



**HAL**  
open science

## Les processus de transformation des trajectoires locales des stations et aires touristiques : des questions modélisables ?

Vincent Vlès

### ► To cite this version:

Vincent Vlès. Les processus de transformation des trajectoires locales des stations et aires touristiques : des questions modélisables ?. Sud-Ouest Européen, 2015, Trajectoires des stations touristiques, 39, pp.5-12. hal-01249229

**HAL Id: hal-01249229**

**<https://hal.science/hal-01249229v1>**

Submitted on 30 Dec 2015

**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.

**Les trajectoires des stations touristiques dans le grand Sud-Ouest français depuis le XIXe siècle  
Dynamiques d'innovation, mises en tension et enjeux prospectifs**

---

**Texte introductif**

---

***Les processus de transformation des trajectoires locales des stations et aires touristiques :  
des questions modélisables ?***

Vincent Vlès, Professeur d'aménagement et urbanisme touristique, UMR CERTOP  
CNRS/Université Toulouse Jean-Jaurès-Université Paul Sabatier  
<http://www.certop.cnrs.fr/VLES-Vincent>  
[vincent.vles@univ-tlse2.fr](mailto:vincent.vles@univ-tlse2.fr)  
33 (0)6 78 15 41 93

Adresse postale : Maison de la RECHERCHE – UMR CERTOP -  
Université Toulouse – Jean Jaurès  
5, allées Antonio Machado  
31058 Toulouse cedex 09 – France

À partir du XIXe siècle, la « révolution touristique », que l'historien Christophe Bouneau qualifie de système d'innovation radicale, a accompagné le monde industrialisé jusqu'à la remise en cause contemporaine du développement durable. Peu à peu, les disciplines du tourisme se sont attachées à la compréhension et à la qualification des trajectoires des stations touristiques<sup>1</sup>, en tant que modalités d'organisation qui se reproduisent dans le temps en subissant des évolutions, des oscillations ; la question de l'innovation y est partout présente. Ce numéro thématique donne un éclairage de ces trajectoires dans le grand Sud-Ouest français. Singulières et d'une grande diversité, elles montrent des stations et aires touristiques en *transition*.

L'étude des systèmes d'acteurs et leur articulation avec les systèmes de gouvernement local y appréhendent les mutations en cours et retracent, dans leurs imbrications et rétroactions, les politiques publiques et entrepreneuriales, les pratiques des gestionnaires des équipements, celles des « usagers-clients » — les touristes, parfois celles des habitants. Avec deux entrées thématiques : celle de *l'offre*, des mutations des grands équipements structurants et de la place de l'immobilier de loisir dans le renouvellement et l'expansion de la résidentialité ; celle de *l'ancrage*

---

<sup>1</sup> En janvier 2000, l'Observatoire national du Tourisme (ministère délégué au tourisme), dans son « dictionnaire des concepts et des méthodes de l'observation touristique », définissait la station touristique comme « à la fois une ville (ou un bourg) qui fait l'objet de politiques d'aménagement et d'urbanisme touristique et un pôle de vente de services regroupant des entreprises variées » (p. 113). On lit bien dans les travaux retranscrits ici comment les stations s'insèrent désormais dans un système territorial de production et de distribution de biens et services de loisirs beaucoup plus large, fait de pôles variés, diffus et interconnectés. On comprend que ces unités spatiales organisées d'hébergements et d'équipements, offrant un ensemble de prestations généralement diversifiées, ces pôles de vente de services de loisirs regroupant des entreprises variées, débordent largement, tant dans leur emprise que dans leur système production et de gouvernance les anciennes catégories de « stations classées », désormais réformées par la loi du 14 avril 2006 : d'hydrominérales, climatiques, balnéaires, de tourisme, uvaes, de sports d'hiver et d'alpinisme, les stations sont parfois devenues des lieux de vie multiactivités, ou presque, et la dynamique des processus d'innovation en détermine la concentration, le rayonnement et, semble-t-il aujourd'hui, les trajectoires.

des stations, entendu comme la manière dont les sites s'insèrent dans leur territoire support et les évolutions de ces insertions dans le temps, dans l'espace, dans les modes de gouvernance et dans le marché. Ces travaux s'inscrivent dans la continuité de la production des sciences humaines et sociales qui ont toujours montré la diversité des mutations des lieux touristiques dans l'examen du devenir des implantations, question qui a toujours mobilisé les chercheurs depuis les *catégorisations* des sites (Préau, 1968 ; Cumin, 1970 ; Perret, 1994 ; Knafo, 1978 ; Équipe MIT, 2002, 2005 ; Clivaz et coll., 2010, 2011). Ces lieux attractifs, tels les villes-champignons du littoral, les néo-villages des campagnes ou les « archipels d'altitude » (Wozniak, 2006), sont passés par des phases de création, d'extension, parfois même de désarmement après ou sans « vacance des lieux » (Bachimon, 2013).

