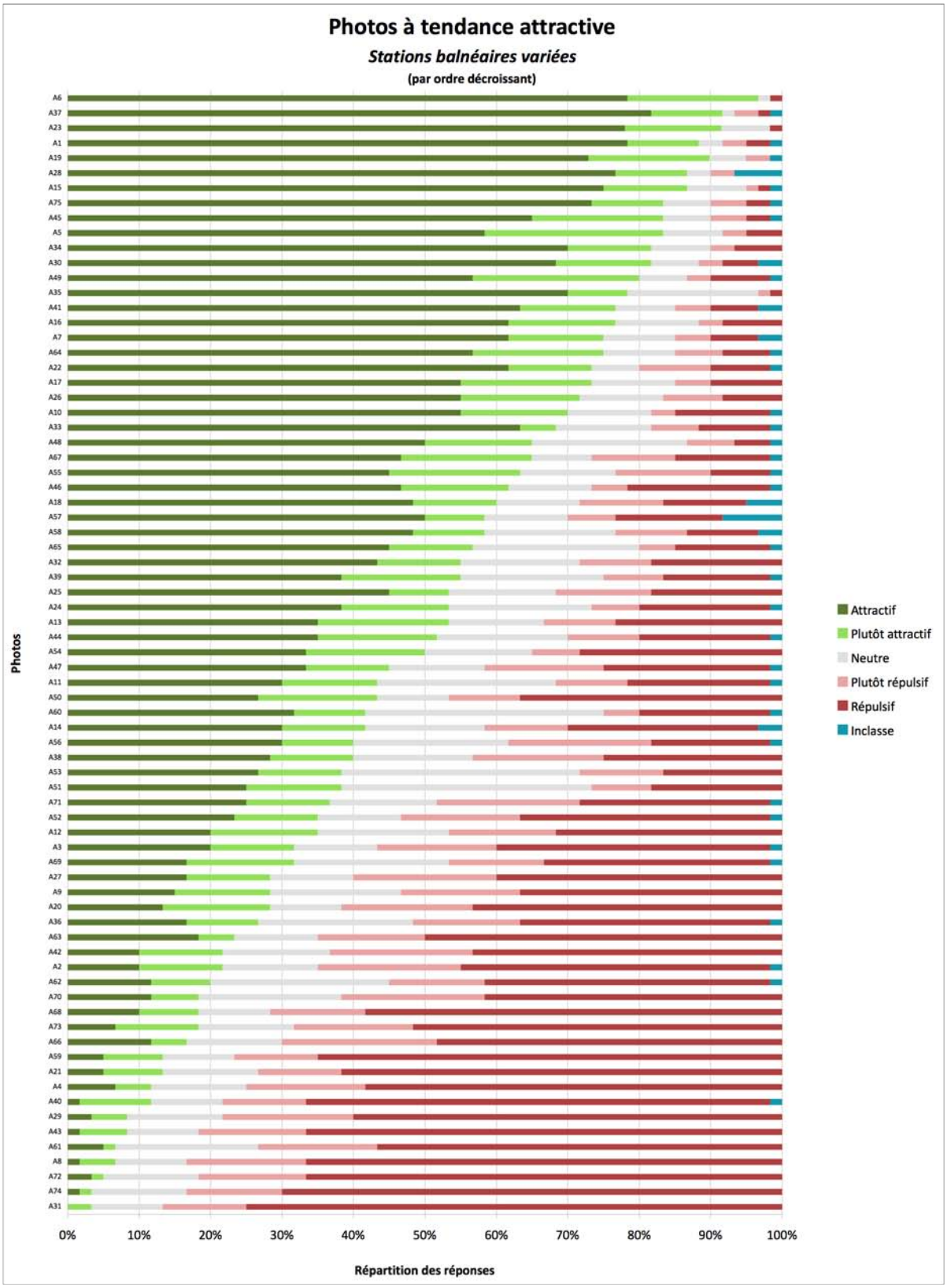




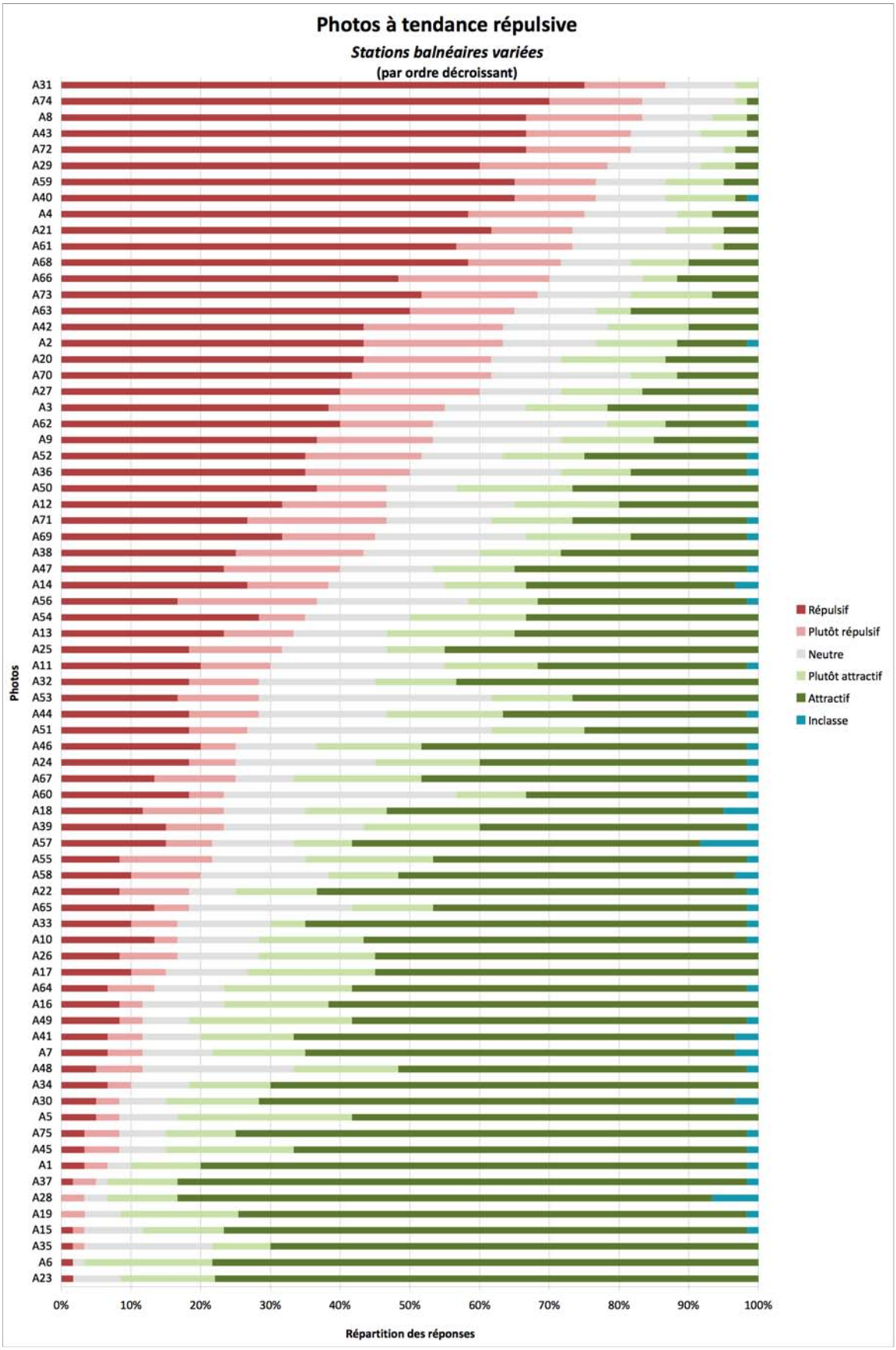

Photos représentatives des groupes - Tendance répulsive
Stations de sports d'hiver variées
Nombre de selection
0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
A56
A78
A31
A74
A13
A15
A67
A7
A8
A12
A16
A17
A27
A3
