



Métastations

Vincent Vlès

► To cite this version:

Vincent Vlès. Métastations : Mutations urbaines des stations de montagne. Un regard pyrénéen.. Presses Universitaires de Bordeaux. , 2014, 978-2-86781-910-0. hal-01249233

HAL Id: hal-01249233

<https://hal.science/hal-01249233>

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.

Copyright

« *METASTATIONS* »

*MUTATIONS URBAINES DES STATIONS DE
MONTAGNE*

UN REGARD PYRENEEN



PRESSES UNIVERSITAIRES DE BORDEAUX – 2014

Vincent VLES

*Une crise n'est ni catastrophe ni fin brutale.
Elle peut être passage et prendre les allures d'une mutation, se faire commencement.*

Michel CHADEFAUD (1988 : 624)

Photo couverture : Baños de Panticosa (1650 m)
Haut Aragon, cliché V. Vlès 2013

À Jean-Didier et Gaëlle,
à tous ceux qui combattent la station générique, la station « junkspace »

Remerciements

Construit autour de travaux de recherches inédits, cet ouvrage pose un regard particulier sur les mutations *urbaines* des stations dans les Pyrénées. L'interprétation des résultats, des évolutions, des relevés de terrain, des avis d'acteurs ou d'experts, des études statistiques, des projets opérationnels n'y est pas neutre, mais toujours mise en perspective avec « l'état de l'art » de la question, notamment dans d'autres massifs montagneux (c'est-à-dire, pour l'Europe, essentiellement dans les Alpes). Scientifiques, directeurs d'établissements publics touristiques, de stations, maires, vice-présidents en charge du tourisme au sein des régions, présidents de conseils généraux de départements, personnels des Parcs, membres d'associations... ils sont des dizaines et des dizaines à m'avoir renseigné, averti, orienté, réorienté, accompagné, dit parfois leur désaccord, obligé à reprendre et à retravailler, développer, couper encore et encore. Sans eux, jamais ce livre n'aurait pu voir le jour.

À toutes et tous, merci.

Et particulièrement :

Jean-Pierre Abel, Mathieu Altadill, Fabienne Bardon, Sophie Battaglini, Christian Bataille, Alain Bousquet, André Berdou, Jean-Marie Bertrand, Louis Carrère-Gée, Séverine Casasayas, Bernard Clément, Yves Constantin, Françoise Delcasso Déjoux, Jean-Louis Démelin, Sylvie Gissoit, Jean-Luc Molinié, Evelyne Oger, Raymond Pouget, Serge Rigrado, Michel Salsas, Jean-Louis Sarda, Jean-Jacques Xifre, Cédric Brunet, Jean-Michel Delvert, Rose-Marie Esclarmonde, Jérôme Mitjana, Laurent Dourrieu, Bruno Allein, Maryse Beyrié, Christophe Cantony, Jean-Henri Mir, Yves Saint-Martin, Alain Laurent, Nathalie Bordenave, Jean-Pierre Duprez, Ignacio García, Henri Mauhourat, Francis Guiard, Marie-Jo Eymerie, Joël Combes, Marie Hervieu, Jean-Philippe Laborde, Michel Rouffet, Marie Turreil, Cécile Larré-Larrouy, Thomas Bunel, Jean-Pierre Olivier, Pascal Jacottin, Eric Guilpart, Alain Perroud, Jean-Pierre Lauwereins, Jean-Didier Lafforgue, Philippe Bachimon, Sylvie Clarimont, Françoise Gerbaux, Emeline Hatt, Isabelle Frochot, Pierre Dérioz, Gabriel Fablet, Pierre Torrente, Marc Carballido...

Sans oublier Monique Moralès pour son assistance infographique.

Sommaire

AVANT-PROPOS	6
INTRODUCTION.....	9
CHAPITRE 1.	
LA STATION PERÇUE PAR LE TOURISTE : L'ANCRAGE TEMPOREL ROMPU.....	21
1.1. <i>Des formes et des lieux marqués par leur temps d'édification</i>	23
1.2. <i>Le « génie des lieux » : percevoir et mesurer les représentations</i>	51
CHAPITRE 2.	
LA STATION A L'EPREUVE DU MANAGEMENT DES INTERDEPENDANCES.....	68
2.1. <i>La gouvernance, une sollicitation décisive pour la métastation</i>	73
2.2. <i>L'intercommunalité bouleversante</i>	82
2.3. <i>Changement climatique ? Changement global !</i>	96
CHAPITRE 3.	
METASTASIONS, ENTRE TRANSITION ET APOPTOSE FONCTIONNELLES	111
3.1. <i>Une maîtrise immobilière et foncière perfectible</i>	114
3.2. <i>Retards et difficultés de l'immobilier marchand</i>	132
CONCLUSION GENERALE	143
GLOSSAIRE.....	148
BIBLIOGRAPHIE	153
TABLE DES MATIERES.....	167
TABLE DES FIGURES	169
INDEX.....	170
4 ^e DE COUVERTURE	175

Avant-propos

Ces quarante dernières années, l'économie touristique a porté le développement de la montagne. Largement étudié dans son histoire, ce champ est pourtant resté largement sous-évalué dans ses implications sociétales globales à long terme. Envisager cette économie dans le futur, examiner les trajectoires des stations¹ et de leurs aires touristiques² en montagne, celles des villages, des villes-champignons et des « archipels d'altitude », s'interroger sur les mutations des vocations, les cycles d'aménagement, les phases d'« industrialisation fordiste » et de « désarmement » touristiques, analyser précisément les causes et les formes de l'adaptation touristique et de ses délaissés urbains en montagne, replacer tout ce mouvement contemporain dans un processus plus large de protection et de développement durable de la montagne est l'objet de cet ouvrage. On y porte une critique des dynamiques de l'innovation et des tensions d'aménagement sur le long terme. On n'y exclut pas les analyses du moment qui mobilisent les scientifiques, celles du « post-tourisme », du « transtourisme », de « la fin et des confins du tourisme », du « tourism off the beaten track » (hors des sentiers battus), mais on évite d'ériger ces pensées à la mode en « modèles » ou en paradigmes singuliers et exclusifs.

La station de montagne est envisagée ici avec l'ombre portée que lui confère la profondeur historique de son évolution urbaine. On tente d'en discerner le sens, l'évolution, les questions à résoudre à la fois pour le professionnel de l'urbanisme (il y en a peu en montagne, c'est bien le problème), celui du tourisme, mais aussi pour le chercheur. On examine plus les implications

¹ En janvier 2000, l'Observatoire National du Tourisme (Ministère délégué au tourisme), dans son « dictionnaire des concepts et des méthodes de l'observation touristique », définit 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), reprenant ainsi une approche globale du concept de station touristique : « système territorial de production et de distribution de biens et services de loisirs : une unité spatiale organisée d'hébergements et d'équipements offrant un ensemble de prestations généralement diversifiées, gérée comme une ville, mais aussi comme un pôle de vente de services regroupant des entreprises variées » Vlès (1996-1 : 5). C'est ce sens que l'on reprend ici et qui déborde largement le seul classement ministériel dans le cadre de l'abondement de la DGF (2006). Pour sa part, en France la station classée de tourisme (réforme du 14 avril 2006, articles L. 133-13 à 16 du code du tourisme), est une appellation juridique et fiscale qui recouvre les 6 anciennes catégories de stations classées : hydrominérales, climatiques, balnéaires, de tourisme, uvaes, de sports d'hiver et d'alpinisme. En Aragon, la loi 6/2003 de Turismo de Aragón (titre I, Chapitre III) définit la commune touristique sur les mêmes bases quantitatives que la législation française. (Capítulo IV. Ley del Turismo de Aragón nº 6/2003 du 27 février : « sont centres de ski et montagne, les complexes touristiques qui forment un ensemble coordonné d'équipements en remontées mécaniques, pistes et installations complémentaires d'usage public »).

² Certains concepts proposés par cet ouvrage comme celui « d'aire touristique » sont explicités au cours de la démonstration et repris dans le glossaire en fin d'ouvrage. 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 (glossaire).

spatiales du tourisme que ses facteurs d'évolution, facteurs « néo-schumpétériens » de l'innovation de produit, de procédé, d'organisation, de commercialisation et socioculturelle (Bouneau : 61). Le lecteur connaît sans doute, grâce aux historiens et sociologues du tourisme, cette « révolution touristique » de la montagne qui s'inscrit au XIXe siècle dans le même système d'innovation que celui des révolutions industrielles (Boyer 1996, 2005 ; Tissot 2003 ; Venayre 2012). Mais que sait-on de ses implications spatiales urbaines contemporaines et des pistes de leur avenir ? On verra que sur cette question les perspectives des professionnels sont floues et les publications des scientifiques mineures. Certains chercheurs et quelques opérateurs pensent que le tourisme en montagne est à la porte d'un changement radical, porté par la mutation contemporaine du développement durable (Bouneau 2008), par des changements de pratiques que les Anglo-saxons qualifient « après-tourisme » (Urry 2002), les Français « post-tourisme » (Bourdeau 2007), modifications qui accompagneraient les évolutions de la société post-industrielle. D'autres, plus circonspects, relèvent la grande stabilité de leur évolution et de leurs ancrages (George-Marcelpoil 2003). Pour autant, aujourd'hui, les motifs d'incertitude sont nombreux et ne pas les examiner reviendrait à nier l'apport de la prospective de l'urbanisme touristique au développement de la montagne, car « le défi du tourisme durable en montagne est celui du développement territorial solidaire. N'est-ce pas au niveau de la vallée que l'ensemble des questions que soulève une stratégie touristique et de développement économique doit être envisagé et traité ? » (Uhaldeborde 2008).

Pour aller au fond des choses et expliquer les phénomènes, envisager leur futur, le chercheur en aménagement et urbanisme touristique (comme l'opérateur !) ne peut se contenter d'un regard comparatif mondial, voire même européen, forcément superficiel. Le seul moyen de traiter totalement de la question dans sa complexité et sa richesse est de travailler sur un cas. Globalement, la pensée par cas s'avère plus riche que l'exemplification généraliste où le chercheur est toujours amené à choisir l'exemple qui l'arrange en fonction de ce qu'il veut démontrer, écartant ainsi, volontairement ou non, les contraintes qui contrediraient sa démarche de construction. On a écarté ici cette manière de construire des « théories » qui, finalement, ne rendent pas toujours compte de la complexité du réel et surtout de ses nuances. La méthodologie privilégiée est au contraire celle qui adapte à la recherche en aménagement et urbanisme la méthode d'analyse éprouvée sur *un terrain*, méthode dite des « essais aléatoires » : il s'agit, en se rapprochant au plus près de l'essai clinique, de parvenir, à partir d'un état de l'art de la question

restitué – de manière très critique — en première partie d'ouvrage, de formuler des pistes porteuses de mutations, des hypothèses confrontées à des résultats, évalués sur des terrains d'un ensemble homogène, la montagne pyrénéenne.

Cet ouvrage examine en quoi ces stations de montagne sont en pleine mutation, notamment dans le massif des Pyrénées. C'est dans ce laboratoire que la problématique des transformations urbaines passées et à venir des stations de montagne a été examinée, parce qu'elle y revêt aujourd'hui une acuité particulière avec l'éclatement de la bulle immobilière espagnole, la crise financière et le changement global, ce réchauffement climatique dont on sait qu'il favorisera les formes les plus avancées de leur transformation ou de leur délaissement.

Introduction

Les stations de tourisme, et notamment celles d'altitude ou de sports d'hiver dévolues à l'accueil de touristes, ont toujours été définies en référence à la ville. Elles en sont « l'ailleurs compensatoire » (Bourguet & coll.) : pour la société urbaine, la montagne (comme la mer, la campagne, « l'ailleurs ») demeure un pays imaginaire, une utopie. Les citadins y transposent leurs rêves de changement et de dépaysement. Les touristes n'y cherchent pas toujours la réalité de la vie montagnarde (le quotidien des habitants locaux y est plutôt difficile), mais plutôt l'image qu'ils s'en sont faite. Ils y projettent leurs visions, leurs rêves ou leurs nostalgies. Ce statut de « vacancier », fondé sur une déconnexion économique et sociale, a produit en un siècle des « archipels d'altitude », des villes touristiques coupées de l'habitat existant, affirmant symboliquement par leur cadre urbain la transposition de la cité à la montagne. Enclaves en milieu hostile, les stations cultivent davantage de liens avec la ville et le milieu naturel qu'avec la société locale.