Dans ce questionnement scientifique général, la question des trajectoires a-t-elle encore aujourd'hui un sens ? Plus que jamais, et ce pour deux raisons.

D'abord parce que la question de l'innovation dans ces processus de transformation s'inscrit avec une finalité de recherche de la performance qui souhaiterait connaître, voire mobiliser des éléments de prospective pour leur avenir. Pour travailler, la planification touristique a besoin de connaître les éléments constitutifs, contributifs aux trajectoires anciennes et récentes des territoires afin d'accompagner, par des politiques publiques adaptées et en les infléchissant plus ou moins, les évolutions prévisibles ; l'avenir n'est pas prédéterminé, il est par conséquent ouvert à plusieurs futurs possibles et c'est une des missions de la recherche que de les éclairer.

Ensuite parce que les mutations rapportées dans les travaux publiés ici apparaissent comme autant de nouveautés, voire comme des *anomalies* par rapport aux résultats attendus par la « science normale », par rapport aux schémas théoriques traditionnels, notamment ceux produits par la pensée catégorisante en tourisme. La profusion des typologies, issues tant du monde professionnel que de celui de la recherche, a permis, au temps des origines des disciplines du tourisme, de rationaliser et d'ordonner la diversité des sites touristiques autour d'ensembles presque homogènes, généralement ordonnés autour des concepts de « générations », de « missions », de distinction spatiales (littoral, montagne, etc.) ou thématiques (thermalisme, climatisme, balnéaire, etc.).

Le regard porté ici sur les dynamiques d'évolution de chaque station est autre, il met en valeur des facteurs actifs dans leur devenir, exogènes aux catégories de ces ensembles : la pluralité de ces transformations, leur diversité contredisent l'idée d'un développement qui serait figé ou identique en fonction de types, de catégories originelles, d'intégration ou non lors de leur conception, de leur création ou de leur gestion. Le paradigme de dynamiques déterminées selon la catégorie qui leur ont donné naissance, selon leur typologie d'appartenance semble mis à mal, au cours du temps, par d'autres facteurs de bifurcation. Le déterminisme catégoriel apporte peu d'explication lors de l'exploration des dynamiques rapportées ici par différentes approches disciplinaires, celles de l'histoire, de l'aménagement et de l'urbanisme, de la géographie, des sciences économiques, des sciences de gestion, des sciences et techniques des activités physiques et sportives. Ces regards croisés mettent en lumière des phénomènes nouveaux — parfois insoupçonnés — et écartent l'idée que l'évolution des territoires touristiques dépendrait uniquement de l'idée de performance (George-Marcelpoil, 2008 : 27). Ces recherches suggèrent même l'élaboration d'un autre ensemble de règles ou de concepts pour examiner ce qui, dans la gouvernance des destinations, en fait bifurquer les trajectoires.

La diversité des évolutions selon les cas et les lieux n'est pas une découverte en soi. Pensées à travers des analyses multidisciplinaires, ces recherches excluent la référence à une « nouvelle » théorie typologique. Les catégorisations furent des étapes utiles pour donner des points de repère à la conceptualisation de l'évolution contemporaine du tourisme, à la représentation, à l'idée que les scientifiques pouvaient s'en faire à une époque où la modernité était synonyme de la raison