A23
A29
A37
A41
A51


Photos représentatives des groupes - Tendance répulsive
Gourette
Nombre de selection
0
2
4
6
8
10
12
14
B25
B37
B52
B32
B34
B11
B24
B30
B4
B49
B36
B54

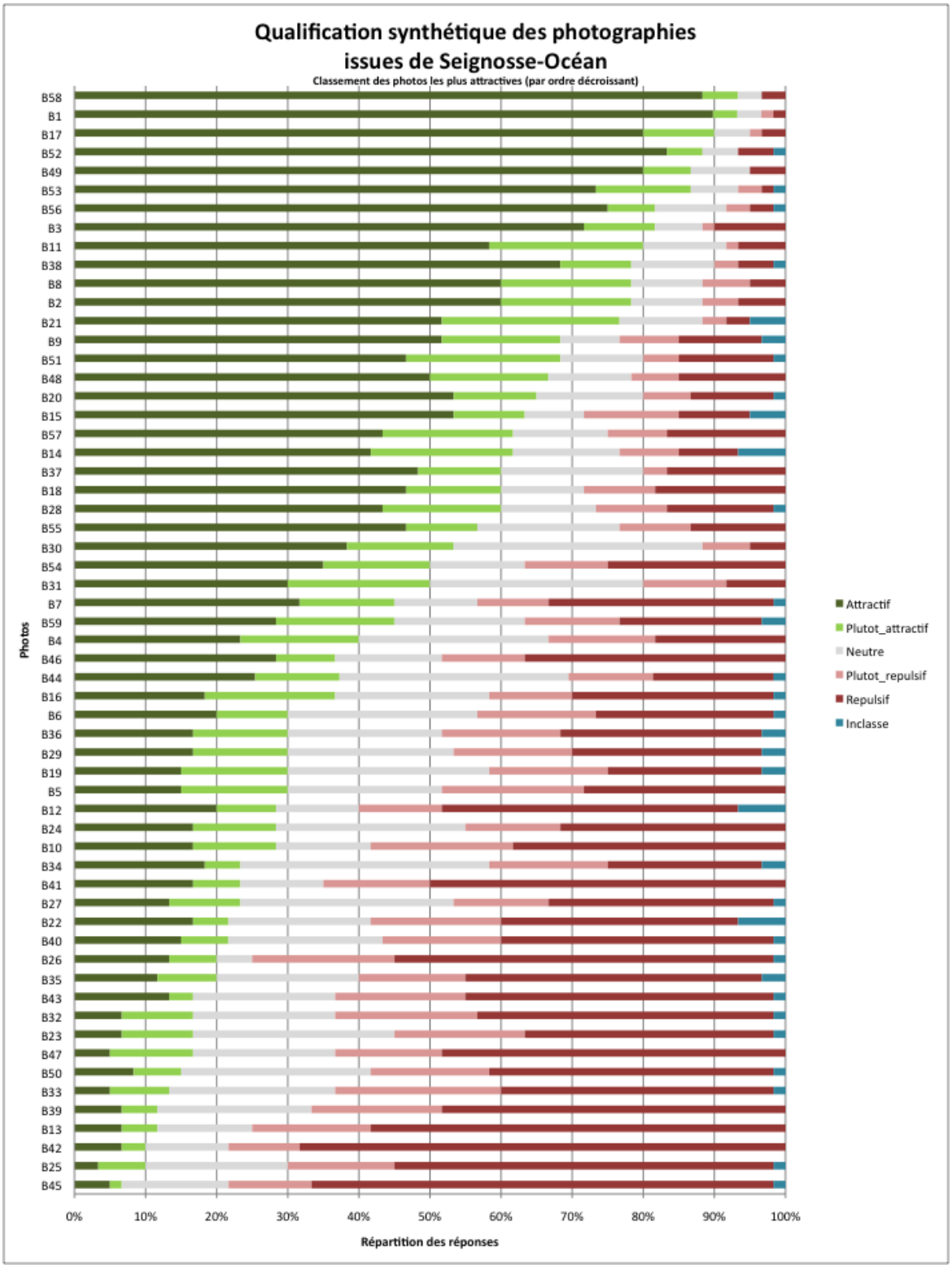
Annexe 16. Identification des photos de stations balnéaires variées à tendance attractive