Implantées suivant un modèle urbanistique forcément daté sur des sites toujours choisis uniquement pour leurs qualités naturelles, les stations connaissent aujourd'hui des difficultés à s'adapter à l'évolution de la demande, à la modernisation de la vie sociale et donc à fidéliser leurs clientèles, à en conquérir de nouvelles, à maintenir leur compétitivité internationale. Originellement conçues pour être hors du temps et de l'espace quotidien, elles offrent un paysage que les urbanistes, les architectes, les ingénieurs, les promoteurs, les publicitaires ont projeté sur elles lors de leur édification, cherchant par l'image à créer des désirs de vacances chez les citadins. La question de l'adaptation à la modernité de leur parc immobilier et de leurs espaces publics, celle de l'ancrage local de leur vie de village se posent aujourd'hui du point de vue symbolique et identitaire : les représentations de la montagne ont évolué vers un retour aux racines alors que la doctrine moderne des programmes de leur édification tendait en même temps vers une uniformisation de leur image. Cette question d'inadaptation est d'autant plus préoccupante que le modèle alpin qui a vu naître et se développer la station a été dupliqué à grande échelle puis copié dans des massifs dont l'identité en est parfois éloignée. La plupart du temps, presque partout on a construit en long. Il n'y a pratiquement pas de rues, pas de places, pas de vie. Les stations sont

souvent devenues des barres d'immeubles sans ville alors que les touristes, les clients, les habitants souhaitent, on le démontrera, un cadre reproduisant l'image onirique de la montagne, une animation, une densité, une qualité et une variété de services égales à celles trouvées dans la cité. Cette déconnexion s'accompagne de toute une série de dysfonctionnements des activités de loisirs qui nous interpellent quant à la réorganisation complète des dispositifs de production des loisirs en montagne : aujourd'hui, pas plus le modèle de la cure thermale que celui du « grand ski » ne répondent à la demande dont on sait qu'elle cherche également ski nordique et randonnée, ski de montagne, promenades à pied et raquettes, chiens de traineaux, engouement pour le bien-être et l'aqualudisme, tourisme culturel basé sur la découverte du patrimoine, la vie en village ancien, l'accueil chez l'habitant. L'attente en services y est forte, souvent insatisfaite et porte également sur la vie traditionnelle du lieu, la qualité et la modernité des hébergements et des lieux de vie.

Aujourd'hui, une réorganisation physique, paysagère, fonctionnelle des stations de montagne est nécessaire pour permettre une gestion touristique plus efficace du territoire et lui redonner un sens, à défaut d'une notoriété. La prise en compte de la notion d'espace touristique sensible (des capacités de charge, des ambiances, de l'émotion, de l'accessible, du perceptible, de l'image) en est le cœur, elle engage la ville et le bourg touristiques dans leur rapport au monde et détermine le contenu des projets urbains. Cette question n'est pas seulement un geste d'architecture, elle renvoie à d'autres, mal traitées en montagne : l'urbanité, la culture, le patrimoine, la mobilité, la capacité d'accueil, la gestion territoriale, la recomposition des lieux et des réseaux ainsi que la mutation des pratiques des professionnels du tourisme, des responsables et des gestionnaires du territoire montagnard. Elle implique de nouvelles temporalités au sein desquelles temps de travail et de loisirs, mobilité et sédentarité s'agencent en permanence.

La fréquentation de la montagne diminue, l'économie présentielle augmente

Aujourd'hui la destination montagne se place, toutes saisons confondues, en 3^e position des destinations « attirant les Français » (Atout France 2013). Cette attirance s'exprime particulièrement l'hiver (64 % d'attirance, contre 57 % l'été), même si l'été reste la saison la plus fréquentée (sauf dans les Alpes). Mais cette attractivité vis-à-vis de la destination montagne peine à se concrétiser en fréquentation, qui est même globalement en baisse, été comme hiver. En 4 ans, la montagne française a perdu près de 6 millions de nuitées, soit 5 % de sa fréquentation. Sur les dix dernières années, ce chiffre est d'environ 10 %. On observe une montée des concurrences à l'échelle internationale, notamment venant de l'Autriche et de la Suisse et, dans une moindre

mesure, de l'Espagne, qui séduisent de plus en plus les clientèles. Bien entendu, cette évolution varie fortement selon les massifs et les vallées : on relève une France qui fonctionne volontiers en « modèles » : celui quasi exclusivement hivernal de la Tarentaise avec 4/5 de nuitées hivernales ou, à l'opposé, celui, estival, de la Corse ou des Pyrénées. La baisse enregistrée l'été par le modèle alpin affecte peu les entreprises liées au fonctionnement hivernal : cette saison est plutôt en croissance, particulièrement en Tarentaise et dans Haut Chablais. Cependant, compte tenu de son poids dans le volume des nuitées de l'espace montagnard, Atout France (2013b : 45) admet que cette diminution a des impacts sensibles sur l'ensemble national, particulièrement si on y ajoute la tendance particulièrement négative de l'évolution des nuitées touristiques dans des massifs méditerranéens tels que celui des Pyrénées-Orientales, évolution chaotique liée à des problèmes d'aléas d'enneigement et de températures élevées. Élément supplémentaire d'inquiétude, les tendances d'évolution de la saison d'été indiquent globalement une baisse sur l'ensemble des périmètres, même si les niveaux d'intensité diffèrent largement entre massifs du Nord et ceux du Sud, plus touchés.

Parallèlement à ce phénomène d'érosion de la fréquentation touristique de la montagne depuis une quinzaine d'années, on constate partout une démographie très contrastée entre piémont et haute montagne, avec une tendance au rajeunissement grâce à une attraction démographique renouvelée dans le piémont et un gain global d'habitants depuis les années 1990 grâce à un important afflux de population dans ces villes de piémont. Le renforcement de l'économie présentielle est avéré partout dans les montagnes périurbaines et de piémont (Davezies 2004 ; Terrier 2006)³. Peut-être est-ce seulement un changement dans notre façon de compter, mais force est de constater que depuis que les scientifiques s'intéressent au développement de la mobilité, la manière d'évaluer la population « présente » en station ou en ville touristique en montagne à un moment donné fait apparaître des changements notables par rapport à celle qu'on évaluait jusque là comme « résidente » et qui est toujours connue par le recensement général de la population (pour la population permanente) et par les fréquentations des seuls hébergements marchands (pour la population touristique). La conduite de la gestion publique locale s'est récemment emparée de l'estimation de cette « population présente », peut-être dans le but de mieux réfléchir aux modes d'exploitation des équipements collectifs et d'adapter les services aux publics. Pour répondre à ces préoccupations, la direction du Tourisme a été amenée à calculer une

³ 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.

estimation jour par jour, et pour chaque canton des départements de montagne de la population présente en ville, en village, en station touristique. Est-on sûr que cette nouvelle manière de compter change grand-chose aux enjeux urbains en montagne, caractérisés par l'étalement, le vieillissement, l'obsolescence ? Peut-être, dans la manière dont on envisage la fonction urbaine, son insertion paysagère, sa capacité à créer de l'urbanité (Stock 2006).

Dans *Panorama du tourisme de la montagne*, Atout France (2013) rappelle que 55 % des investissements touristiques et 15 % du chiffre d'affaires touristiques français sont réalisés en montagne. L'investissement touristique y représente près de 5 milliards €/an. Si en moyenne l'investissement touristique annuel par habitant s'élève à 244 €, il est de 1 837 € pour les sites de pratique de sport d'hiver et dépasse 6 217 € dans les stations les plus développées. Le tourisme représente 100 000 emplois salariés ce qui représente 7,8 % du total de l'emploi salarié dans les Alpes et 12,3 % dans les Pyrénées. Ce tourisme est encore d'abord estival, sauf dans les Alpes, où le total d'emplois salariés liés au tourisme est plus important l'hiver que l'été : 6,5 milliards € de dépenses y sont liées aux domaines skiables en Rhône-Alpes, avec une forte concentration géographique (2/3 générées par les grandes stations, 3/5 en Savoie). Les clientèles internationales contribuent largement à ces retombées, avec une dépense moyenne par nuitée de 154,50 € contre 99 € pour les clientèles françaises. Ces flux de capitaux pèsent lourd dans l'aménagement du territoire national et européen.

L'ensemble de ces facteurs conduit à une prise en compte de plus en plus forte des ressources territoriales non plus seulement de la « station », mais aussi du territoire dans lequel elle s'insère, qu'on nomme ici « aire touristique ». En montagne tout particulièrement, on est passé d'un système touristique quasiment industriel, fondé sur l'investissement et l'aménagement de lieux fonctionnant assez largement en isolat, à une organisation où la station (confrontée à des crises multiples appelant à sa mutation) ne devient peu à peu qu'une des polarités du territoire, l'immatériel offrant un levier majeur d'innovation. Les mutations des systèmes d'acteurs confrontent et reconstruisent en permanence des logiques territoriales de destination, dans lesquelles la station n'est plus le *seul lieu* de la destination touristique. Les phénomènes de migrations d'agrément (« amenity migrations ») privilégient les zones à forte valeur touristique, en montagne comme ailleurs. Les apports de population nouvelle, néorésidentielle, l'hybridation⁴ des

⁴ Hybridation : croisement fécond entre sujets différant au moins par la variété, 2001, Le Robert, Grand dictionnaire de la langue française, Tome 3, p. 1963

statuts entre « touriste autochtone ou autochtone touriste » modifient la construction sociale de ces stations en profondeur comme de l'ensemble de leur aire touristique. L'aire n'est donc plus seulement touristique, elle devient résidentielle (voire « *présentielle* »), avec un renouvellement des conflits d'usage et de nouveaux cycles de stratégie foncière (Vlès 2011). Ce n'était pas le cas par le passé, où les stations obéissaient souvent à une rationalité fonctionnaliste au XIXe siècle et répondaient aux impératifs du fordisme au XXe siècle. À l'époque, l'environnement n'y constituait qu'un simple décor et un terrain de jeu préservé, aménagé et équipé. Leur dimension sociale concernait au mieux les touristes, les populations locales restant souvent à l'écart des projets. Aujourd'hui cette donne semble (presque toujours) radicalement remise en question : de « fordiste », le modèle de développement s'affiche (brusquement) ouvert sur des temps et des modalités chamboulées par les impératifs du développement « durable » (Bourdeau 2007 ; Clarimont & Vlès 2008 ; George-Marcelpoil & Perrin-Bensahel 2010).

Pour appréhender de façon pertinente ces trajectoires, l'étude des systèmes d'acteurs des aires touristiques et de leur articulation avec les différentes gestions territoriales nécessite qu'on retrace de façon conjointe, dans leurs imbrications et rétroactions, les politiques publiques et entrepreneuriales, ainsi que les pratiques des usagers et consommateurs des services des stations. Mais qu'est-ce qu'une station ?