utilitaire (Caillé, 2003). Visiblement, les « catégories », les « générations », l'« idéal-typique »<sup>2</sup> des trajectoires de développement (Clivaz et coll., 2011), ne permettent pas réellement de rendre compte de la diversité des ressorts de ces systèmes sociospatiaux en mutation que sont devenues les aires touristiques, de leur complexité intrinsèque et de leur capacité à échapper à l'infrastructure idéologique de la modernisation à laquelle l'imaginaire productiviste voulut un temps les enfermer : l'idée qu'avec les typologies et les catégories on peut expliquer les évolutions et les bifurcations paraît désormais insuffisante. Des travaux ont d'ores et déjà démontré que la question de l'impact du « modèle » de développement d'une station sur les formes et l'intensité de sa croissance immobilière était peu étudiée et soumise à une analyse renouvelée (François, 2007 ; Fablet, 2013). Les travaux publiés accentuent la remise en cause de ces formes anciennes de la pensée pour traduire et expliquer des compositions en interactions, en permanence mouvantes et complexes, des processus si variés qu'ils doivent, à chaque fois, être doublement contextualisés dans des temps, des espaces et selon des acteurs différents.

La construction de *modèles de trajectoires de stations* apparaît ainsi vaine : leur transformation sous la pression dynamique des activités et par la sollicitation résidentielle exogène remet en cause les hiérarchies à la fois urbaines (villageoises, balnéaires ou d'urbanisations d'altitude) et des activités traditionnelles. On avait déjà montré, à des échelles différentes, les modifications de leurs systèmes d'ancrage, par exemple en montagne (George-Marcelpoil, 2007 ; Vlès, 2014) ou sur le littoral (Duhamel, Violier, 2009). Mobilisée pour désigner l'ensemble des liens tissés entre le tourisme et son territoire support et inventer des nouveautés de la théorie expliquant *les rapports qui se reproduisent régulièrement* désormais entre la station, son territoire environnant et son évolution dans le temps et dans le marché, la notion d'*ancrage* semble bien illustrer, dans les cas relevés ici, l'osmose assez forte entre les stations et les communautés locales. L'étude des cas d'ancrage de la station dans son territoire renvoie à des questions d'adéquation du lieu isolé à son système productif et immatériel tout entier, des questions de combinaison entre des relations marchandes et des formes de coopération fondées sur la confiance (Pecqueur, 1992 : 4). Cette question d'ancrage territorial semble devenue majeure pour résoudre les tensions nées entre un lieu qui concentre les entreprises et les services dans une spécialisation et les communautés qui les gèrent, y participent, en profitent. Le *concept d'ancrage territorial* de la station de tourisme, son importance opérationnelle pour les programmations des projets de développement, ne rentre dans *aucune catégorie particulière*. Ensembles des liens tissés entre la station de tourisme, son territoire originel et son espace de déploiement désormais élargi et transformé, ces ancrages sont l'œuvre de temps et de réseaux en recomposition parfois forte : la matérialité d'une conception désormais ancienne de la station, inscrite dans un mode de gouvernance communal, dans des formes, avec des matériaux - le béton, le bois, un aménagement initial - datés, se heurte au mouvement, plus dynamique, de l'évolution des pratiques touristiques, à des loisirs désormais insérés dans le quotidien d'acteurs qui ne sont plus seulement des touristes, mais également des habitants. Cette déconnexion parfois forte entre des temps et des proximités différents dans les lieux du tourisme est un facteur paradoxal de régulation territoriale que la gouvernance intercommunale par les acteurs s'emploie à résoudre (Vlès, 2015).

Pour autant, s'ils sont souvent singuliers, les accidents, les bifurcations ou les modifications auxquels stations et aires touristiques<sup>3</sup> sont soumises, et que l'on pourrait croire isolés, ne le sont pas ; dans certains cas ils se reproduisent régulièrement, notamment lorsqu'ils sont soumis à des facteurs exogènes déterminants comme l'affaiblissement de la demande en immobilier de loisirs

---

<sup>2</sup> « De façon "idéal-typique", on peut en effet distinguer trois trajectoires de développement des stations touristiques : le relais (capacité des stations touristiques à demeurer touristiques dans le moyen et le long terme), l'abîme (affaiblissement marqué, voire disparition, de la fonction touristique sans alternative de développement) ou la métamorphose (transformation de la station touristique en un lieu fonctionnant sur d'autres bases que celles de l'activité touristique) », p. 283.