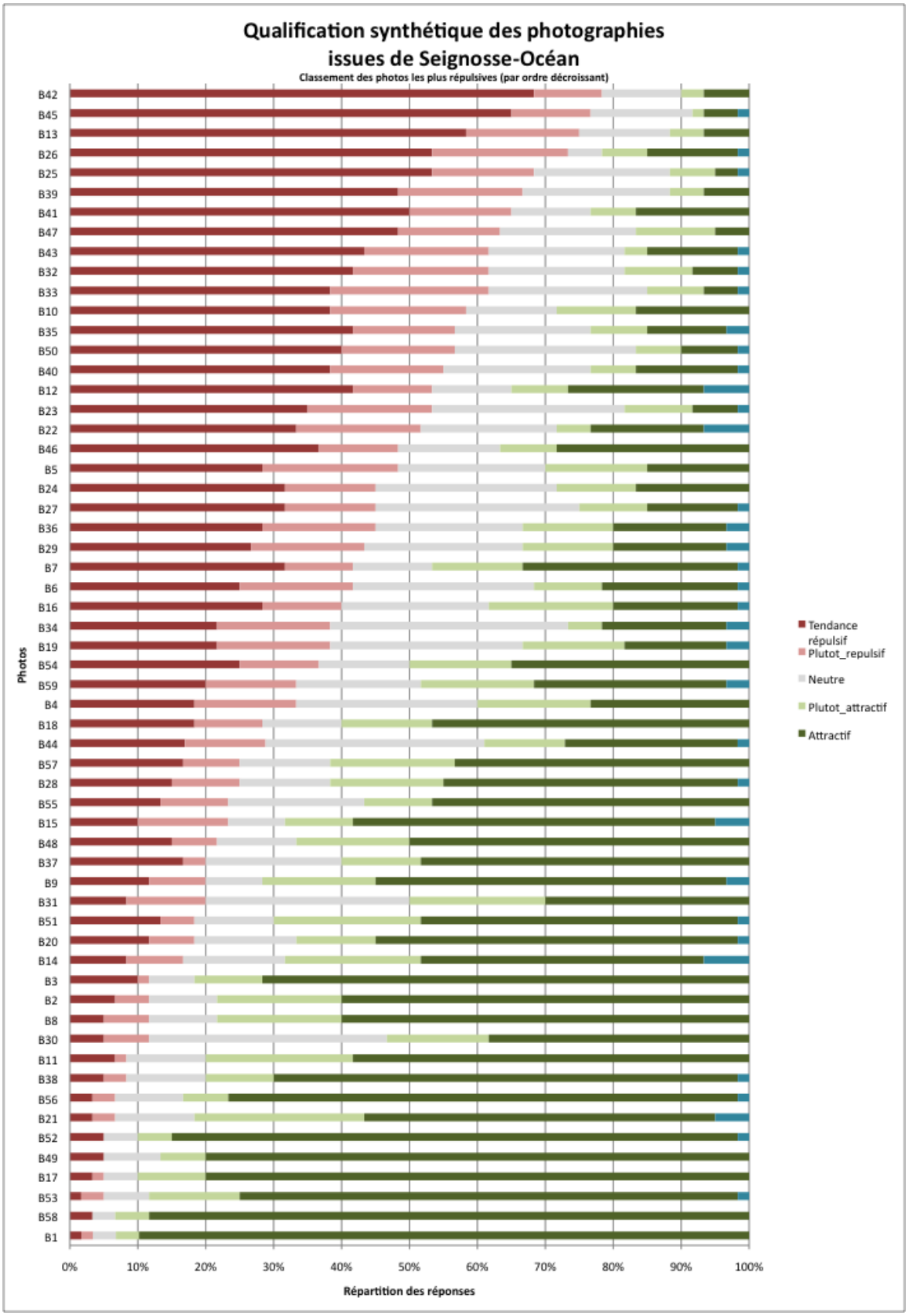
Annexe 17. Identification des photos de stations balnéaires variées à tendance répulsive



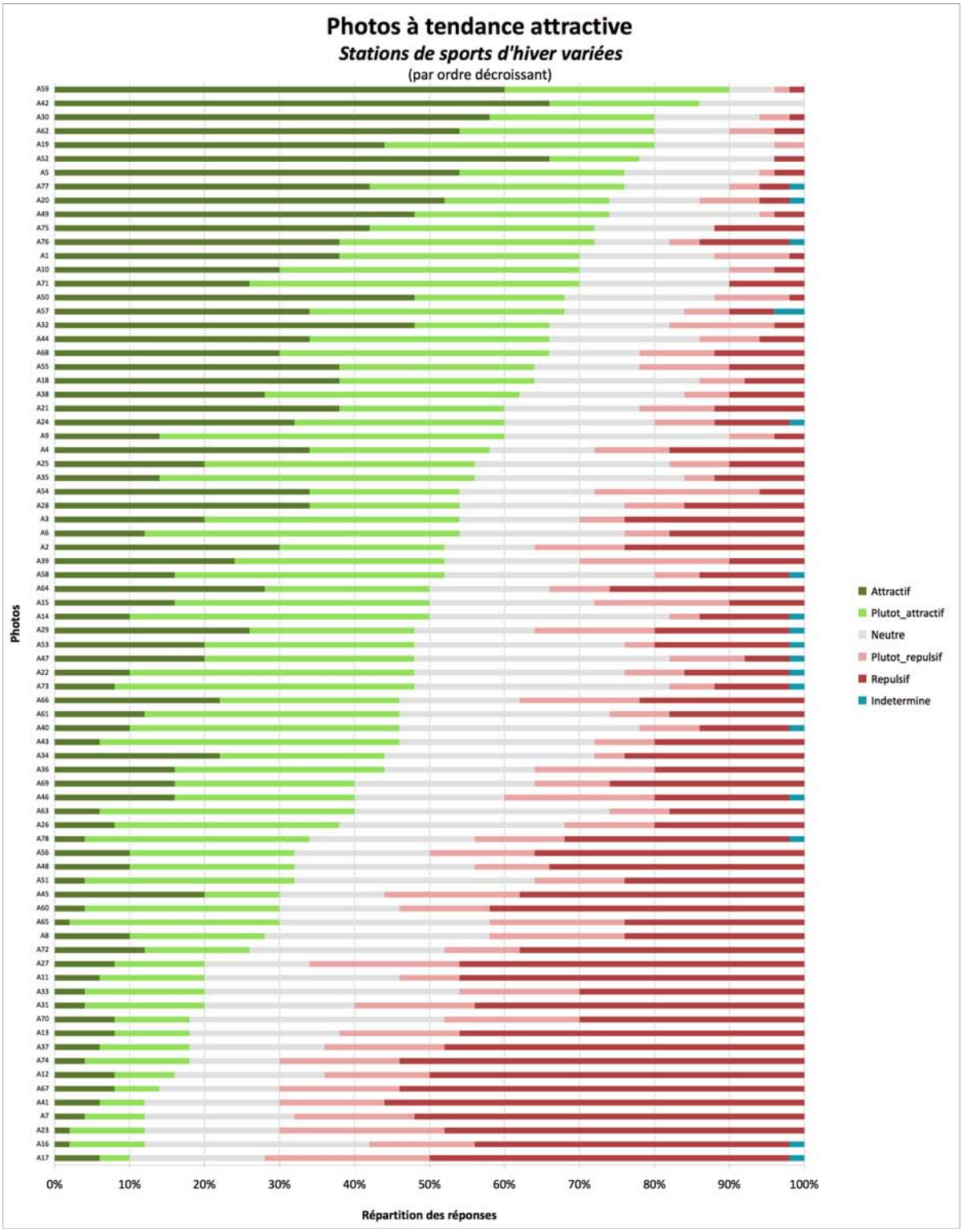
Annexe 18. Identification des photos de Seignosse-Océan à tendance attractive