De la station à l'aire touristique

Les stations de montagne sont des unités urbaines organisées autour d'hébergements et d'équipements offrant un ensemble de prestations diversifiées ; ce sont donc d'abord des « villes » (Vlès 1996, 2000). L'équipe MIT (2002, 2005) a décrit comment « *tout y était mis en œuvre pour y faciliter l'accès (moyens de communication), assurer le confort du séjour (hébergements) et favoriser les pratiques souhaitées (équipements)* ». Les travaux de Préau montraient déjà en 1968 que les stations étaient *des lieux complexes* dans lesquels convergent quatre séries d'éléments principaux *dont l'évolution propre* devient, au cours du temps, de plus en plus interdépendante : le *site*, la *clientèle*, l'*équipement* de la station, la *gestion* des collectivités locales (ce que l'on nomme aujourd'hui « *gouvernance* » et qui fait l'objet de la seconde partie de cet ouvrage). En ce qui concerne le cas très particulier des seules stations de ski et d'alpinisme, Perret (1992) a distingué dans leurs

processus de développement, deux « modèles » qui ont longtemps servi de référence,⁵ mais qui peinent aujourd'hui à servir encore de paradigme :

- celui des pôles de croissance touristique délocalisés, dédiés uniquement à la pratique du ski alpin, les *stations créées ex nihilo*, dont l'initiative et la maîtrise ont été le fait d'opérateurs souvent extérieurs à la société locale. Les scientifiques soucieux du traitement de la question des universaux en ont fait l'archétype de la station de ski dite de type « intégré » ou de « 3^e génération » (Guérin 1978, Knafo 1978) ; si pour le ski cette catégorisation ne tient que pour les Alpes, on pourrait l'appliquer également à quelques stations thermales ou hydrominérales pyrénéennes des XIX^e et XX^e siècles. Cet ensemble d'urbanisations nouvelles en altitude a formé des isolats urbains noyés dans l'espace naturel que Wosniak (2006) appelle « *archipels d'altitude* ». Dans ce modèle, l'opérateur finance et conduit l'aménagement et l'équipement en remontées mécaniques, mais également le plus souvent la construction de l'hébergement, ce qui lui permet de détenir l'ensemble des fonctions productives de la station (George-Marcelpoil, 2008 : 48). L'implantation dépend d'abord de la qualité du site : un enneigement exceptionnel, une disposition en amphithéâtre permettant de faire converger les pistes vers l'urbanisation, calée juste derrière le front de neige.
- le second type de Perret qui marque encore la production scientifique alpine est celui des *stations en continuité des villages anciens*, les « station-villages ». Issu d'initiatives locales pour pallier le déclin d'activités traditionnelles (agriculture, artisanat, industrie notamment métallurgique dans les Alpes et les Pyrénées), ce type est censé représenter une société paysanne, artisanale (voire industrielle) traditionnelle peu à peu remplacée par celle du tourisme et des services. Dewailly et Flament (2000) insistent sur le caractère structurant de l'activité touristique dans l'espace qui permet de parler de station touristique pour qualifier un village, une ville.

⁵ Fondé sur les recherches de Jacques Perret, le modèle théorique de système touristique local (STL), revisité et développé dans la thèse d'Emmanuelle George-Marcelpoil en 1997 et dans son HDR en 2008, a parfois été présenté comme un outil d'analyse applicable à tous types de stations, c'est-à-dire comme un des paradigmes pour la compréhension et la description de la production de l'aménagement touristique ; en la matière, le concept de système productif local appliqué aux territoires touristiques (le SPL est alors nommé « STL ») a permis de vérifier que le fonctionnement et les faits d'une économie et d'une société touristiques peuvent être directement comparables aux résultats prédits par cette théorie-paradigme. Cependant, les analyses d'exploration et de description de terrain des chercheurs, et notamment celles développées dans les travaux d'Emmanuelle George-Marcelpoil, ont mis en avant quatre mutations essentielles des territoires touristiques locaux et ont révélé les insuffisances du modèle des STL pour expliquer l'apparition de faits nouveaux qui se sont reproduits avec régularité : ces quatre facteurs enrichissent le paradigme en suggérant de prendre également en compte la profonde évolution des services touristiques qui impose aux territoires de se « professionnaliser », l'importance déterminante du comportement du touriste, plus exigeant et évoluant dans un marché fragmenté et mouvant, la généralisation d'une approche stratégique et « qualité » dans les politiques de développement touristique, et, enfin, la prise en considération des réflexions et des politiques publiques menées à des niveaux d'intervention supérieurs et qui exigent une meilleure planification du développement économique et touristique.

Cette distinction formelle entre « station intégrée » et « station village » peine à rendre compte aujourd'hui des transformations en cours dans les stations pyrénéennes. Notamment parce que leur cadre bâti s'insère dorénavant dans un ensemble de fonctions et d'activités qui dépassent la seule activité de ski ou de thermalisme. Ces activités sont dorénavant articulées (et parfois intégrées) verticalement (en relation amont-aval), et horizontalement, en relation de support ou de complémentarité (Boutroy et coll. 2013). Elles produisent des « combinaisons de proximité géographique et socio-économique » qui font de la station en montagne un *territoire touristique transformé*⁶, une construction résultant d'interactions localisées d'acteurs extrêmement disparates. Compris comme un tout social et non plus seulement spatial, « *le territoire touristique est à l'évidence un fournisseur privilégié de ressources relationnelles* » (Veltz 2002). L'économiste et gestionnaire du tourisme Laurent Botti (2011) assimile d'ailleurs la station comme destination touristique à un système, ce qui lui permet de la considérer comme une entreprise virtuelle réalisant une activité de transformation de ressources, « *proposant des produits adaptés aux attentes du marché* ». Son approche évalue la compétitivité de la station en fonction de celles des opérateurs qui y exercent leur activité (2012). Les aménageurs et les gestionnaires du tourisme considèrent en effet que les secteurs de l'hébergement, de la restauration, du transport et plus largement l'ensemble des commerces ont une influence sur la communauté locale et sont liés par des dépendances systémiques dont le fonctionnement détermine en partie la « *performance* » de la station. Dans cette perspective opérationnelle, chaque composant du produit touristique ne peut percevoir que vaguement le rôle qu'il joue dans le produit touristique global local. Un repas dans un restaurant gastronomique peut en effet jouer un rôle important dans un package nuptial, mais il peut tout aussi bien n'avoir qu'une fonction utilitaire pour d'autres produits, plus classiques. Pour Botti, les échelons « micro » et « macro » cohabitent étroitement dans le développement touristique des territoires et dans l'élaboration des stratégies des *Destination Management Organizations* (DMO, en Français : les Organismes de Gestion de Destination, OGD). Or en montagne, le concept d'organisme de gestion de destination renvoie aux Offices de tourisme des stations, mais aussi aux organismes institutionnels départementaux, régionaux ou nationaux. Ceux-ci sont amenés à penser des stratégies qui visent la compétitivité de leur territoire (niveau « macro ») tout en se basant sur les opérateurs touristiques (hôtels, gestionnaires de sites : niveau « micro »), comme l'exposent les démarches qualité territoriales mises en place par les

⁶ Le terme polysémique de « territoire » traduit l'exercice d'un pouvoir d'organisation ou hiérarchique sur un espace politique, économique et/ou social, il est caractérisé avant tout par des continuités à l'intérieur du territoire

régions. De plus, poussés par la désintermédiation de la filière touristique (due à Internet), les organismes de gestion de destination commercialisent des produits issus du regroupement d'opérateurs touristiques de leur territoire. Ce territoire déborde largement la station et cela pose la question de son « ancrage » dans son territoire.

Mutations et ancrages, un jeu de déconnexion des temps

Des recherches récentes dans différentes disciplines envisagent désormais les territoires touristiques de montagne comme des *systèmes en mutation* qui échappent largement à l'approche simplificatrice des typologies anciennes de la littérature scientifique (les « 4 générations » de Cumin ou de Knafo), tout particulièrement dans les Pyrénées, où la station intégrée n'existe pratiquement pas et où les stations relèvent souvent de deux ou trois types à la fois. La transformation de ces espaces de vie sous la pression dynamique des activités, mais également de la sollicitation résidentielle exogène remet en cause les hiérarchies à la fois urbaines (villageoises, d'urbanisations limitées en altitude) et d'activités traditionnelles (notamment agropastorales) de la montagne. Cette transformation se traduit par des modifications *d'ancrage fonctionnel*, des modifications *d'ancrage territorial*, des modifications *d'ancrage temporel*. Mobilisée par George-Marcelpoil (2007) pour désigner l'ensemble des liens tissés entre le tourisme et son territoire support et par Vlès (2007) pour les rapports entre la station, son territoire environnant et son évolution dans le temps et dans le marché, la notion d'*ancrage fonctionnel* renvoie à des questions d'adéquation du lieu productif (la station) au sein de son système productif, comme *l'implication économique* que font Zimmermann et coll. (1995, 2000) de la firme au sein de son système productif ou de la *territorialisation* d'une activité économique en termes de ressources décrite par Colletis et Pecqueur (1993). La notion d'*ancrage territorial* renvoie à *l'ensemble des liens tissés entre la station de tourisme, son territoire originel et son espace de déploiement désormais élargi et modifié*. Cette modification est l'œuvre de *temps* en déconnexion parfois forte : le *temps figé* est traduit par la matérialité de la station dans le béton, le bois, l'aménagement initial ; le *temps en mouvement* plus dynamique, marqué par l'évolution des pratiques touristiques et de loisirs.

Initialement, l'aménagement urbain a été convoqué dans les stations de montagne puis de sports d'hiver pour produire des hébergements, des équipements de sports et de loisirs fonctionnels, dans une logique de tourisme de séjour. Dans ce contexte, certaines stations se sont étendues, des noyaux urbains ont germé dans les communes limitrophes, gagnant parfois, sous forme d'excroissances, des vallées ou des plateaux entiers. La complexité de ces nouveaux espaces

urbanisés en montagne a rendu difficiles tant leur définition géographique et statistique que leur gouvernance. Dans d'autres cas, le canevas initial issu des plans-masses et des décisions d'aménagement est resté quasiment inchangé. Dans *ce jeu de déconnexion des temps*, de relations entre permanences et changements, des problèmes d'étalement spatial, d'emploi saisonnier, de vieillissement des populations nouvelles et de requalification économique, paysagère et urbaine des stations ont émergé qui ont projeté la station dans un « après ». En grec, μετά (*meta* : au-delà de, après) exprime le changement, la succession, le fait d'aller au-delà, à côté de, bref : le dépassement du cadre initial. La « métastation » est une station influencée par l'environnement dans laquelle elle a été inscrite, par son voisinage et l'évolution de la société qui la soumettent à des mutations.

Métastations

À l'origine, les stations de sports d'hiver ont tout particulièrement participé au renouvellement de l'image de la montagne. L'aménagement urbain y a été mobilisé pour produire des hébergements, des équipements fonctionnels et peu pour mettre en valeur un décor et une symbolique valorisant l'identité et l'attrait de la montagne et de ses sociétés. Le système de production fordiste et mimétique de quelque 300 à 350 stations françaises⁷ a produit à partir de 1960 une série d'espaces urbanisés de plus en plus vastes en altitude, parfois des paysages de villes nouvelles hétérogènes créées ex nihilo.

[insérer ici Figure 1a : Les stations classées et villages labellisés en montagne française]

[insérer ici Figure 1 b : Les stations thermales et de ski dans le massif des Pyrénées]

La notion de station, utilisée jusqu'à présent pour décrire ces urbanisations nouvelles, semble peut-être aujourd'hui inadaptée pour qualifier la dynamique réelle des espaces de vie et de tourisme en montagne⁸ : d'une part, parce qu'elle évoque plutôt une urbanisation agglomérée restreinte à la seule fonction productive des sports d'hiver (ce qu'aujourd'hui elles ne sont plus

⁷ La catégorie ancienne des stations classées d'alpinisme et de sports d'hiver ne couvre pas tous les sites urbains à partir desquels on pratique les sports d'hiver ou d'été, le thermalisme ou l'aqualudisme, la villégiature et le climatisé en montagne en France (cas de la carte en figure 1, où de nombreuses stations de ski ne figurent pas, car les communes qui les portent ne sont pas classées à ce titre). Pourtant, le chiffre exact de stations ne peut être approché que par le type de classement d'avant la réforme de 2006 : la zone des massifs de montagne totalise plus de la moitié des stations classées au niveau national (286 sur un total de 525 en 2012). On évalue le chiffre total des stations françaises (classées et non classées) dont l'activité est liée à la pratique des sports d'hiver à environ 295 correspondant à 329 domaines skiables (DEATM-Audit France 2008), selon que l'on associe ces villes ou villages à une plus ou moins grande diversité de sites depuis les stades de neige jusqu'aux grandes stations d'altitude. Cependant, le modèle des stations intégrées n'a concerné que peu de sites, surtout concentrés dans les Alpes et c'est plutôt la diversité des types de stations qui prévaut aujourd'hui. Par ailleurs, il convient de rajouter à ces quelques 300 stations de ski 50 stations thermales (23 dans les Pyrénées) et une majeure partie des 278 « Stations vertes de vacances » et des 72 « Plus beaux villages », soit environ un total de 650 unités urbaines qui vivent du tourisme de montagne en France et qui font vivre nombre de vallées.