<sup>3</sup> L'aire touristique peut être approchée en première analyse comme le territoire économique, social et politique marqué par des relations soutenues entre une station et son hinterland : elle est marquée par l'ensembles des liens tissés entre la station de tourisme, son territoire originel et son espace de déploiement désormais élargi et transformé

(Fablet, 2014). La proximité géographique permet néanmoins la relation directe entre les acteurs et entre les différentes composantes des processus d'innovation qui caractérisent les trajectoires des stations. Un élément modificatif de ces formes de réseau semble émerger autour des rapports qu'entretiennent les sites et stations avec le monde global qui les entoure. Ce qui apparaît nouveau aujourd'hui par rapport aux premiers temps de la recherche en tourisme, lorsque la référence des dynamiques était catégorisée dans les « générations » de stations (Cumin, 1970 ; Knafou, 1997), c'est que leur avantage compétitif est désormais confronté à un monde ouvert, que cette confrontation est source parfois de banalisation ou, au contraire, de relation à l'extérieur qui témoigne d'une grande variabilité des modes de gouvernance en fonction des échelles, des contenus. Il semble que le recours à des concepts qui ont jadis fait leurs preuves, tel celui de Système Productif Localisé (Pecqueur, 1992 ; Marcelpoil, Perret, 1999), outil d'analyse très mobilisé par les sciences économiques pour expliquer la diversité des dynamiques, est aujourd'hui mieux armé pour saisir des facteurs qui déterminent les changements dans leur organisation. Le cadre analytique de S.P.L. (et de Système Touristique Localisé- STL), fécond dans le champ de l'économie du tourisme, est confronté aux résistances au changement et aux innovations territoriales actuelles ; bien sûr, la survie des stations et des aires touristiques repose toujours sur leur capacité à innover dans leur production et à se fondre dans un monde globalisé. Mais l'œil interdisciplinaire porté ici s'intéresse aux rapports au territoire qu'anime une station, il qualifie la manière dont l'activité touristique se territorialise et considère l'arrière-pensée des sites productifs autrement que comme support d'activités de production touristique ou simple creuset de pratiques ou de sports. L'examen de l'insertion locale, de l'évolution des ancrages territoriaux montre que les causes de la dynamique des stations, des ruptures de trajectoires gagnent à être complétées par l'étude des disparités dans les modes de gouvernance, là où les formes de la contestation sociale revêtent, semble-t-il désormais, une importance croissante. L'ancrage territorial des stations apparaît pluridimensionnel. Il renvoie à l'économie, certes (George-Marcelpoil, 2008 : 138), mais également à l'intégration de la dimension environnementale dans une relation de réciprocité qui avait moins cours jadis.

Cette évolution ne se fait pas sans heurts et les interactions entre environnement et développement ne se font plus désormais seulement au seul détriment du premier de ces facteurs (Clarimont, 2013). De la mobilisation de l'état des savoirs par les sociétés locales au jeu des stratégies d'acteurs, un processus de transformation globale semble à l'œuvre autour des questions de durabilité, de changement climatique, de conflits environnementaux où apparaît l'idée maintenant admise d'une adaptation à la fois structurelle et locale des destinations, tant dans des lieux isolés que dans des villes ou villages qui furent autrefois le creuset du tourisme, en particulier en montagne et sur le littoral. Paradoxalement, leur position aujourd'hui plus éloignée des lieux de la décision – de l'État, de la région et même des sièges sociaux des grands groupes aujourd'hui mondialisés – offre aux formes de l'ancrage local des stations des avantages liés à une plus grande élasticité dans leurs systèmes de gouvernance.

La station, jadis empreinte d'un caractère d'unicité et d'exemplarité, apparaît désormais comme l'une des polarités d'un territoire devenu multiscalaire et multifonctionnel, surtout dans ses usages et dans les représentations que s'en font visiteurs et habitants, catégories qui elles-mêmes s'hybrident. Dans ce processus, l'immatériel est devenu un levier majeur : la station n'est plus seulement l'unité socio-territoriale du « petit » et du « proche » et de « l'intense » (Pecqueur), caractérisée par des communautés d'habitants, de touristes et des communautés d'entreprises, elle s'ouvre sur une « aire touristique » plurifonctionnelle, plus large, diversifiée tant dans ses éléments productifs que dans ses logiques habitantes et « le petit », « le proche » et « l'intense » semblent être livrés à des rapports qui ne sont pas que marchands. Ces hybridations multiples porteuses de l'économie présentielle (Davezies 2004 ; Terrier 2006)<sup>4</sup> entre les populations touristiques et les

---

<sup>4</sup> L'expression économie présentielle est un néologisme utilisé par Laurent Davezies et Christophe Terrier pour décrire une économie basée sur la population réellement présente sur un territoire qui à la fois produit et consomme.

populations permanentes, entre l'habitant permanent et l'habitant temporaire, marquent une forme d'occupation néorésidentielle (« touriste autochtone ou autochtone touriste ») de ces espaces qui en modifient la construction sociale et, sans doute au-delà, portent leurs marques jusque dans les paysages.