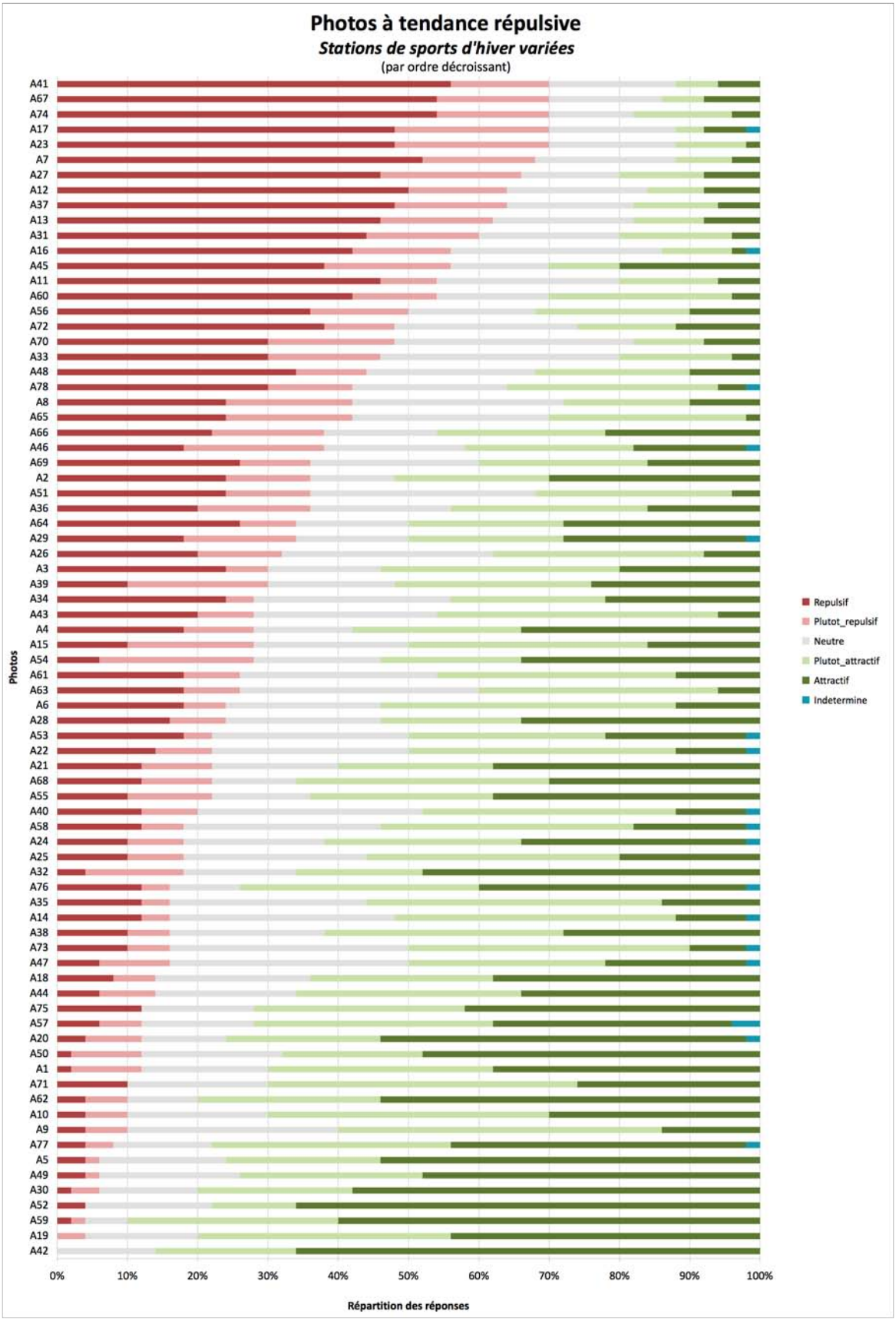
Annexe 19. Identification des photos de Seignosse-Océan à tendance répulsive



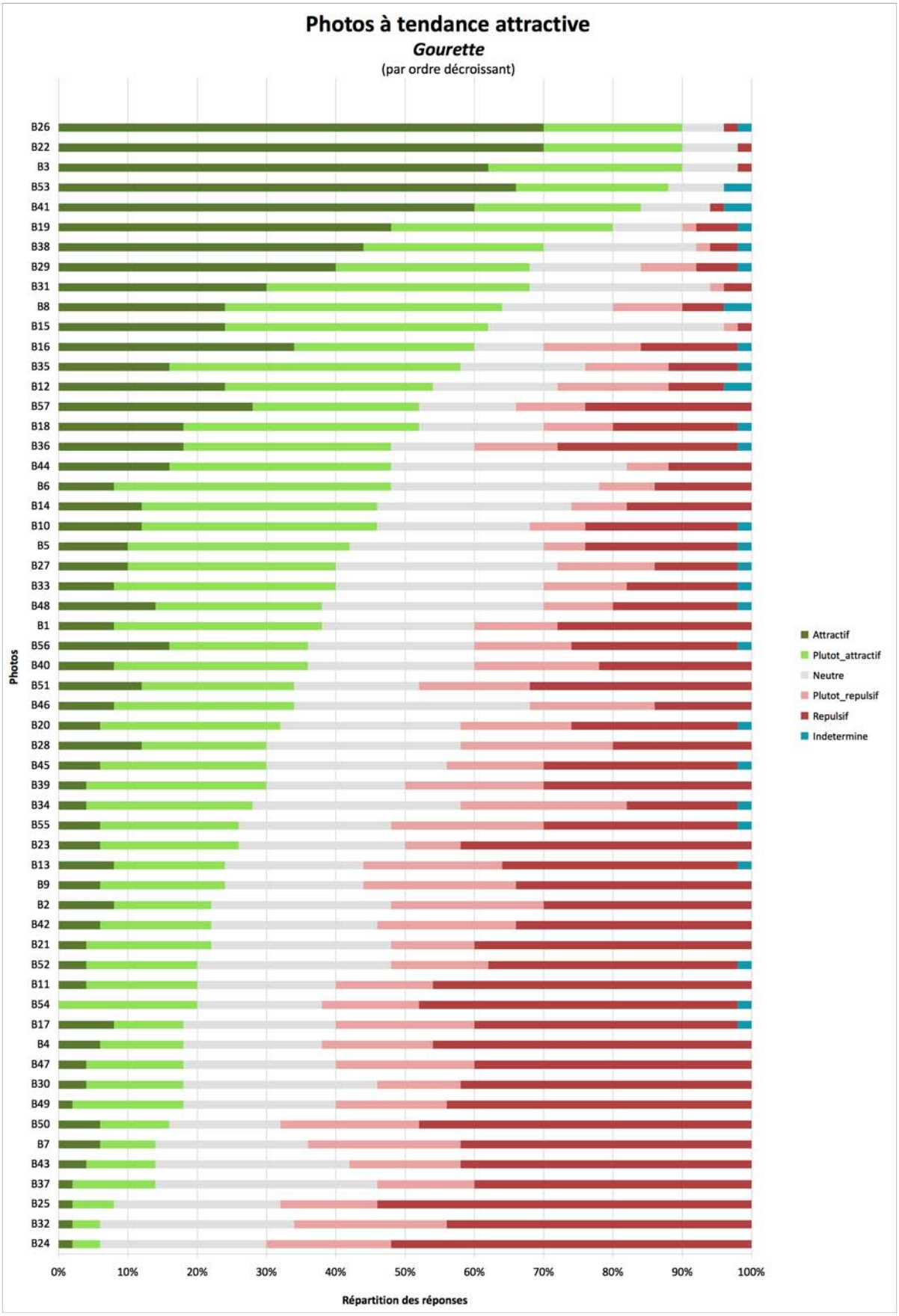
Annexe 20. Identification des photos de stations de sports d'hiver variées à tendance attractive