⁸ « L'espace de vie » est à l'origine un concept développé par l'INSEE à la demande du ministère de l'Environnement qui devait aider à connaître et à analyser « la perception de l'environnement collectif et planétaire selon l'espace de vie individuel ». Espace concret du quotidien, la notion s'appuie très explicitement sur les travaux d'Armand Frémont sur « l'espace vécu ».

seulement) et créée selon un modèle d'inspiration « taylor-ford-keynesio-corbusienne » (Ascher 1995), d'autre part, parce que ce mot occulte du coup l'idée qu'il pourrait y avoir, tout autour, une structuration des espaces montagnards. Or il y a, derrière l'image « station », tout autour, un environnement en urbanisation constante, organisée autour d'hébergements et d'équipements, devenu bassin d'emploi, voire bassin de vie.

L'histoire de l'aménagement touristique de la montagne et l'évolution de ses modèles économiques ont contribué à la production d'une grande diversité de formes urbaines et d'organisations spatiales des stations. Dans un jeu de relations entre permanences et changements, le tourisme a transformé depuis une trentaine d'années les paysages montagnards en chapelets urbanisés. De la station, pôle urbain jadis isolé dans un ensemble agrosylvopastoral, les transformations résidentielles liées aux différentes formes de tourisms ont produit des lieux de vie qui englobent le noyau initial, s'y superposent, le dépassent, modifient la station de sports d'hiver et d'alpinisme, la station climatique, la station thermale ou celle de villégiature.

L'arrivée de nouvelles populations, l'affaiblissement des systèmes notabiliaires classiques ont distendu les liens entre les élus locaux et leur population, et ce d'autant plus que le *turn-over* des élites locales est avéré dans les communes supports de stations (Gerbaux & George-Marcelpoil 2006). Les nouveaux habitants vivent de moins en moins dans une seule commune : leur logement, leurs emplois, leurs lieux d'approvisionnement, ceux des pratiques de loisirs sont généralement situés dans plusieurs territoires communaux, à l'image des tendances nationales. Conjointement, les nouveaux équipements publics ne sont plus conçus et ne fonctionnent plus à l'échelle d'une commune, mais impliquent une gouvernance intercommunale. La complexité de ces nouveaux espaces urbanisés en montagne rend donc difficiles tant leur définition géographique et statistique que leur gouvernance (George-Marcelpoil 2003 ; Gerbaux 2004). L'histoire de l'aménagement touristique de la montagne et l'évolution de ses modèles économiques ont contribué à la production d'une grande diversité de formes urbaines et d'organisations spatiales des stations.

À l'instar de l'hypothèse de travail proposée par François Ascher pour les métropoles (Ascher 1995 : 34), ces *métastations* seront provisoirement approchées comme l'ensemble des espaces, monos ou polynucléaires, agglomérés ou éclatés, denses ou étales dont les habitants et les activités économiques sont intégrés dans le fonctionnement ordinaire d'un ou de plusieurs noyaux urbains originels. Ces lieux de séjours initiaux ont particulièrement vieilli en France, plus que les

produits touristiques « montagne ». Les transformations de la mobilité, qui ont été autrefois la clef de la rupture dans la quotidienneté, ont fait évoluer les stations de montagne en même temps que la mondialisation prenait le contrôle de la gestion des temps et des espaces. François Ascher (2005) a expliqué comment aujourd'hui, dans un même espace urbanisé, différents phénomènes ont lieu à différentes échelles spatiales au même moment. En montagne aussi, notre société hypermoderne produit des lieux où les liens sociaux ne sont plus basés seulement sur la concentration et la proximité géographiques. L'hyperconnexion aux réseaux « augmente » l'espace par toute une série d'informations virtuelles qui rend sa densité plus forte, la rend moins tributaire de l'ordre matériel. Quand on se promène dans une ville ou une station le smartphone à la main, on déambule dans une ville qui donne accès à plus d'informations dans son espace virtuel que dans son espace réel. Ce phénomène transforme la vie dans la station, à la fois en la rendant accessible au monde (on échappe alors à « l'ailleurs compensatoire »), mais également en effaçant l'utilité de son organisation matérielle ordonnée : avec l'espace virtuel, le touriste se satisfait du désordre de l'espace matériel. Les espaces de vie qui englobent ces métastations remettent en cause les hiérarchies à la fois urbaines (villageoises, d'urbanisations limitées en altitude) et d'activités traditionnelles (notamment agropastorales) de la montagne.

On présente ces modifications en trois volets successifs, le premier étant presque entièrement consacré à un état de l'art scientifique et à son interprétation – parfois polémique — en regard de ce qu'en pense le touriste.

Ces trois parties traduisent les transformations des modalités d'*ancrage* de la station :

1. *Les modifications de l'ancrage fonctionnel et temporel des stations de montagne.* Elles ont pu rendre la fonction des stations obsolète par décalage entre l'activité qui a fondé le produit bâti à l'origine et son évolution dans le temps. La *fonction* (initiale) de la station peut ainsi être remise en question par une inadaptation grandissante au marché (de l'offre et de la demande immobilière, ou de l'offre et de la demande en pratiques de loisirs, ou même parfois les deux). Dans ce cas, les relations qu'entretient alors l'autorité organisatrice avec la sphère économique et la société civile se détériorent ou doivent s'adapter. Cette dynamique dépend à la fois de la genèse de la station et de la constitution d'un système productif local (George-Marcelpoil 2002 : 191). La première partie de l'ouvrage est donc consacrée aux enjeux contemporains et futurs de ces mutations liées à l'*ancrage fonctionnel* des stations et à l'image qu'en *perçoivent* les touristes.

2. Le second facteur qui impose par ses dynamiques des logiques d'innovation est lié à l'*ancrage territorial* de la station de montagne, historiquement conçu en France par un système d'acteurs implanté sur une commune. Ce schéma, qui est resté longtemps immuable, car inscrit dans les lois, notamment la « loi montagne » qui fait de la commune le maître d'ouvrage incontournable de tout aménagement et montage d'opération, évolue rapidement dorénavant, comme en Italie ou en Espagne, vers un système d'acteurs élargi à un échelon partagé, parfois à l'échelon pluricommunal. Les dernières lois d'urbanisme (2013) précipitent cette mutation de la *gouvernance*. Les premiers schémas de cohérence territoriale (SCOT) voient le jour dans les massifs. Ces mutations induisent des modifications du jeu politique local, de l'activité touristique et des finances locales, des stratégies patrimoniales. L'*ancrage territorial* des stations se modifie ou va rapidement modifier la mise en réseau, par les acteurs et grâce à l'intercommunalité, des produits de loisirs traditionnels et actuels, souvent très éclatés dans l'espace et dans leur organisation (sauf dans quelques sites de très forte notoriété et organisation), dont les producteurs s'ignorent lorsqu'ils restent isolés. Ce *management des interdépendances* transpose la gestion des stations dans un « après » qui va encore être bouleversé par le *changement global* (tout autant que *climatique*) et soumis à un tourisme toujours plus *polymorphe*.

3. La dernière partie de l'ouvrage tente une synthèse de ces déséquilibres, des blocages, des adaptations et des mutations des stations de montagne envisagées à travers les difficultés de la *requalification de l'immobilier de loisirs*, de la résolution des *problèmes fonciers* et de l'apparition de *friches touristiques* en nombre. Pour qualifier cette période de nécessaire *adaptation* à un environnement économique et financier difficile, l'idée d'une *apoptose*⁹ dans le système de production de l'aménagement de la montagne se fait progressivement jour pour sortir de la fuite en avant immobilière. Ne nous y trompons pas : cette apoptose témoigne avant tout de pratiques et d'attentes de la clientèle très différentes de celles qui avaient présidé à l'édification des stations.

⁹ Le terme *apoptose* est utilisé en biologie pour désigner la mort génétiquement autoprogrammée d'une cellule. Cette image de la capacité qu'ont les arbres à perdre leurs feuilles en automne afin de résister à la déshydratation et au gel en hiver avant de reverdir au printemps est utilisée par Marc Guillaume, membre du Cercle des économistes, pour qualifier la nécessaire transformation de l'économie et de la finance (Le Monde, 11 juillet 2013, sup. Éco&entreprise, p.3). Les crises immobilières qu'ont à affronter les stations pyrénéennes appellent également à une mutation des stratégies urbanistiques et immobilières des acteurs.

Chapitre 1.

La station perçue par le touriste : l'ancrage temporel rompu.

Les paysages montagnards se trouvent aujourd'hui fortement bouleversés par la pression urbaine qui transforme les stations en *métastations*. La mutation de ces espaces de vie sous la pression résidentielle, majoritairement exogène, remet en cause les hiérarchies à la fois urbaines (villageoises, d'urbanisations limitées en altitude) et d'activités traditionnelles (notamment agropastorales) de la montagne. Les stations de montagne s'étalent, forment des espaces de vie qui défont les hiérarchies urbaines (villages, stations d'altitude) et changent les activités économiques traditionnelles (artisanales, industrielles et surtout agropastorales).

La Cerdagne française fournit, sur un espace restreint, un exemple saisissant de ces transformations. Territoire pyrénéen situé entre 1200 et 2920 m d'altitude, s'étendant sur deux cantons soit une superficie de 500 km², peuplée de 11 000 habitants (11 habitants/km²) répartis sur 21 communes, cette montagne vit d'une économie touristique très marquée : 86 % des emplois long terme y sont aujourd'hui dans le tertiaire touristique, 12 % dans le bâtiment, 2 % des emplois dans l'agriculture (Chambre de commerce et d'industrie de Perpignan 2007), et surtout on y voit une explosion des résidences secondaires¹⁰ : + 15,5 % par an depuis 20 ans (INSEE), un accroissement de la surface urbanisée de + de 200 % de 1962 à 2009 – passage de 334 ha à 1020 ha urbanisés – sur les meilleures terres : prairies irriguées, cultures (Chambre de commerce et d'industrie de Perpignan 2011).

¹⁰ Les résidences secondaires sont des logements utilisés pour les week-ends, les loisirs ou les vacances pour des saisons touristiques dans les stations touristiques, dans les stations balnéaires, de sport d'hiver, etc. On y classe également les logements meublés, loués ou à louer. Sont inclus dans cette catégorie de logements les cas de multipropriétés ainsi que les gîtes ruraux, les villages de vacances « en dur » et les hôtels résidences de tourisme. Est exclu le logement mobile sédentarisé, caravane ou mobile home installé à demeure sur un terrain. (INSEE 1999).

Jusqu'en 1980, on observait une relative prospérité agricole sur le plan économique, et la concurrence de l'urbanisation était plus faible sur les terrains irrigués de piémont et la résistance de l'agriculture meilleure. Jusqu'à cette date, les exploitants trouvaient certes des plus values dans la vente de quelques terrains agricoles qui ont permis d'alimenter la trésorerie des exploitations, mais le phénomène est resté de faible ampleur, assez bien circonscrite.

Cette évolution de la consommation de terres entre 1962 et 2009 a augmenté de 200 % (soit un rythme moyen de la progression de terrains urbanisables, essentiellement sur les prairies irriguées de 4,4 % par an pendant 50 ans). L'extension s'est faite au détriment des zones les plus agricoles, les plus fertiles et les plus planes, à proximité immédiate des villages, le processus d'urbanisation compromet grandement l'installation de jeunes et le maintien de ceux déjà installés. C'est grave, car 99 % des réserves fourragères sont réalisées sur les 660 ha de bonnes terres inscrites en réserves à l'urbanisation dans les Plans locaux d'urbanisme – soit des « réserves pour 50 ou 60 ans »¹¹, 10 % de la SAU, autant que l'urbanisation des 50 dernières années. Sans ces réserves fourragères, c'est le maintien de l'élevage – donc des paysages qui sont en question (Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales 2011).

Car tout le savoir empirique d'équilibre entre les écosystèmes (estives/zones mécanisables et irrigables/ripisylves), qui s'est structuré et maintenu depuis le néolithique et qui a donné un héritage environnemental et paysager d'exception, gisement premier du tourisme (paysages et milieux sauvages des estives, des forêts, des bords de cours d'eau et le système du piémont des prairies de fauche et des terres céréalières) est gravement menacé, entraînant à la fois perte de biodiversité et déséquilibre de l'activité économique et donc paysagère. De plus cette urbanisation produit par voie indirecte une prolifération des 4x4, des quads, des motos trial, des pratiques de randonnée parfois mal contrôlées et des conflits d'usage (tranquillité des troupeaux, appels d'offres sur les estives pour les donner aux mieux offrants, etc.). La mise en concurrence par le foncier liée à l'urbanisation de loisirs met donc à mal tous les équilibres naturels et paysagers de la montagne, et donc à terme l'économie touristique elle-même.