Dans ce nouveau système d'une grande variété, on a quelque difficulté à faire rentrer le fonctionnement et la trajectoire de la station et de l'aire touristique d'aujourd'hui dans les « modèles » anciens, ces boîtes dans lesquelles on rangeait les lieux : le site touristique semble avoir subi et va sans doute subir encore, sous l'effet du changement global qui s'annonce, des modifications en profondeur dans ses modes productifs et dans sa gouvernance. Le renouvellement des conflits d'usage qui les entoure désormais, notamment partout à cause de la contiguïté entre des espaces fortement artificialisés dédiés à la pratique des loisirs et des espaces naturels protégés auxquels se réfèrent désormais l'imaginaire des visiteurs, l'insertion de ces dynamiques conflictuelles dans une normalité prêtent à penser, au moins pour l'Europe occidentale, que *la construction des territoires du tourisme* est soumis à de nouvelles articulations entre l'échelle locale et le monde globalisé.

Dans ce numéro, l'historien Christophe Bouneau (Université Bordeaux-Montaigne) nous rappelle la solidité des fondations des origines et nous place d'emblée dans le temps long avec le rôle de créatrice de stations joué par la Compagnie des chemins de fer du Midi de 1852 à 1937. Son réseau ferroviaire dessine pratiquement le grand Sud-ouest français actuel, dans une indistinction géographique relative qui n'empêche pas la construction territoriale identitaire et la genèse d'une politique d'aménagement touristique, créant ses effets de distinction spatiale et ses indicateurs de performance. Elle joue dès l'origine un rôle multiforme de genèse et de développement de l'économie touristique régionale, de la création de ce grand Réseau en 1852 par les frères Pereire à sa nationalisation en 1937. Elle réussit dans l'entre-deux-guerres à élargir sa politique touristique, coordonne ses actions qui la place en tête des grands réseaux par la variété de ses initiatives et de ses aménagements et lègue ainsi un patrimoine régional de premier dessin d'un réseau, parmi lesquels trois de ses réalisations symboliques, la crémaillère de la Rhune, le complexe d'Artouste et le petit train jaune de Cerdagne, continuent de structurer l'imaginaire et la production touristique du grand Sud Ouest français.

En examinant les processus d'appropriation touristique d'un territoire dans un espace frontalier, Steve Hagimont (Université Toulouse-Jean Jaurès) rend compte au contraire d'orientations et de réorientations multiples des politiques publiques avec l'exemple du Val d'Aran qui, depuis le XIXe siècle, a connu de profondes ruptures économiques, sociales, paysagères. Ce territoire est d'ailleurs aujourd'hui divisé en deux aires touristiques : le Baish-Aran, le plus proche de la frontière française, historiquement lié au tourisme luchonnais, qui est avant tout tourné vers le tourisme commercial frontalier ; au contraire, le Mijaran et le Naut-Aran sont bien davantage orientés vers le reste de la Catalogne et plus généralement vers l'Espagne, sur un créneau plus récent et beaucoup plus rémunérateur. On n'y trouve plus de mise en scène de l'identité « espagnole », mais celle du « montagnard », qu'essaie de contrebalancer l'affirmation d'une identité occitane aranaise propre. Certes, la situation du Val d'Aran, terre d'Espagne en versant nord des Pyrénées, est assurément un élément majeur pour comprendre une trajectoire si particulière, qui échappe aux typologies classiques. Mais le raisonnement pourrait interroger l'ensemble des hauts lieux du tourisme : ici, ce sont les projections imaginaires des sociétés qui ont nourri les flux touristiques.