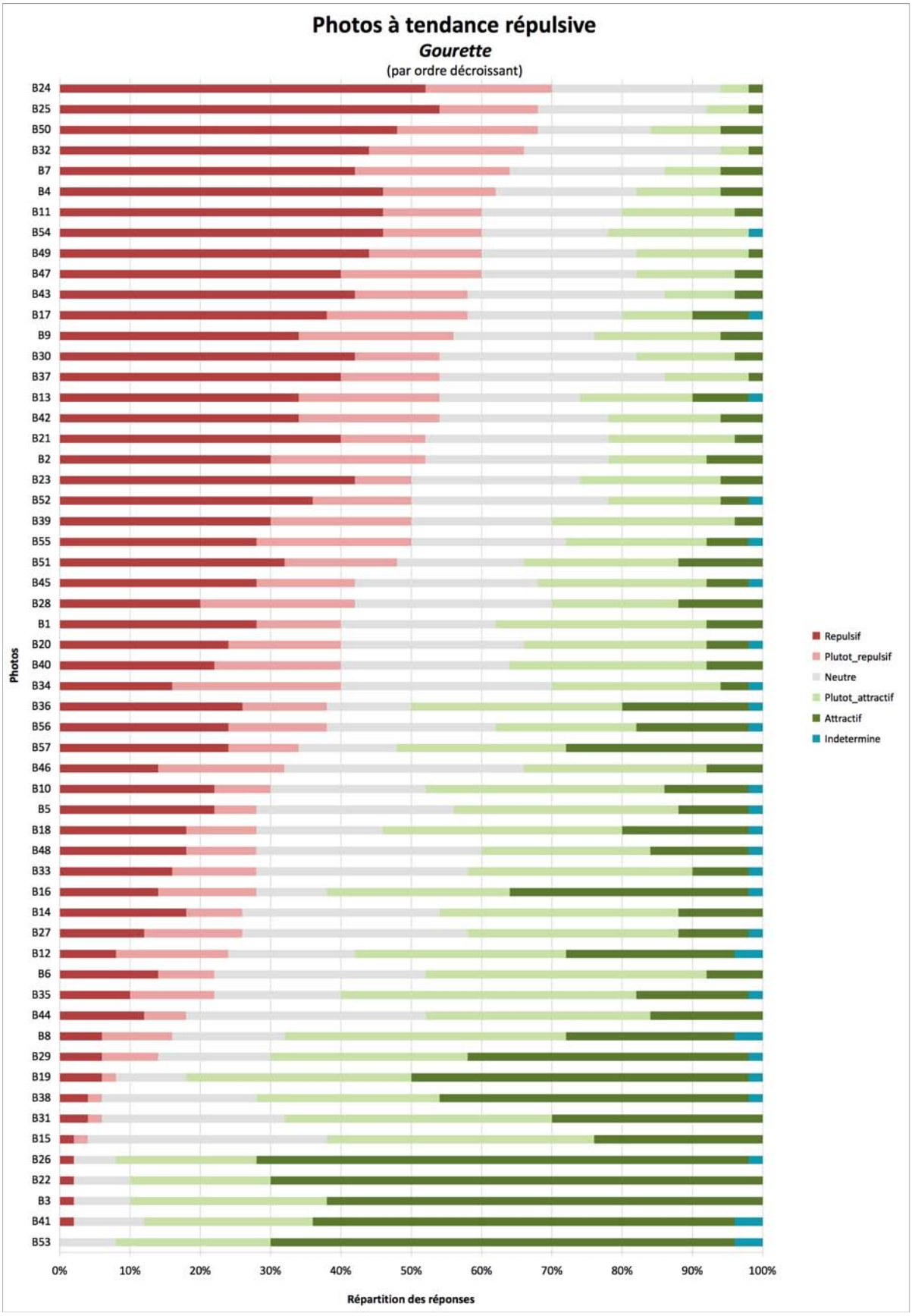
Annexe 21. Identification des photos de stations de sports d'hiver variée à tendance répulsive



Annexe 22. Identification des photos de Gourette à tendance attractive



Annexe 23. Identification des photos de Gourette à tendance répulsive



Annexe 24. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « attractives » et « plutôt attractives » des stations balnéaires (corpus T1)

Nuage des représentations de la tendance « attractif »		
A6 78% attractif et 19% plutôt attractif	A37 82% attractif et 10% plutôt attractif	A23 78% attractif et 14% plutôt attractif
A1 78% attractif et 10% plutôt attractif	A19 74% attractif et 16% plutôt attractif	A28 76% attractif et 10% plutôt attractif
A15 75% attractif et 11% plutôt attractif	A75 74% attractif et 10% plutôt attractif	A45 65% attractif et 19% plutôt attractif
A5 59% attractif et 25% plutôt attractif	A34 70% attractif et 12% plutôt attractif	A30 68% attractif et 14% plutôt attractif

A49 56% attractif et 24% plutôt attractif	A35 70% attractif et 12% plutôt attractif	A41 64% attractif et 12% plutôt attractif
A16 62% attractif et 14% plutôt attractif	A7 62% attractif et 13% plutôt attractif	A64 56% attractif et 20% plutôt attractif
A22 62% attractif et 12% plutôt attractif	A17 55% attractif et 19% plutôt attractif	A26 55% attractif et 17% plutôt attractif
A10 55% attractif et 15% plutôt attractif	A33 64% attractif et 4% plutôt attractif	A48 50% attractif et 15% plutôt attractif

A67 46% attractif et 19% plutôt attractif	A46 56% attractif et 16% plutôt attractif	A18 48% attractif et 10% plutôt attractif
A57 50% attractif et 8% plutôt attractif		

Nuage des représentations de la tendance « plutôt attractif »		
A55 45% attractif et 19% plutôt attractif	A58 48% attractif et 10% plutôt attractif	A65 45% attractif et 11% plutôt attractif
A39 38% attractif et 17% plutôt attractif	A24 38% attractif et 16% plutôt attractif	A32 44% attractif et 11% plutôt attractif
A25 45% attractif et 9% plutôt attractif		

Annexe 25. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « répulsives » et « plutôt répulsives » des stations balnéaires (corpus T1)