[insérer ici Figure 2 : Évolution de la tâche urbaine en Cerdagne française]

¹¹ Entretien du 22 juillet 2013 avec Séverine Casassayas, directrice du Parc naturel régional des Pyrénées catalanes

Si la pression urbaine contribue à transformer la montagne dans ses activités et ses paysages, la première évolution qui touche les stations de montagne est d'ordre fonctionnel, c'est celle qui marque l'adaptation de la station, du lieu touristique à sa fonction de récréation, de création d'un ailleurs compensatoire. Même les stations les plus récentes sont soumises à des tensions fonctionnelles fortes liées à l'économie présentielle. Le statut de « vacancier », fondé sur une déconnexion économique et sociale, avait produit au XIXe et XXe siècle des « archipels d'altitude » ou des isolats résidentiels, des villes touristiques coupées de l'habitat traditionnel paysan, affirmant symboliquement par leur cadre urbain, la transposition de la cité à la montagne. Enclaves modernes en milieu hostile, les stations cultivaient davantage de liens avec la ville et le milieu naturel qu'avec la société locale. La station de montagne a été produite à un moment donné pour répondre à un type de repos et de découverte : de villégiature, thermale, climatique, d'alpinisme ou de ski¹². Le contexte architectural et patrimonial qui l'a produite a évolué, et l'obsolescence peut advenir rapidement.

1.1. DES FORMES ET DES LIEUX MARQUES PAR LEUR TEMPS D'EDIFICATION¹³

Les stations de montagne s'inscrivent dans une histoire double : celle du tourisme et celle de l'architecture et de l'urbanisme. La première est connue (Knafo 1978 ; Guérin 1984 ; Perret 1992 ; Debarbieux 1995 ; Cousin, Réau 2009...). La seconde l'est moins. Le tourisme en montagne fut d'abord estival. Les « monts affreux » que craignent les premiers voyageurs au XVIIIe siècle finissent par attirer de plus en plus d'aventuriers, notamment dans la société britannique, qui les visitent, les conquièrent et y séjournent dans le cadre du « *Grand Tour* »¹⁴. Une vision régénératrice, rousseauiste s'empare de la montagne et idéalise la nature (Bozonnet 1977, 2002). Dès le début du XIXe siècle, la montagne est aménagée pour l'accueil des touristes, dont le nombre croît rapidement. Aristocrates, rentiers, bourgeois issus des classes

¹² Le ski est pratiqué essentiellement à partir de 1901 dans les Alpes suisses à Zermatt puis Chamonix, à partir de 1903 dans les Pyrénées à Gourette, 1908 à Rasos de Peguera (Catalogne) et à Sallent de Gállego (Aragon, vallée de Tena).

¹³ Avec l'aimable autorisation de l'éditeur, l'auteur reprend ici, en développant les aspects relatifs à l'urbanisme et à la temporalité, quelques premiers résultats des recherches qu'il avait publiées en 2010 dans *Mondes du tourisme* n°1 sous le titre « Du moderne au pastiche : questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme », 39-48, URL : <http://www.revue-espaces.com/librairie/7743/urbanisme-architecture-stations-sports-hiver-stations-montagne.html> et en 2011 dans *Mondes du tourisme*, n° 3 « Entre redynamisation urbaine et banalisation des espaces : tensions et enjeux de l'urbanisme touristique », URL : <http://www.revue-espaces.com/contributions/64/mondes-tourisme-revue-pluridisciplinaire-recherche.html>

¹⁴ Le Grand Tour était à l'origine un long voyage effectué en Europe par les jeunes gens des plus hautes classes de la société européenne à partir du XIIe siècle, destiné à parfaire leur éducation, juste après ou pendant leurs études. Ces voyages duraient parfois plus d'un an, souvent en compagnie d'un tuteur. Ils devinrent une pratique normale, voire nécessaire à une bonne éducation.

moyennes, les premiers touristes reproduisent dans les stations de villégiature le mode de vie mondaine de la classe aisée : l'aristocratie européenne vient en station pour se retrouver, pour voir et pour être vue, pour se regarder exercer ses privilèges dans un souci de distinction sociale plus ou moins conscientisé (Bourdieu 1979). Les stations thermales d'altitude, dans les Alpes (Saint Moritz, Villard-de-Lans...) comme dans les Pyrénées (Les Eaux-Bonnes, Bagnères-de-Bigorre, Luchon, Vernet-les-Bains, Cauterets...) offrent donc une multitude d'espaces de « monstration »¹⁵ ouverts au public : jardins d'été ou d'hiver, promenades, pergolas, terrasses, chemins couverts, parcs, rotondes des nouveaux casinos, forment toujours l'ossature des stations anciennes (Chadefaud 1998 ; Vlès 2010). Les lieux de pratique de l'alpinisme (Chamonix, Davos, Grindelwald, Zermatt, Saint-Moritz, etc.) prennent le relais.

Cependant, c'est le ski qui au début du XXe siècle, est une des causes majeures de la transformation des territoires de montagne par le tourisme. Après le constat de l'intérêt militaire puis sportif du ski à la fin du XIXe siècle, le développement du tourisme hivernal s'intensifie en France comme en Europe et c'est à partir des années 1920 que des stations connaissent, en altitude et pour la première fois, une saison d'hiver de ski alpin (Knafo 1997 : 11) et dans les Pyrénées (Arripe 1978). Si les bourgs de montagne suffisent à accueillir les premiers skieurs, la villégiature hivernale se pratique d'abord dans des sites dédiés au tourisme estival. Ceux-ci s'adaptent bien à la pratique des premiers « sports » d'hiver (patinage, luge, promenade en traineau, ski), comme à Megève. Différents modes de pensée ont sous-tendu la création des stations de ski en Europe, assez différentes en Autriche, Allemagne, Suisse alémanique, vallée du Lys en Italie (on parle de modèle germanique, fondé sur le village ancien déconnecté du domaine skiable) du domaine latin (France, Italie excepté le Trentin-Haut-Adige, Suisse romande, Espagne). Contrairement aux stations balnéaires du XIXe siècle, les stations de sports d'hiver, à leur début tout au moins, ne sont pas pensées comme des « villes », mais bien comme des « villages », même si leur fréquentation en font de fait, en haute saison, des lieux urbains très fréquentés par les Bordelais et les Toulousains. Ces « villages » s'enrichissent de cette activité d'accueil : hôtels des « voyageurs », des « cimes », bureaux des guides, et, pour certains, premiers hôtels de luxe dont certaines formes sont dupliquées à l'identique (grands Hôtels de Luchon et de Font Romeu), premières gares. Dans le cirque encaissé de « la petite cour » (Gourette, « coureto » en occitan), dans la commune des Eaux-Bonnes, les cabanes des bergers accueillent les skieurs le dimanche l'hiver et les pyrénéistes l'été dès 1929. Les ateliers des mines,

¹⁵ (Wozniak 2006:13) : du latin populaire *monstrare* (1080) « mettre devant les yeux, exposer au regard » et « se montrer » (à partir de 1130).

en ruine, leur servent de refuge. Le premier chalet de Gourette (« les Gentianes ») est construit en 1931 par la famille Strub, les premières sociétés paloises inaugurent les chalets hôtels dès cette date. Mais l'innovation architecturale est venue des Alpes où les premiers « chalets pour skieurs », dessinés à cette époque sont d'inspiration locale et évoquent les constructions paysannes. De cette vague, le chalet Noémie de Rothschild à Megève est un des plus connus. Conçu en 1926 par l'architecte Henri-Jacques Le Même, le succès de cette demeure conçu pour la baronne de Rothschild est total, ce qui vaut rapidement à Le Même nombre de nouveaux clients. La Haute-Savoie devient un territoire en devenir pour cet architecte qui choisit d'ailleurs de s'établir à Megève. Le chalet du skieur, qui peut avoir moins de 50 m² au sol, est conçu pour s'insérer dans les caractéristiques naturelles de la station, épouser les pentes, suivre l'orientation solaire : simplicité, clarté d'objectif (le ski), regard attentif au paysage.

[insérer Figure 3 : photo Chalet du skieur de Megève, avec la mention IMPÉRATIVE (droits cédés) ci-dessous] :

Chalet du skieur Le Petit Schelem, 1938 — Megève — AD74/142J1068

Si la Première Guerre mondiale et surtout la crise de 1929 précipitent le déclin de la clientèle aristocratique, de la haute bourgeoisie européenne et des vedettes de cinéma et du music-hall, de nouvelles commandes émergent, les temps de vacances augmentent. À partir de 1936 des congés payés sont accordés aux salariés. La construction en « station » suit ce mouvement et d'ailleurs la carrière de Henry Jacques Le Même témoigne du mouvement d'ensemble qui saisit la montagne : ce seul architecte de renom conçoit en 60 ans plus de 900 projets dans une trentaine de départements français et répond à quelque 800 commanditaires différents. C'est une production considérable qui marque également les nombreux disciples qui passent se former dans ses bureaux. Et, si dans un premier temps les bourgs de montagne s'emploient à accueillir de nouvelles clientèles, déjà, à partir de ces exemples pionniers, on réfléchit à la construction de stations nouvelles pour recevoir, à des fins éducatives et sociales, de nouveaux publics. Les stations de ski sont développées principalement dans les Alpes puis servent de modèle pour les autres montagnes du monde. Si en Allemagne, en Autriche, en Suisse allemande le village agricole accueille les hébergements nouveaux et reste très éloigné du domaine skiable, le modèle « latin » se différencie assez vite, après la Seconde Guerre mondiale, par le développement de hameaux puis

plus souvent par des stations touristiques créées ex nihilo dans les estives. Dans les Pyrénées, ces nouvelles constructions forment les embryons des stations : en 1943, La Molina est la première station espagnole (Catalogne) à installer un téléski en Cerdanya, suivie par Canchú en 1956 en Aragon. En 1946, les habitants du village thermal des Eaux-Bonnes construisent commerces, hôtels, cabanes à bergers qui forment vite le « Petit Gourette », mais il faudra attendre le 28 mars 1968 pour que cette station, alors la plus fréquentée des Pyrénées, soit classée « station de ski et de sports d'hiver » et 1970-1973 pour l'édification des immeubles et des équipements du Gourette actuel.

1.1.1. Villes nouvelles en altitude

Les récits d'alpinisme, les souvenirs de la Résistance et des jeux olympiques de 1936 (qui a vu une des victoires du champion de ski Émile Allais (Révil, Helle : 17) participent à la construction d'une nouvelle image de la montagne auprès du grand public, une nouvelle représentation de la station, aussi. Elle devient un territoire de conquêtes et d'innovations, un espace « vierge » que les aménageurs s'approprient pour en tirer un produit (puis des produits) de loisirs et immobiliers (Révil et coll. 2004:14-23). Ce nouveau domaine à conquérir attire en montagne architectes et urbanistes visionnaires qui trouvent là l'occasion d'appliquer les théories progressistes de la reconstruction à des ensembles nouveaux perçus comme un prolongement de la ville. Après la Seconde Guerre mondiale, le besoin criant de logements a façonné un urbanisme purement rationnel qui repose sur la préfabrication et le béton. En Europe, dans les années 1950-1960, on construit massivement des logements fonctionnels – barres et tours – avec des techniques de construction économiques. L'urbanisme qui en est issu est conçu comme une variation combinatoire des bâtiments et des espaces de circulation, sans référence au milieu ou au paysage environnant. Ainsi, *la forme* devient la qualité essentielle qui détermine l'apparence des édifices, puis de la station tout entière, tandis que la couleur est perçue au mieux comme un simple complément du langage des formes, correspondant à telle ou telle fonction des bâtiments (Noury 2008 : 7).