L'approche par l'efficacité des *Destination Management Organization* (DMO), exposée par Laurent Botti, Nicolas Marty, Nicolas Peypoch, Esteban Castaner (Université de Perpignan-Via Dominitia) avec l'appui opérationnel de Jean-Luc Boulon (Université Bordeaux-Montaigne et Mission des Pays et Offices de Tourisme d'Aquitaine), suit une méthode d'analyse de la performance des organismes de gestion de destination déjà éprouvée et l'applique à un groupe de

28 offices de tourisme du sud-ouest de la France, sur un échantillon réalisé en partenariat avec la Fédération nationale des Offices de tourisme. Pour la première fois dans la littérature scientifique portant sur le secteur touristique, cet article adapte le corpus de l'analyse de l'efficacité aux organismes locaux. L'étude de leur « performance » évalue leur capacité à employer des ressources productives de manière optimale avec un « indice de touristicité », construit sur la base du modèle de compétitivité touristique de Ritchie et Crouch (2003). Cette approche par l'efficacité des OGD se fait via la méthode d'analyse par enveloppement des données (méthode *Data Envelopment Analysis*) qui fournit des informations sur les marges d'améliorations des pratiques organisationnelles et managériales des organismes de promotion et de développement touristique des stations. L'article montre que 22 offices peuvent encore améliorer leurs performances pour atteindre un niveau de production correspondant à leur niveau d'efficacité. On y découvre que, si le montant global de la taxe de séjour est fonction des pratiques de sa récolte, il varie également en fonction du nombre d'hébergements marchands, mais aussi de son tarif et il n'est pas rare de voir le tarif de la taxe de séjour varier de quelques dizaines de centimes à plusieurs euros dans une même zone géographique. Cette disparité spatiale révèle avant tout des stratégies de développement touristique extrêmement variées d'une station à l'autre et de rapports aux ancrages variables.

Alain Escadafal (Université Bordeaux-Montaigne) prolonge cette analyse par une approche marketing qui part du client et montre comment la station et l'aire touristique en tant que « destinations » sont d'abord une construction mentale, un ensemble de représentations qui légitiment un lieu, un territoire, comme lieu de vacances, un objectif de déplacement. Le décalage entre les représentations des clientèles et les positionnements institutionnels des territoires, ainsi que les grandes difficultés d'adapter la gouvernance des territoires au caractère multiscale de la destination telle que perçue par le touriste potentiel est mis en avant comme une des contraintes principales au passage de la gouvernance de la station à l'aire. L'auteur souligne par ailleurs que la généralisation en cours de l'usage des outils numériques montre une réappropriation du processus de choix par les clientèles, et un profond changement dans le rapport aux lieux et notamment ici aux lieux de vacances, dans la construction des représentations de ces lieux, dans le séquençage des étapes de choix, de consommation, du retour sur expérience. C'est tout l'apport de cet article que de montrer l'émergence d'un marketing expérientiel inducteur d'une modification des rapports aux lieux et aux produits touristiques.

Emeline Hatt (Aix-Marseille Université), Ludovic Falaix (Université Blaise Pascal-Clermont-Ferrand), Jérôme Piriou (Groupe Sup de Co-La Rochelle) et Anne Gombault (KEDGE Business School) évaluent les contraintes qui se posent en termes de conception et de gestion des stations et aires touristiques littorales dans un contexte marqué par de multiples injonctions paradoxales, dont celle de l'attractivité et de la durabilité. Les effets induits par ces stratégies questionnent le choix des ressources sélectionnées, les formes de gouvernance liées et les conflits d'usages qu'elles peuvent faire émerger. L'étude comparée de Biarritz, Lacanau et Martignes revient sur les stratégies adoptées par les territoires et les modalités de prise en compte (ou non) des évolutions de la demande sociale et culturelle en matière de pratiques créatives, récréatives et sportives. Elle aboutit à plusieurs conclusions. Tout d'abord, la situation géographique et environnementale constitue une donnée primordiale dans la réflexion d'un schéma de permanence des lieux et de leurs trajectoires touristiques. L'évolution des pratiques contribue également à porter un autre regard sur l'aménagement des lieux. On découvre ainsi que les pratiques de tourisme créatif, par exemple, deviennent constitutives d'une valorisation des ressources territoriales, dont la patrimonialisation constitue l'un des processus co-construits par les acteurs.