Nuage des représentations de la tendance « répulsif »		
A31 75% répulsif et 11% plutôt répulsif	A74 70% répulsif et 12% plutôt répulsif	A8 68% répulsif et 14% plutôt répulsif
A43 68% répulsif et 13% plutôt répulsif	A72 68% répulsif et 13% plutôt répulsif	A29 60% répulsif et 18% plutôt répulsif
A59 65% répulsif et 11% plutôt répulsif	A40 65% répulsif et 11% plutôt répulsif	A4 58% répulsif et 17% plutôt répulsif
A21 62% répulsif et 12% plutôt répulsif	A61 55% répulsif et 19% plutôt répulsif	A68 58% répulsif et 10% plutôt répulsif

A66 48% répulsif et 22% plutôt répulsif	A73 52% répulsif et 16% plutôt répulsif	A63 50% répulsif et 15% plutôt répulsif
A42 44% répulsif et 20% plutôt répulsif	A2 44% répulsif et 20% plutôt répulsif	A20 44% répulsif et 18% plutôt répulsif
A70 42% répulsif et 20% répulsif		

Nuage des représentations de la tendance « plutôt répulsif »		
A27 40% répulsif et 20% plutôt répulsif	A62 40% répulsif et 14% plutôt répulsif	A9 36% répulsif et 18% plutôt répulsif
A36 35% répulsif et 15% plutôt répulsif		

Annexe 26. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « neutres » et « indéterminées » des stations balnéaires (corpus T1)

Nuage des représentations de la tendance « neutre »		
A51 36% neutre, 18% répulsif, 8% plutôt répulsif, 13% plutôt attractif, 25% attractif	A53 34% neutre, 16% répulsif, 12% plutôt répulsif, 12% plutôt attractif, 26% attractif	A60 32% neutre, 18% répulsif, 6% neutre, 10% plutôt attractif, 34% attractif

Nuage des représentations de la tendance « divergente »		
A13 24% répulsif, 10% plutôt répulsif, 12% neutre, 19% plutôt attractif, 35% attractif	A14 26% répulsif, 12% plutôt répulsif, 21% neutre, 11% plutôt attractif, 30% attractif	A38 25% répulsif, 19% plutôt répulsif, 16% neutre, 12% plutôt attractif, 28% attractif
A47 24% répulsif, 16% répulsif, 14% neutre, 12% plutôt attractif, 34% attractif	A50 36% répulsif, 10% plutôt répulsif, 10% neutre, 18% plutôt attractif, 26% attractif	A52 35% répulsif, 17% plutôt répulsif, 12% neutre, 12% plutôt attractif, 26% attractif

A54	A71	A3
28% répulsif, 7% plutôt répulsif, 15% neutre, 16% plutôt répulsif, 34% attractif	26% répulsif, 20% plutôt répulsif, 16% neutre, 12% plutôt attractif, 26% attractif	38% répulsif, 17% plutôt répulsif, 11% neutre, 12% plutôt attractif, 22% attractif
A12	A69	A56
32% répulsif, 14% plutôt répulsif, 19% neutre, 15% plutôt attractif, 20% attractif	32% répulsif, 13% plutôt répulsif, 21% neutre, 16% plutôt attractif, 18% attractif	16% répulsif, 20% plutôt répulsif, 22% neutre, 10% plutôt attractif, 32% attractif
A44	A11	
18% répulsif, 10% plutôt répulsif, 18% neutre, 18% plutôt répulsif, 36% attractif	20% répulsif, 10% plutôt répulsif, 25% neutre, 13% plutôt attractif, 32% attractif	

Annexe 27. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « attractives » et « plutôt attractives » de Seignosse-Océan (corpus T2)

Nuage des représentations de la tendance « attractif »		
B58 88% attractif et 6% plutôt attractif	B1 90% attractif et 4% plutôt attractif	B17 80% attractif et 10% plutôt attractif
B52 84% attractif et 4% plutôt attractif	B49 80% attractif et 6% plutôt attractif	B53 75% attractif et 11% plutôt attractif
B56 76% attractif et 8% plutôt attractif	B3 72% attractif et 10% plutôt attractif	B11 58% attractif et 22% plutôt attractif
B38 68% attractif et 10% plutôt attractif	B8 60% attractif et 18% plutôt attractif	B2 60% attractif et 18% plutôt attractif

B21 52% attractif et 24% plutôt attractif	B9 52% attractif et 16% plutôt attractif	B51 46% attractif et 22% plutôt attractif
B48 50% attractif et 16% plutôt attractif	B20 54% attractif et 12% plutôt attractif	B15 54% attractif et 10% plutôt attractif

Nuage des représentations de la tendance « plutôt attractive »		
B57 44% attractif et 18% plutôt attractif	B14 42% attractif et 20% plutôt attractif	B37 48% attractif et 12% plutôt attractif
B18 46% attractif et 14% plutôt attractif	B28 44% attractif et 16% plutôt attractif	B55 46% attractif et 10% plutôt attractif
B30 38% attractif et 16% plutôt attractif		

Annexe 28. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « répulsives » et « plutôt répulsives » de Seignosse-Océan (corpus T2)

Nuage des représentations de la tendance « répulsif »		
B42 68% répulsif et 10% plutôt répulsif	B45 65% répulsif et 11% plutôt répulsif	B13 58% répulsif et 17% plutôt répulsif
B26 55% répulsif et 19% plutôt répulsif	B25 55% répulsif et 13% plutôt répulsif	B41 48% répulsif et 18% plutôt répulsif
B39 50% répulsif et 15% répulsif	B47 48% répulsif et 16% plutôt répulsif	B43 44% répulsif et 18% plutôt répulsif
B12 42% répulsif et 20% plutôt répulsif	B35 38% répulsif et 24% plutôt répulsif	

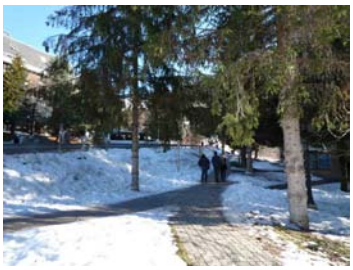
Nuage des représentations de la tendance « plutôt répulsif »		
B32 38% répulsif et 20% répulsif	B50 42% répulsif et 14% plutôt répulsif	B10 40% répulsif et 16% plutôt répulsif
B40 38% répulsif et 18% plutôt répulsif	B33 42% répulsif et 13% plutôt répulsif	B23 36% répulsif et 19% plutôt répulsif

Annexe 29. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « neutres » et « divergentes » de Seignosse-Océan (corpus T2)

<table>
<tr><th colspan="3">Nuage des représentations de la tendance « neutre »</th></tr>
<tr><td>B34
35% neutre</td><td>B44
32% neutre, 18% répulsif, 12% plutôt répulsif, 25% attractif, 11% plutôt attractif</td><td>B27
30% neutre, 34% répulsif , 12% plutôt répulsif , 10% plutôt attractif, 14% attractif</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>B31
30% neutre, 24% répulsif, 18% plutôt répulsif, 18% attractif, 6% plutôt attractif</td><td>B19
32% neutre, 21% répulsif, 17% plutôt répulsif , 15% plutôt attractif, 15% attractif,</td><td>B4
27% neutre, 18% répulsif, 16% plutôt répulsif, 16% plutôt attractif, 24% attractif</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr>
</table>