Lancée dès 1948 par Maurice Michaud, Courchevel est la première station en France dont l'évolution va suivre ce mouvement. Conçue par l'architecte-urbaniste Laurent Chappis, elle est le banc d'essai de la politique d'équipement de la montagne pour le ski, fondée sur l'expérience américaine d'Émile Allais. On y retrouve tous les ingrédients du fonctionnalisme triomphant : le

projet de Courchevel a été « pensé pour être cohérent et rationnel » (Wozniak : 34). La propriété de l'ensemble des terrains est unique et publique (le Département), tout comme la maîtrise d'ouvrage de tous les équipements. À défaut de pouvoir insérer le touriste dans un village, l'équipe de conception tente un projet d'aménagement techniquement cohérent. Les projets immobiliers s'inscrivent dans un plan d'urbanisme unique qui respecte arbres, rochers, lignes de fuite du paysage et les matériaux de construction traditionnels (bois, pierre). Aux Ménuires, Georges Cumin s'inspire du travail réalisé par Michel Bezançon à La Plagne, organisant les différentes zones de vie et les fonctions de la station : il conçoit un plan de masse différent de celui de Chappis et imagine des bâtiments « pieds-dans-la-neige », et non pas « skis aux pieds », tient-il à préciser. Ces trois hommes peuvent être considérés les inventeurs des stations nouvelles ainsi que des concepts de « grenouillère », point de convergence des pistes en « front de neige », un type de station qui veut être accessible à ski depuis le domaine skiable. Pour autant, leur vision toujours affirmée avec beaucoup de volontarisme du respect du milieu dans lequel doit évoluer la station de ski n'a pas toujours été respectée et l'opposition de Laurent Chappis à un modèle préfabriqué, unique, le démarque peu à peu du programme d'aménagement porté par les services de l'État sous la direction de Maurice Michaud. Reprenant l'idée des chalets de l'Atelier d'Architecture en Montagne, créé en 1947 par les architectes Denys Pradelle et Jean-Marc Legrand, Laurent Chappis cherche à « déduire de la nature l'habitation des hommes ». L'urbaniste intervient dans la définition de la station à la fois comme metteur en scène et décorateur pour donner à voir une pièce théâtrale dans sa diversité, mais aussi dans son unité. Il est contraint d'y gérer des activités, des échanges et des flux dans un décor dont la conception et la gestion sont dictées essentiellement par le choix politique du respect de la nature. Cette volonté de soumettre la « ville nouvelle station » à son environnement paysager et social aurait pu s'imposer d'emblée et préserver le long terme.

Les héritages du modèle fonctionnaliste

Mais ce concept des ateliers d'architecture se heurte vite au point de vue très économique des pouvoirs publics (Ponts et Chaussées, Département), lesquels abordent les sites sous l'angle prioritaire de l'ingénierie des accès routiers, de l'économie de l'or blanc (soumise aux qualités sportives du domaine skiable à équiper, à la massification des pratiques) et d'aménagement du territoire à l'échelle nationale (il s'agit de maintenir le maximum d'emplois en montagne pour enrayer la déprise agricole). Le coût de construction des stations doit être le plus bas possible. Ce

paradigme fonctionnaliste associé au savoir-faire immobilier de la préfabrication et du béton bouscule, puis supprime la place accordée à la nature et aux traditions architecturales dans les partis-pris urbanistiques de Chappis. L'État écarte ainsi le projet de 1963 de la station des Ménuires à 2000 m en Vanoise, conçu par l'équipe Candilis¹⁶, qui présente pourtant une vraie alternative réfléchie au modèle du gabarit imposé dans la station intégrée : absence de voirie, accès par funiculaire, voiture et parkings en tranchées recouvertes, pas de pollution, intégration de l'immobilier à la pente sous la forme de gradins insérés à la pente, respect du site. Ce programme, qui visait explicitement à conserver la dimension sauvage et onirique de la montagne, est combattu par l'ingénieur Michaud, promoteur de ce qui sera appelé (bien plus tard) le « Plan Neige ». Le projet Candilis d'inscription douce de la station dans la montagne n'est pas retenu. À la place, les promoteurs incorporent à la montagne « une ville neuve » : les Ménuires reproduisent les modèles urbains d'habitat social, ces banlieues qui poussent au même moment dans les Zones à urbaniser en Priorité (ZUP) à la périphérie des grandes villes. Là où le projet (« durable » avant l'heure ?) proposait des édifices étagés en gradins dans la pente, le maître d'ouvrage dessine des barres horizontales et des tours, une banlieue française en pleine montagne. Si la fonctionnalité du domaine skiable, fondée sur la norme et la fonctionnalité, séduit les skieurs sportifs, la station a du mal à convaincre les contemplatifs et les séjournant : voirie et parkings « de supermarchés », accès exclusif par route, hébergements en tours, non intégrés à la pente, défiguration du site aboutissent à ce qu'on a appelé « Sarcelles-sur-neiges », petit nom des Ménuires. Cette réalisation dite « intégrée » devient bien vite un modèle reproduit à grande échelle en France, en Suisse romande, en Italie. Construit en site vierge, ce modèle produit des « villes nouvelles » en nombre, déconnectées du village, de la ville qui les porte (Les Arcs de Bourg de Saint-Maurice, Les Ménuires et Val Thorens de Saint-Martin-de-Belleville, Le Pla d'Adet de Saint-Lary, Gourette des Eaux-Bonnes, etc.). En Aragon et en Catalogne, l'État espagnol investit sur le même modèle à partir de 1973 à Cerler, Panticosa, Astún, Baqueira, extensions urbaines ouvertes au financement des banques (Ibercaja, Banco Industrial de Bilbao, etc.). Les promoteurs privés de Cerler, par exemple, étudient en 1966 Courchevel avant de se lancer dans la réalisation d'un ensemble hybride entre une station de première génération (station village) et une station de seconde génération. C'est au moment où, en Savoie les polytechniciens Georges Cumin (Chamrousse, les Sept-Laux, La Plagne, Les Ménuires...) et Maurice Michaud, à la tête du service des Ponts et Chaussées de Savoie, développent des stations nouvelles sur la base d'une interprétation très

¹⁶ L'équipe d'architectes Candilis, Woods, Josic, a travaillé en collaboration avec l'urbaniste Chappis et Charlotte Perriand.

fonctionnaliste de la pensée de Le Corbusier, zonant les quartiers des stations en fonction des activités des touristes (habiter, circuler ou stationner, skier, se récréer). Donc en même temps le versant sud-pyrénéen s'équipe, par exemple à Sallent de Gállego (Province de Huesca), où la société Formigal S.A. promeut en 1964 un investissement dans l'immobilier de loisirs (1 800 lits sur 41 ha), en partie financé par la Caisse d'Épargne de la Inmaculada, un groupe hôtelier de Saragosse et les villages environnants (Esclarmonde : 12). Où sur les conseils des Français (notamment les responsables de Tignes et de l'entreprise de remontée Pomagalski [« Poma »]) et des Autrichiens (station de Zürs), Formigal inaugure presque tous les ans une nouvelle installation de remontée mécanique à partir de 1965 pour accompagner le développement immobilier. Où à Cerler (Bénaque, Province de Huesca), 8 000 lits sont programmés sur 2 387 ha dès 1966, 920 lits à Astún en 1975 dans le cadre de la politique ces Centres d'intérêt touristique nationaux en montagne (Barrado & Galiana).

Pour mieux marquer l'opposition de ces « pionniers » du mouvement moderne à l'inadaptation du village ancien pour la pratique des sports d'hiver, ces ingénieurs, suivis par des architectes et des urbanistes (Chappis) puis par les scientifiques du tourisme ont, à ce moment-là, distingué des « catégories » de « générations » de stations, répondant moins à l'époque de leur édification qu'à leurs modes de conception et d'aménagement (Cumin 1970), la 3^e génération de la station « intégrée » étant prônée comme modèle d'excellence et de performance. En fait, tous ces modèles et presque toutes les générations sont aujourd'hui confrontés à un ensemble de problématiques communes qui rendent la station de ski en général, pour son marketing stratégique et l'urbanisme opérationnel, bien similaire aux autres types de stations de montagne, thermales, climatiques, de villégiature. Cette catégorisation devient désormais d'autant plus vaine en termes urbains que les catégories de classification fiscale en « stations de ski et d'alpinisme », ou « hydrominérales », ou « climatiques » ou « de tourisme » ont été refondues en 2006 en France dans une appellation unique et commune « station classée de tourisme »¹⁷. Néanmoins, cette typologie est souvent rappelée pour expliquer les formes et les modes de fonctionnement qui conditionnent encore leur requalification ou leur développement (figure 1).

¹⁷ Articles L. 133-13 à 16 du Code du tourisme.

Qu'il soit de « deuxième », de « troisième » ou de « quatrième génération », ce modèle est censé participer à la diffusion du progrès dans des zones jugées en déclin. Il est le fruit d'une intervention centralisée, d'une maîtrise foncière parfois globale, mais souvent difficile dans les Pyrénées y compris en Espagne (Esclarmonde : 28), de la construction en terrain vierge, de l'unicité de la maîtrise d'ouvrage du programme (qui vise à l'équilibre financier, donc à la rentabilité), d'un zonage strict des activités qui n'envisage pas, à l'époque, les mixités des pratiques et des usagers. Chargé de concevoir et de réaliser l'organisation par les accès, le service des Ponts intervient inévitablement dans les choix urbanistiques : la voirie conditionne l'organisation de la « ville nouvelle » ou même du stade de neige : plutôt qu'un téléporté de quelques centaines de mètres entre Err et le stade de neige du Puigmal, le corps des Ponts privilégie la construction d'une route de... 17 km dans les Pyrénées-Orientales. De même, on retrouve ce problème à l'ouest de la chaîne, par exemple à Gourette, engorgée par le stationnement ventouse, qui programme enfin en 2008, 30 ans après sa fondation, un téléphérique d'accès pour libérer les espaces de vie en station. Ces choix de la voie routière comme accès souvent unique ont des répercussions considérables aujourd'hui en terme de paysage et de développement durable.

Par ailleurs, équiper les domaines skiables nécessite de très lourds investissements qui ne peuvent être rentabilisés que par la promotion immobilière et la vente d'appartements en résidences secondaires, moteur de l'économie de l'immobilier de loisirs de l'époque. Les objectifs de rentabilité assignés à ces territoires contraignent les principes d'aménagement : les stations doivent être compétitives, donc construites au meilleur coût selon un schéma rationnel, fonctionnel et zoné. Formant un « front de neige », les immeubles sont disposés de façon à ce que le skieur puisse rentrer chez lui skis aux pieds, donc loin des villages traditionnels. En Europe, dans les années 1950-1960, on construit massivement des logements fonctionnels – barres et tours – avec des techniques de construction économiques (Choay 1965 ; Ostrowski 1968 ; Picon-Lefebvre 1997). Les stations, dont le projet est « *pensé pour être cohérent et rationnel* » (Wozniak 2006 : 34), suivent cette règle. En France, et plus partiellement en Suisse, en Allemagne et en Italie, les services centraux imposent le modèle du gabarit dans la station intégrée. Les stations reproduisent les modèles d'habitat urbain dans les métropoles. Censé participer à la diffusion du progrès dans des zones jugées en déclin, ce modèle est le fruit d'une intervention centralisée, d'une maîtrise foncière globale, de la construction en terrain vierge, de l'unicité de la maîtrise d'ouvrage du programme (qui vise à l'équilibre financier, donc à la rentabilité) (George-Marcelpoil et coll., 2010), d'un zonage strict des activités qui n'envisage pas

les mixités (Guérin 1984). L'héritage est lourd : la station intégrée ne possède aucune rue au sens urbain ou villageois du terme. On y cherche en vain une voie où se mêlent activités multiples et échanges, avec circulations douces, séparation des modes de déplacement, mobilier d'animation montagnarde, interpénétration travaillée entre espaces publics et espaces privés, accès piétons à la montagne facilités depuis la rue, emblèmes chromatiques d'altitude (blanc, vert, gris), mise en scène de la neige, création de promenades autour du site. Cette question d'inadaptation fonctionnelle et paysagère devient d'autant plus préoccupante que le modèle a été dupliqué à grande échelle et percole dans les villages alentour. Comme dans les banlieues urbaines il y a 40 ans, en montagne touristique, la plupart du temps on a construit en lotissements, en zones d'aménagement concerté dont le plan interne avait une cohérence, mais dont la connexion avec l'ensemble de la station fut fort peu étudiée. Aujourd'hui, il n'y a donc pas de vrais cheminements piétonniers avec une vie sociale, mais plutôt des voies de circulation, pas de places en tant qu'espaces de rencontres, mais plutôt des parkings, pas de vie culturelle, de partage entre estivants ou hivernants et habitants permanents, mais plutôt des « produits » et des « événements ». Les villes stations s'étendent en barres d'immeubles ou en maisonnettes ou chalets qui s'étirent, parfois très longuement au bord des routes d'accès, sans ville. Alors que touristes, clients et habitants enquêtés se satisferaient bien, dans un cadre reproduisant l'image onirique de la montagne, d'une animation, d'une densité, d'une qualité et d'une variété de services dotées d'une particularité, d'une teinte, d'une « couleur » locale (Hatt Vles 2009).