Enfin, Philippe Bachimon et Pierre Dério (Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse) et l'auteur de ces pages introductives (Université Toulouse-Jean Jaurès) interrogent la place de la double résidentialité dans les trajectoires touristiques de trois cas très différents du tourisme de montagne : en village frontalier soumis au rayonnement barcelonais et toulousain (la Cerdagne,

Pyrénées-Orientales), en vallée confrontée à une mutation industrielle importante (Vicdessos, Ariège) et dans une station de ski vieillissante (Gourette, Pyrénées-Atlantiques). Un certain nombre de points communs apparaissent clairement : le fort taux de double résidentialité a, chaque fois, permis de créer des « stations » ex nihilo ou de maintenir des villages, ne serait-ce que par l'entretien du patrimoine ; l'économie traditionnelle (agricole, industrielle, ou les deux) a pu être, dans les trois cas et pendant quelques décennies, relayée par celle de la construction et par celle des services de loisirs ; des difficultés immobilières sont partout déjà prégnantes sous des formes variées, liées ici à l'âge des propriétaires, là aux changements des pratiques de loisirs des nouvelles générations. Si à chaque fois le dédoublement résidentiel est apparu comme un « ressort », voire un « moteur » du système touristique, on voit s'affirmer aujourd'hui quelques-unes de ses fragilités pour l'économie locale.

\*

\*            \*

À l'heure du développement durable, on pourrait penser que les rapports des stations à leur hinterland, à leur aire sont moins source de conflits que jadis, qu'ils sont intégrés, mieux anticipés. D'autant que l'affaiblissement de l'État et l'affirmation concomitante des collectivités territoriales opérée par phases successives en Europe depuis la décennie 1980 ont favorisé l'essor de projets supposés en prise avec les sociétés locales dans des perspectives où l'intercommunalité a été systématiquement privilégiée (Vlès, 2015). Ce numéro de Sud-Ouest Européen retrace donc cette perspective à partir de quelques cas et sur la longue durée. Il procède à un premier diagnostic des capacités de ces espaces touristiques à innover, c'est-à-dire à *reformuler* leurs systèmes et leurs politiques publiques touristiques, leurs ancrages territoriaux, voire à transformer le fonctionnement et les liens qui unissent les systèmes d'acteurs qui les gèrent. Peu à peu, on entrevoit à la lecture des articles comment des bifurcations de trajectoires apparaissent dans leur évolution récente sans que le recours au concept des « catégories », à celui des « Systèmes Touristiques Localisés », à l'« idéal-typique » des trois faisceaux de trajectoires — « relais », « abîme » et « métamorphose » soit absolument nécessaire pour en expliquer les causes et les formes. À la lecture de ces cas placés sous des éclairages disciplinaires différents, l'idée qui prévaut est que l'espace productif touristique de la station se dirige peut-être vers une « normalité » tant sur les littoraux qu'en montagne, « normalité » qui serait marquée par une très grande singularité des cas. C'est une différence considérable par rapport aux visions souvent simplifiées qui ont retracé les origines des stations touristiques, initialement fondées grâce des investissements et des aménagements standardisés, conçus pour fonctionner en isolat dans un hinterland sauvage, devenues – à l'image du monde qui les ont produites — très fordistes durant les Trente glorieuses (Hatt, 2011). Les trajectoires évolueraient lentement, sensiblement et peut-être partout vers une organisation qui unit de façon toujours plus complexe l'espace social des habitants et les sociétés touristiques. Espace convoité, espace disputé, l'espace de l'hinterland naturel de la station qui lui fournit, en négatif, son « aire » semble également de plus en plus au centre de formes d'expression de la contestation sociale. Certains de ces travaux mettent en évidence des mobilisations locales dont la dynamique conflictuelle dans la gestion de l'espace produit des changements de trajectoire que la seule logique économique ne saurait justifier.

La construction des territoires du tourisme semble, au moins en Europe occidentale, entrée en *transition*.