Nuage des représentations de la tendance « divergent »		
B5 32% répulsif, 10% plutôt répulsif, 13% neutre, 11% plutôt attractif, 34% attractif	B6 22% répulsif, 16% plutôt répulsif, 36% neutre, 4% plutôt attractif, 22% attractif	B7 28% répulsif, 20% plutôt répulsif, 22% neutre, 15% plutôt attractif, 15% attractif
B16 28% répulsif, 17% répulsif, 21% neutre, 14% plutôt attractif, 16% attractif,4% indéterminé	B22 36% répulsif, 12% plutôt répulsif, 16% neutre, 8% plutôt attractif, 28% attractif	B24 32% répulsif, 13% plutôt répulsif, 27% neutre, 12% plutôt attractif, 16% attractif
B29 25% répulsif, 17% plutôt répulsif, 26% neutre, 10% plutôt attractif, 22% attractif	B36 26% répulsif, 18% plutôt répulsif, 22% neutre, 14% plutôt attractif, 16% attractif, 4% indéterminé	B46 35% répulsif, 20% plutôt répulsif, 28% neutre, 10% plutôt attractif, 8% attractif
B54 28% répulsif, 12% plutôt répulsif, 22% neutre, 18% plutôt attractif, 20% attractif	B59 20% répulsif, 14% plutôt répulsif, 24% neutre, 14% plutôt attractif, 28% attractif	

Annexe 30. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « attractives » et « plutôt attractives » des stations de sports d'hiver variées (corpus T1)

Nuage des représentations de la tendance « attractif »		
A59 60% attractif et 30% plutôt attractif	A42 66% attractif et 20% plutôt attractif	A30 58% attractif et 22% plutôt attractif
A62 54% attractif et 26% plutôt attractif	A19 44% attractif et 36% plutôt attractif	A52 66% attractif et 12% plutôt attractif
		
A5 53% attractif et 23% plutôt attractif	A77 54% attractif et 22% plutôt attractif	A20 52% attractif et 22% plutôt attractif
A49 48% attractif et 26% plutôt attractif	A75 42% attractif et 30% plutôt attractif	A76 38% attractif et 34% plutôt attractif

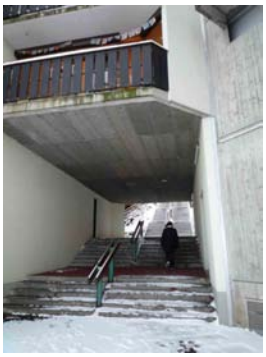
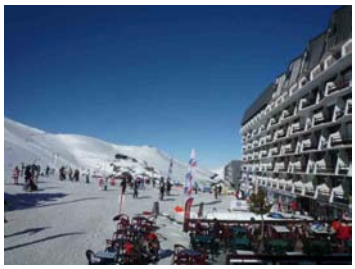
A1 38% attractif et 32% plutôt attractif	A10 30% attractif et 40% plutôt attractif	A71 26% attractif et 44% plutôt attractif
A50 48% attractif et 20% plutôt attractif	A57 34% attractif et 34% plutôt attractif	A32 48% attractif et 18% plutôt attractif
A44 34% attractif et 32% plutôt attractif	A68 30% attractif et 36% plutôt attractif	A55 38% attractif et 26% plutôt attractif
A18 38% attractif et 26% plutôt attractif	A38 28% attractif et 34% plutôt attractif	A21 38% attractif et 22% plutôt attractif

A24 32% attractif et 28% plutôt attractif	

Nuage des représentations de la tendance « plutôt attractif »		
A9 14% attractif et 46% plutôt attractif	A25 20% attractif et 36% plutôt attractif	A35 14% attractif et 42% plutôt attractif
A6 20% attractif et 33% plutôt attractif	A58 16% attractif et 36% plutôt attractif	A14 10% attractif et 40% plutôt attractif
A47 20% attractif et 28% plutôt attractif	A73 8% attractif et 40% plutôt attractif	A22 10% attractif et 38% plutôt attractif
A40 10% attractif et 36% plutôt attractif	A61 12% attractif et 34% plutôt attractif	

Annexe 31. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « répulsives » et « plutôt répulsives » des stations de sports d'hiver variées (corpus T1)

Nuage des représentations de la tendance « répulsif »		
A41 56% répulsif et 14% plutôt répulsif	A67 54% répulsif et 16% plutôt répulsif	A74 54% répulsif et 16% plutôt répulsif
A17 48% répulsif et 22% plutôt répulsif	A23 48% répulsif et 22% plutôt répulsif	A7 52% répulsif et 26% plutôt répulsif
A27 46% répulsif et 20% plutôt répulsif	A12 50% répulsif et 14% plutôt répulsif	A37 48% répulsif et 16% plutôt répulsif
A13 46% répulsif et 16% plutôt répulsif	A31 44% répulsif et 16% plutôt répulsif	

Nuage des représentations de la tendance « plutôt répulsif »		
A16 42% répulsif et 14% plutôt répulsif	A45 38% répulsif et 18% plutôt répulsif	A11 46% répulsif et 8% plutôt répulsif
		
A60 42% répulsif et 12% plutôt répulsif	A56 36% répulsif et 14% plutôt répulsif	A72 38% répulsif et 10% plutôt répulsif
		
A70 30% répulsif et 18% plutôt répulsif		

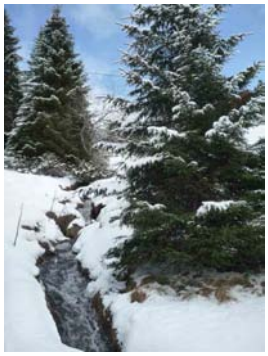
Annexe 32. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « neutres » et « divergentes » des stations de sports d'hiver variées (corpus T1)

Nuage des représentations de la tendance « neutre »		
A33 34% neutre, 30% répulsif, 16% plutôt répulsif, 16% plutôt attractif, 4% attractif	A63 34% neutre, 18% répulsif, 8% plutôt répulsif, 34% plutôt attractif, 6% attractif	A51 32% neutre, 24% répulsif, 12% plutôt répulsif, 28% plutôt attractif, 4% attractif
A8 30% neutre, 24% répulsif, 18% plutôt répulsif, 18% plutôt attractif, 10% attractif	A78 22% neutre, 30% répulsif, 12% plutôt répulsif, 30% plutôt attractif, 6% attractif	A65 28% neutre, 24% répulsif, 18% plutôt répulsif, 28% plutôt attractif, 2% attractif
A48 22% neutre, 34% répulsif, 10% plutôt répulsif, 22% plutôt attractif, 10% attractif	A43 26% neutre, 20% répulsif, 8% plutôt répulsif, 38% plutôt attractif, 6% attractif	A26 30% neutre, 20% répulsif, 12% plutôt répulsif, 30% plutôt attractif, 8% attractif