[insérer Figure 4 : photo Chalet aux Angles, Pyrénées-Orientales]

L'insertion paysagère sacrifiée

Reconnaissons à ces réalisations une réussite économique : même si la place accordée aux populations locales et si les retombées dont elles profitent sont marginales dans la création des stations surtout des années 1960 aux années 1985, il est indéniable que la pratique du ski a permis, dans des espaces dévitalisés, de reconstruire une vie sociale et économique avec un maximum d'autonomie. Avec 3 800 installations, la France dispose du parc de remontées mécaniques le plus important devant l'Autriche, les États-Unis et le Japon. Ce parc constitue le premier poste de dépenses des stations de ski, le second étant représenté par les équipements de

production de neige de culture. Mais l'exploitation de ces équipements nécessite un investissement continu et régulier, pesant lourdement à la fois sur le paysage de la montagne par les saignées qu'il crée et sur la solvabilité des communes supports (largement plus surendettées que la moyenne de leur strate démographique) sans parler des charges globales des exploitants.

Ce sacrifice paysager est une réussite économique, à quelques exceptions près : en 2007 (dernières données publiées), la zone de montagne représente 123 700 emplois salariés liés au tourisme, soit plus d'emplois salariés dans le tourisme que dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Audit France 2013b). Plus d'un emploi salarié du tourisme sur deux de la zone de massif en 2007 se trouve dans les Alpes. Cet apport est tout aussi essentiel à l'armature humaine des autres massifs. Pour l'OCDE et l'Association des élus de la montagne (ANEM 2007), la situation n'a pas changé : « si on n'a plus les stations, c'est l'exode rural comme dans les années 70 ! » assène le chef d'exploitation de Luz-Ardiden (Vles 2006). Les touristes venus pour les sports d'hiver dépensent plus que ceux qui viennent en saison estivale. Dans bon nombre de vallées, ce tourisme d'hiver vient prendre le relai des anciennes industries en crise.

Dès lors, dans les stations intégrées qui se succèdent à partir de 1960 (Méribel, La Plagne, Val Thorens, etc.), les choix d'aménagement montrent la vocation économique de ces « entreprises » touristiques, dont la dimension commerciale devient le pivot essentiel du projet. L'« architecture des stations touristiques s'inscrit dans une stratégie de création d'une identité à vendre aux touristes » (Wozniak, 2006 : 52). Le modèle se diffuse vers des créations de petite taille, non intégrées, sur des extensions de premiers sites, notamment dans la montagne méridionale (La Mongie, Le Pla d'Adet, Gourette, Font Romeu, Les Angles, etc.). La rentabilité prend le pas sur la créativité, réduisant les délais de construction. Standardisation, industrialisation et répétition s'en suivent : le promoteur recherche en priorité un profit à son placement. Les réalisations sont d'ailleurs marquées par les modèles urbains utilisés par la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) pour ses grandes stations alpines : après les Menuires, elle crée, par le biais de sa filiale la Compagnie des Alpes aujourd'hui privatisée, Les Arcs, La Plagne, Tignes, Méribel, Flaine, Serre-Chevalier, Sixt Fer à Cheval, Peisey Vallandry, Morillon. Le choix d'un architecte en chef par opération et les dispositions ultérieures de la loi montagne qui font de la commune l'interlocuteur unique pour toute opération débouchent sur l'absence de vision globale pour l'aménagement de la vallée (d'où un déficit d'ancrage territorial) et un paysage urbain sans lien architectural avec l'art de bâtir dans le massif. À La Plagne, où l'aménagement touche les territoires de 5 communes et

où le domaine skiable est divisé en 6 bassins versants, l'urbanisme suit trois modèles différents : un « paquebot des neiges », sorte de gigantesque ensemble immobilier censé jouer sur l'évocation de la croisière, de l'ailleurs, de l'île, sur l'idée de réunir une communauté solidaire au sein d'une même arche ; cette pièce rapportée juxte une sorte de village rénové ; enfin, une station village est construite ex nihilo. Dans cet ensemble composite, l'architecture varie du moderne au néo-traditionnel. Les Pyrénées reproduisent ce schéma à l'envi.

Les améliorations tentées par la recherche architecturale en atelier

Aux Arcs (Bourg-Saint-Maurice, Savoie), l'aménagement est encore plus radical et s'étage sur quatre niveaux : Arcs 1600, Arcs 1800, Arcs 2000 et, très récemment ouverts, Arcs 1950. L'aménagement débute par le site de Pierre-Blanche (Arc 1600), le plus accessible, mais aussi le plus contraint de la station : dimensions réduites, terrains pentus, espaces limités pour l'arrivée des pistes de ski, multitude de propriétaires privés. Le promoteur Roger Godino prévoit d'en faire un prototype pour les équipes de concepteurs, pour tester les choix techniques à une petite échelle, avant de lancer les grands programmes projetés pour Arcs 1800. L'aménagement du site de 1600 apparaît donc, dès l'origine, comme le « laboratoire de formation commune » des stations des Arcs. L'architecture se veut à la fois moderne et montagnarde, elle opte pour une démarche moderne avec rationalisation, fonctionnalité, industrialisation, standardisation. Les circulations sont séparées, les voitures stockées à l'entrée de la station laissent le cœur aux piétons et, ici, le cheminement piétonnier constitue l'épine dorsale de l'organisation urbanistique et touristique.

Les concepteurs s'affranchissent aussi des figures de la grenouillère et du front de neige : les édifices sont implantés dans le sens de la pente de façon à ouvrir une perspective sur le panorama, à relier les skieurs (en haut) au cheminement piéton (en bas), à laisser des espaces libres entre les édifices. L'architecture des Arcs tente un dialogue avec son environnement : le parti-pris consiste à intégrer le bâti dans la nature, l'adaptation de l'architecture à la pente est propre aux Arcs (les autres stations les réalisent sur des replats). La liaison directe par téléphérique entre la station et Bourg-Saint-Maurice a été remplacée en 1989 par un funiculaire qui relie la gare SNCF à la station d'Arc 1600. C'est mieux que les 17 km de route pyrénéenne à Err-Sainte Léocadie, mais le portage financier n'est absolument pas comparable. Au Puigmal d'Err, pas de station : un stade de neige en pleine forêt, avec un domaine skiable de petite taille, mais très intégré dans le milieu

naturel. Aux Arcs, un chemin piétonnier s'étire sur une ligne de niveau unique qui distribue, en partant du funiculaire, les immeubles, soit à l'amont, soit à l'aval. L'accès automobile, situé en partie inférieure, reste séparé : les deux niveaux d'accès sont réunis par un socle dans lequel se trouvent les stationnements, les réserves et certains hébergements, l'ensemble étant surmonté d'espaces publics et de commerces. Au-delà, dans une combe orientée au sud-ouest, une résidence d'immeubles en gradins parallèles aux courbes de niveau permet de loger plus de mille personnes sans que la construction ne dépasse le niveau du sol. Un semis de chalets pointus aux formes recherchées, clairsemés parmi les sapins, parachève l'ensemble et conclut la composition. Accueillant une population plutôt familiale, la station illustre la recherche, en atelier d'architecte, de solutions dont la réalisation d'Arcs 1800 verra l'aboutissement en proposant une station sans voitures, distribuée à l'aval par une voirie automobile et garantissant à l'amont une distribution ouverte et libre des résidences sur la nature, desservie par un chemin piétonnier horizontal à la cote 1750, selon une conception comparable à celle retenue pour Arcs 1600. Pour l'architecte Charlotte Perriand, la recherche porte sur l'intégration du plus grand nombre de studios « *tout en préservant les vues, l'ensoleillement et l'individualité de chaque logement* » (DRAC R-A 2009 : 26, 35). Le principe est repris dans la dernière née, Arcs 1950, dont la gestion est confiée en 2003 par la Compagnie des Alpes à une société canadienne (Intrawest, 8 000 logements) : c'est un « village » urbain, composé de quatre hôtels, de six résidences et d'une quarantaine de logements et totalisant cinq mille lits (figure 6).

Mais ces exceptions restent rares, voire inexistantes dans les massifs secondaires comme les Vosges, l'Auvergne, ou méridionaux comme les Pyrénées. Globalement, le modèle de la « station intégrée » a soumis l'architecture à la voirie et a peu pris en compte les traditions du bâti et des populations locales. Aussi la plupart des « archipels d'altitude » vieillissent en France comme des banlieues à la montagne.

Après le modernisme, le style néo-régional plébiscité par le touriste : une victoire du pastiche et du factice qui plaît

Peut-on revenir aux sources ? L'État, par la procédure des Unités touristiques nouvelles (UTN) et la directive pour la protection et l'aménagement de la montagne, a tenté une première fois en 1977 d'enrayer ce modèle d'étalement de type « périurbain ». Les élus locaux acquièrent de nouvelles responsabilités en 1982 et en 1985 les spécificités montagnardes sont reconnues par la loi montagne. La fin des Trente Glorieuses et la diffusion du discours porté par le mouvement

écologiste expliquent également le désir d'un « retour aux sources » qui pousse les citadins à redécouvrir l'aspect bucolique, merveilleux de la montagne. Le système touristique est dans le même temps confronté à une succession d'évolutions continues séparées par des sauts brusques de nature qualitativement différente : les réseaux sociaux s'élargissent, s'enrichissent, les sollicitations se multiplient, les distances et le temps se raccourcissent. Le modèle « grand ski » ne répond plus aux souhaits de pratiques multiformes (pratiques nordiques, promenades à pieds et en raquettes, chiens de traîneaux, engouement pour le bien-être et le thermoludisme, tourisme culturel basé sur la découverte du patrimoine ancien, les villages, l'accueil chez l'habitant...). La demande en services se précise également et porte sur la vie de la station touristique que l'on espère à la fois traditionnelle et fonctionnelle, sur la qualité des hébergements, sur la modernité du « village-station ». Dans le passage précédent du chalet séculaire à l'abri studio préfabriqué pour citadins, l'État avait abandonné l'idée de confronter le touriste aux traditions de la vie en montagne et au paysage. Trente ans plus tard, les stratégies ont évolué : les aléas d'enneigement ont mis en difficulté les stations les plus fragiles, dont certaines ferment provisoirement ou définitivement (Le Mas de la Barque en Lozère, reconvertie en « station nature » en 2000, Puyvalador dans les Pyrénées-Orientales, fermée puis rouverte en 2012, l'intercommunalité qui gère le stade de neige du Puigmal voisin, dissous en 2013¹⁸, Artouste dans les Pyrénées-Atlantiques, qui faillit fermer en 2004, en sursis depuis, Panticosa en Haut-Aragon dont le propriétaire, privé, a fait faillite au tournant des années 2010).

La clientèle, face à des choix économiques drastiques, évolue et la clientèle plus aisée qui la remplace recherche plus de confort et de surface. Certaines stations (rares) ont entamé la restructuration de leur immobilier en modifiant la surface des hébergements commercialisés, en s'efforçant de créer un caractère montagnard à des constructions qui s'identifiaient autrefois à de grands ensembles. Cet exercice est économiquement et techniquement complexe et très peu ont pu aboutir, on en verra les causes.

¹⁸ Le syndicat Cerdagne Puigmal a été liquidé par arrêté préfectoral le 1er juillet 2013 suite à un rapport de la Cour des comptes. La dette de 9,2 millions d'euros doit être payée par les communes membres du Syndicat, c'est-à-dire par les contribuables. La commune d'Err devra payer 60 % de la dette d'investissement et 75 % de celle du fonctionnement sur 30 ans. Celles de Saillagouse, Estavar, Palau, Nahuja et Ste-Léocadie paieront le reste, au prorata du nombre d'habitants. Qu'il y ait repreneur ou pas de l'exploitation (Altiservice, déjà à Font Romeu), ce sont les communes qui doivent absorber le déficit et rembourser la dette, comme au Cambre d'Aze ou ailleurs dans les Pyrénées.