## Bibliographie

- BACHIMON P., *Vacances des lieux*, Paris, Belin, 2013, 255 p.
- BOUNEAU C., « Pour une histoire globale de l'innovation touristique : les logiques de l'innovation dans le développement du tourisme en France du Second Empire au second conflit mondial », dans M. Dritsas, Athens, Livanis, *European Tourism and Culture. History and national perspectives*, Publishing Organization, 2008, p. 61-91.
- CAILLÉ A., *Critique de la raison utilitaire. Manifeste du MAUSS*, Paris, La Découverte, 2003, 168 p.
- CLARIMONT S., "La patrimonialisation des espaces naturels en débat : la réforme du Parc national des Pyrénées (France)", *Vertigo*, La revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-série n°16 / juin 2013, mis en ligne le 30 mai 2013. <http://vertigo.revues.org/13549> ; DOI : 10.4000/vertigo.13549
- CLIVAZ C, NAHRAT S., STOCK M., « Le développement des stations touristiques dans le champ touristique mondial », in *Mondes du Tourisme, Tourisme et mondialisation*, septembre 2011, p. 276-286.
- CUMIN G., « Les stations intégrées », *Urbanisme*, n° 116, 1970, 50-53.
- DAVEZIES L., « Temps de la production et temps de la consommation : les nouveaux aménageurs du territoire ? », *Futuribles* n° 295, 2004.
- DUHAMEL P., VIOLIER P., *Tourisme et littoral. Un enjeu du monde*, Paris, Belin, col. Sup., 2009, 182 p.
- EQUIPE MIT., *Tourismes 1 : lieux communs*, Paris, Belin, col. Mappemonde, 2002.
- EQUIPE MIT., *Tourismes 2 : Moments de lieux*, Paris, Belin, col. Mappemonde, 2005.
- FABLET G., « La croissance immobilière des stations de sports d'hiver en Tarentaise », *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine* [En ligne], 101-3 | 2013, mis en ligne le 24 mars 2014, consulté le 08 mai 2014. URL : <http://rga.revues.org/2188> ; DOI : 10.4000/rga.2188
- FRANÇOIS H., *De la station ressource pour le territoire au territoire ressource pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, Thèse de Doctorat, Université Joseph Fourier, Grenoble, 2007, 352 p.
- GEORGE-MARCELPOIL E., « Réflexions sur l'ancrage territorial des stations de montagne », dans Ph. Bourdeau, *Les sports d'hiver en mutation. Crise ou révolution géoculturelle ?* Collection Finance-gestion, management, Eds Hermès, Lavoisier, chapitre 12, 2007, p. 61-172.
- GEORGE-MARCELPOIL E., *Les trajectoires d'évolution des destinations touristiques de montagne*. Habilitation à Diriger des Recherches, Pau, Université de Pau et des Pays de l'Adour, tome 1 et tome 2, 2008, 250 p.
- HATT E., *Requalifier les stations touristiques contemporaines : une approche des espaces publics. Application à Gourette et Seignosse-Océan*, thèse de doctorat d'aménagement et urbanisme, Pau, Université de Pau et des pays de l'Adour, 2011, 644 p.
- KNAFOU R., *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises : l'aménagement de la montagne à la « française »*, Paris, Masson, 1978, 319 p.
- MARCELPOIL E., PERRET J., « Le poids conceptuel des districts industriels dans la construction des territoires », in GERBAUX F. (éd), *Utopie pour le territoire : cohérence ou complexité ?* Saint-Etienne, L'Aube éditions, 1999., p. 15-33.
- OBSERVATOIRE NATIONAL DU TOURISME, *Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique*, Paris, Ministère délégué au tourisme, 2000, 132 p.
- PECQUEUR B., « Territoire, territorialité et développement », in *Industrie et territoire : les systèmes productifs localisés*, Grenoble, IREPD, Université Pierre Mendès France, 1992, 19 p.
- PERRET J., *Le développement touristique local. Les stations de sports d'hiver*, Paris, CEMAGREF, 1994.
- PRÉAU P., « Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver dans les Alpes du Nord », in *Revue de Géographie Alpine*, n° 1, 1968, p. 127-140.

TERRIER C., « L'économie présentielle. Un outil de gestion du territoire », *Cahier Espaces* n° 90, Observation et tourisme, Paris, Éditions Espace tourisme & loisirs, 2006.

VLES V., *Le projet de station touristique*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, collection Le territoire et ses acteurs, 1996, 403 p.

VLES V., *Métastations. Mutations urbaines des stations de montagne : un regard pyrénéen*. Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, collection Le territoire et ses acteurs, 2014, 191 p.

VLES V., « Intermunicipal cooperation and tourism : New local roots », in *Tourism, recreation and Regional Development : Perspectives from France and Abroad*, DISSART J.-C., DEHEZ J., MARSAT J.-B. (Eds). London, Ashgate, chapter 4, 2015.

WOZNIAK M., *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver : stations de Tarentaise, 1945-2000*, Chambéry, FACIM-Société savoisiennne d'histoire et d'archéologie, 2006, 239 p.