Nuage des représentations de la tendance « divergent »		
A15 10% répulsif, 18% plutôt répulsif, 22% neutre, 34% plutôt attractif, 16% attractif	A64 26% répulsif, 8% plutôt répulsif, 16% neutre, 22% plutôt attractif, 28% attractif	A39 10% répulsif, 20% plutôt répulsif, 18% neutre, 28% plutôt attractif, 24% attractif
A2 23% répulsif, 13% plutôt répulsif, 12% neutre, 22% plutôt attractif, 30% attractif	A3 24% répulsif, 6% plutôt répulsif, 16% neutre, 34% plutôt attractif, 20% attractif	A29 18% répulsif, 16% plutôt répulsif, 17% neutre, 22% plutôt attractif, 27% attractif
A36 20% répulsif, 16% plutôt répulsif, 20% neutre, 28% plutôt attractif, 16% attractif	A34 24% répulsif, 4% plutôt répulsif, 28% neutre, 22% plutôt attractif, 22% attractif	A69 26% répulsif, 10% plutôt répulsif, 24% neutre, 24% plutôt attractif, 16% attractif
A46 18% répulsif, 20% plutôt répulsif, 20% neutre, 24% plutôt attractif, 18% attractif	A66 22% répulsif, 16% plutôt répulsif, 16% neutre, 24% plutôt attractif, 22% attractif	A53 18% répulsif, 4% plutôt répulsif, 28% neutre, 28% plutôt attractif, 22% attractif

A54 33% attractif, 20% plutôt attractif, 22% plutôt répulsif, 8% répulsif	A28 33% attractif, 20% plutôt attractif, 9% plutôt répulsif, 16% répulsif	A4 34% attractif, 24% plutôt attractif

Annexe 33. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « attractives » et « plutôt attractives » de Gourette (corpus T2)

Nuage des représentations de la tendance « attractif »		
B26 70% attractif et 20% plutôt attractif	B22 70% attractif et 20% plutôt attractif	B3 62% attractif et 28% plutôt attractif
		
B53 65% attractif et 18% plutôt attractif	B41 60% attractif et 23% plutôt attractif	B19 48% attractif et 32% plutôt attractif
B38 43% attractif et 27% plutôt attractif	B29 40% attractif et 28% plutôt attractif	B31 30% attractif et 38% plutôt attractif
B8 23% attractif et 40% plutôt attractif	B15 23% attractif et 38% plutôt attractif	B16 34% attractif et 26% plutôt attractif

Nuage des représentations de la tendance « plutôt attractif »		
B35 17% attractif et 41% plutôt attractif	B12 24% attractif et 29% plutôt attractif	B57 28% attractif et 23% plutôt attractif
B18 18% attractif et 34% plutôt attractif	B44 16% attractif et 32% plutôt attractif	B6 8% attractif et 40% plutôt attractif

Annexe 34. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « répulsives » et « plutôt répulsives » de Gourette (corpus T2)

Nuage des représentations de la tendance « répulsif »		
B24 52% répulsif et 18% plutôt répulsif	B25 54% répulsif et 14% plutôt répulsif	B50 48% répulsif et 20% plutôt répulsif
B32 43% répulsif et 22% plutôt répulsif	B7 41% répulsif et 22% plutôt répulsif	B4 46% répulsif et 15% plutôt répulsif
B11 46% répulsif et 14% plutôt répulsif	B54 46% répulsif et 14% plutôt répulsif	B49 44% répulsif ,et16% plutôt répulsif
B47 40% répulsif et 20% plutôt répulsif	B43 41% répulsif et 17% plutôt répulsif	B17 38% répulsif et 20% plutôt répulsif

Nuage des représentations de la tendance « plutôt répulsif »		
B9 34% répulsif et 22% plutôt répulsif	B30 42% répulsif et 12% plutôt répulsif	B37 40% répulsif et 14% plutôt répulsif
B13 34% répulsif et 19% plutôt répulsif	B42 34% répulsif et 19% plutôt répulsif	B21 40% répulsif et 11% plutôt répulsif
B2 30% répulsif et 21% plutôt répulsif	B23 42% répulsif et 8% plutôt répulsif	B39 30% répulsif et 20% plutôt répulsif
B52 36% répulsif et 14% plutôt répulsif	B55 28% répulsif et 22% plutôt répulsif	

Annexe 35. Planches photographiques relatives aux représentations microterritoriales « neutres » et « divergentes » de Gourette (corpus T2)

<table>
<tr><th colspan="3">Nuage des représentations de la tendance « neutre »</th></tr>
<tr><td>B46
34% neutre, 14% répulsif, 18% plutôt répulsif, 26% plutôt attractif, 8% attractif</td><td>B48
34% neutre, 18% répulsif, 10% plutôt répulsif , 22% plutôt attractif , 16% attractif</td><td>B27
34% neutre, 12% répulsif, 14% plutôt répulsif, 30% plutôt attractif, 10% attractif</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>B34
32% neutre, 16% répulsif, 24% plutôt répulsif, 24% plutôt attractif, 4% attractif</td><td>B33
32% neutre, 16% répulsif, 12% plutôt répulsif, 32% plutôt attractif, 8% attractif</td><td>B5
30% neutre, 22% répulsif, 6% plutôt répulsif, 32% plutôt attractif, 10% attractif</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>B14
28% neutre, 18% répulsif, 8% plutôt répulsif, 34% plutôt attractif, 12% attractif</td><td>B20
28% neutre, 24% répulsif, 16% plutôt répulsif, 26% plutôt attractif, 6% attractif</td><td>B10
24% neutre, 22% répulsif, 8% plutôt répulsif, 34% plutôt attractif, 12% attractif</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>B40
24% neutre, 22% répulsif, 18% plutôt répulsif, 28% plutôt attractif, 8% attractif</td><td colspan="2" rowspan="2"></td></tr>
<tr><td> </td></tr>
</table>

Nuage des représentations de la tendance « divergent »		
B1 28% répulsif, 12% plutôt répulsif, 22% neutre, 30% plutôt attractif, 8% attractif	B28 20% répulsif, 22% plutôt répulsif, 28% neutre, 18% plutôt attractif, 12% attractif	B36 26% répulsif, 12% plutôt répulsif, 14% neutre, 30% plutôt attractif, 18% attractif
B45 28% répulsif, 15% plutôt répulsif, 27% neutre, 24% plutôt attractif, 6% attractif	B51 32% répulsif, 16% plutôt répulsif, 18% neutre, 22% plutôt attractif, 12% attractif	B56 24% répulsif, 14% plutôt répulsif, 26% neutre, 20% plutôt attractif, 16% attractif