Ce retour au besoin de dépaysement des citadins, la recherche par les touristes d'une confrontation permanente à la nouveauté, à la différence et à une « authenticité » dont on ne sait plus trop ce qu'elle est, provoquent dans les stations une tentative de mise en récit des lieux patrimoniaux et de culture en même temps que la recherche systématique d'une plus grande participation de l'habitant à leur animation et à leur fonctionnement. Déjà la création de la station de Valmorel en 1976 avait marqué ce passage à une architecture néo-traditionnelle censée témoigner que « la montagne est redevenue refuge » (FACIM : 3). On y crée des volumes, des décors standards qui essaient de renvoyer à un passé certes mythifié, mais qui reposent sur un bâti industrialisé (figure 5 : la « station nature » du Mas de la Barque) : voilà de nouvelles stations avec des vraies fausses vieilles rues, des vraies fausses façades plaquées en pierre (Saint-Lary), des chalets (figure 4 : Les Angles). La dernière génération de la station des Arcs, le village d'Arcs 1950 en est l'archétype (figure 6 : Les Arcs 1950) : commencé en 2003 par la société canadienne Intrawest, racheté en 2009 par la société Pierre & Vacances, leader européen du secteur des résidences de tourisme, conçu « dans une architecture traditionnelle », avec de petites places et une longue allée bordée de restaurants, de cafés et de boutiques, on y trouve tous les éléments du marketing moderne, totalement étrangers à la vie des sociétés montagnardes traditionnelles : des jacuzzis intérieurs et extérieurs et des piscines au bord des pistes, un « village » totalement piétonnier qui se compose de résidences de tourisme 5 étoiles, avec service hôtelier, commerces et animations quotidiennes.

[insérer ici Figure 5 : photo Village de gîtes de la « station nature » du Mas de la Barque, cliché V. Vlès]

[Insérer ici Figure 6 : Photo Les Arcs 1950, cliché G. Fablet, droits cédés]

« Une réussite », pour des chercheurs de l'Unité Développement des territoires montagnards de l'IRSTEA¹⁹. Un « Disneyland en montagne » pour d'autres. Dans les Pyrénées comme dans les Alpes ou dans les Vosges, on retrouve une autre forme de frénésie pour le « faux vieux » dans les chalets savoyards en Béarn, par exemple aux Eaux-Bonnes (« Les Chalets d'Ossau ») ou à La Pierre Saint-Martin, voire à Iraty, au Pays Basque, en Bigorre dans la vallée d'Aure, pourtant reconnue et protégée pour sa très grande homogénéité et qualité architecturale paysanne et villageoise (CAUE 65), en Capcir et en Cerdagne, également (figure 4). Pourtant le chalet n'est pas pyrénéen. Sur cette question de l'insertion paysagère et architecturale de l'immobilier de

¹⁹ Le centre de recherches Irstea de Grenoble (ministère de l'Agriculture, Ministère de la Recherche) développe des recherches et des expertises pour « la connaissance et la gestion des écosystèmes, des territoires et des risques naturels en montagne ».

loisirs neuf dans les stations de montagne méridionale, les débats sont parfois très vifs. Dans la grande majorité des vallées ou des massifs (Baut Béarn, Haute-Bigorre, Haute Vallée d'Aure, Haut Comminges, Haute Ariège, Pyrénées catalanes, Cévennes, Haute Provence, Haut Aragon, etc.), chaque village offre au regard le fruit d'un art de bâtir. Des caractères bien affirmés s'en dégagent, depuis les simples matériaux jusqu'à la composition des maisons, du village, du paysage. Le patrimoine traditionnel montre de nombreux éléments de l'architecture (portes, portails, façades, galeries, cours, etc.) à la fois harmonieux, homogènes et qui offrent une grande variété de formes. À partir du même principe, selon leurs moyens, les bâtisseurs ont inventé des solutions dans la relation avec la rue, la cour, la façade. Généralement, les villages sont implantés juste en pied du versant ; les constructions se pressent dans une forme homogène des granges, des maisons, des églises et un contour précis, en lisière des prés de fauche. Des galeries, des jardins prolongent souvent la maison et révèlent un sens de l'implantation et de l'orientation qui épouse les formes du sol (et non les logiques des dessertes viaires des plans programmés) ; la foule des toits montre une géométrie régulière et des ouvrages de lucarnes de taille variée. Les maisons se groupent en un ensemble ordonné. Les hauts des pignons sont souvent constitués d'un bardage en bois jusqu'à la charpente, de grandes pierres constituent la maçonnerie du pied du mur et des angles ; en haut des murs et pour les cheminées les maçons ont utilisé des pierres de petite dimension et assez plates. De grandes pierres horizontales se croisent à l'angle pour former une harpe solide et des rangées de pierres inclinées alternativement donnent une grande résistance à la maçonnerie (comme à Tramezaïgues, en fond de la vallée d'Aure, entre les archipels d'altitude de Piau-Engaly et du Pla d'Adet-Saint-Lary). Souvent dans ces massifs les fermes ou les maisons s'ouvrent sur la rue par une arche (Vallée d'Aspe, vallée d'Aure, Cerdagne, Moixeró, Cadí, Andorre, Cévennes...). Ce savoir-faire va des qualités des matériaux avec toutes leurs nuances locales jusqu'aux formes bâties. Il enracine l'architecture dans le paysage et montre la qualité des constructions avec la pierre, la chaux, le bois.

Que dire alors de ces lotissements nouveaux qui ont été autorisés à se coller aux villages, de ces « adosados » espagnols, reproduits à l'identique et construits en périphérie des stations du Haut-Aragon (Formigal, Cerler, Benasque...) ou en Catalogne (Puigcerdá, Palau-de-Cerdagne, Alp, Bolvir, Urús : Bachimon et coll. 2013) ?

[Insérer ici Figure 7 : photo Station nouvelle de Badaguás, Jaca (Aragon)]

La question n'est pas que locale, régionale, nationale : elle se pose dans le monde entier. L'Australien Prideaux (2009 : 224) y voit un signe de la mondialisation qui banalise les lieux en même temps que le tourisme :

Alors que l'hétérogénéité des espaces de montagne favorise la mobilité et permet la libre expression de soi, Edensor (1988) a observé qu'au contraire l'urbanisation y créait des enclaves urbaines porteuses de contraintes et de conformité. Les valeurs symboliques de liberté et d'aventure, synonymes des premières formes de tourisme en Europe et même aux États-Unis, ont été remplacées très récemment par la conformité et la marchandisation (...). L'insertion de cette conformité dans un espace qui est attractif grâce à sa non-conformité est peut-être d'ailleurs une métaphore du tourisme de masse et de la normalisation qui l'accompagne lorsqu'il atteint des lieux encore vierges.

De « vraies-fausse nouvelles » villes-stations, en somme. « Pourquoi pas ? » semblent dire nos enquêtes auprès des touristes (paragraphe suivant), tout autant que d'éminents architectes. L'esprit de ces nouveaux aménagements relève davantage de l'imaginaire de référence des urbains que de la culture locale : le style « néo-régional » n'existe pas dans ces massifs. Les critères du tourisme durable en montagne (Clarimont et coll. : 2006) auraient impliqué que cet esprit soit le reflet d'une vision patrimoniale, d'une stratégie à long terme, d'une pensée sociale voulues et maîtrisées localement par la population active résidente. Mais les modes modernes de construction en chaîne ont produit ici plutôt une « architecture de marketing » (Olivier 2006) répondant à une stratégie commerciale, à des opérations de production immobilière néofordiste, mimétique, standardisée, adaptée à des concepts réducteurs de convivialité, de sociabilité et à un pseudo-retour aux sources. Les réactions existent et s'expriment parfois, comme en témoignent les actions en justice portées par l'Association LOVIV en Lozère pour s'opposer aux opérations d'aménagement de la Société d'équipement de la Lozère au Mas de la Barque.

Un des problèmes posés par ce mouvement urbanistique nouveau en montagne est donc qu'il est factice²⁰ ou qu'il peut apparaître tel : « *Un pays tout monts hauts et vallées profondes, tout rempli de gens hérétiques...* » disait-on en Gévaudan et dans les Cévennes pour définir la forte identité de la montagne sud auvergnate au XVI^e siècle. Ce pastiche est-il grave en soi ? Les avis, chez les architectes, restent très partagés. D'autant que ce modèle « d'architecture de Monopoly » (pour les

²⁰ Ces aménagements posent bien d'autres problèmes. Il faudrait citer ici, sans pouvoir en démontrer tous les mécanismes faute de place, la question de l'étalement urbain, du gaspillage des terres agricoles si rares en haute montagne, de destruction paysagère, d'émission de gaz à effet de serre liée à l'absence de transports en commun dans ces secteurs de conquête et de destruction des estives ou des alpages.

appréciations les plus aimables portées par exemple sur le village de gîtes du Mas de la Barque) ou de « Disneyland des alpages » (pour les plus critiques, entendues en Tarentaise) est forcément financièrement bouclé par la création d'espaces commerciaux en rez-de-chaussée, dédiés à la consommation, aux cafés, aux restaurants et aux magasins de souvenirs. La plupart présentent malheureusement aujourd'hui des produits très internationaux et franchisés (marmotte en peluche, ânes catalans...), une montagne de pacotille, identique partout. Le style néo-régional (à commencer par le chalet du skieur de Henry-Jacques Le Même) a pu symboliser, à ses débuts, la prise en compte et l'expression de revendications locales, écologiques, économiques et sociales proches de l'idée du développement durable, un retour aux sources. Le marketing de la construction de masse l'a bien vite rattrapé et transformé aujourd'hui en « produit générique » de la destination montagne, un fragment de discours commercial, une valorisation — par des opérateurs le plus souvent étrangers aux hauts pays — du foncier local. La culture patrimoniale locale, quand elle est utilisée, l'est dans un but marchand : avec un peu d'imagination, le montagnard et son paysage feraient presque partie du décor diffusé sur les dépliants de vente. Sur cet aspect, les architectes ont été consultés et poussés à donner leur avis : pour un certain nombre, ce bâti simili vernaculaire incarnerait l'essence du terroir. Mais l'architecture « *néo-régionale* », réduite à du pittoresque industrialisé et reproduite en de multiples points du globe, peut-elle parvenir à exprimer « l'esprit des lieux » ? La reconstitution artificielle est-elle « régionale », alors que le mode de vie des citoyens s'est uniformisé et banalisé ?

Les professionnels de la communication et du tourisme ont ainsi poussé à la création de ces nouveaux « faux vieux villages » donnant l'image d'une montagne préservée, vendue sur catalogues... alors que tout y est aujourd'hui reproduit artificiellement, forcément. Les populations locales ne sortent pas toujours grandies de ces rénovations en style néo-montagnard, puisqu'on y adapte leur habitat à des images imposées de l'extérieur... tout le contraire des critères du développement durable ! Pour autant, on va découvrir dans le paragraphe suivant que les touristes jugent très favorablement cet habitat qu'ils qualifient « authentiques », « typiques », même si ces chalets ou ces nouveaux hébergements des résidences de tourisme ne sont ni l'un ni l'autre, si l'architecture de Savoie s'invite au cœur du Capcir, celle de Teruel en Haut-Aragon, celle de Barcelone en Cerdagne.

En copiant pour le touriste un monde imaginaire, l'univers de la montagne s'est en quelque sorte banalisé, désolidarisé de ses racines, ses pratiques ont permis la percolation des pratiques

urbaines. À défaut d'un réel retour à des sources, l'architecture pastiche des nouvelles opérations de stations et des réhabilitations s'insère dorénavant dans un temps et un espace « mondialement partagé » (Vlès 2010). Ces nouvelles architectures ne sont pas tant offertes qu'elles paraissent imposées, assénées. Leur monumentalité, leur éloignement par rapport aux sols, aux pentes, aux matériaux, leur plastique contribue à les couper de l'expérience ordinaire du montagnard. Si cette mode architecturale semble répondre aux citadins, comme on l'ont démontré en 2013 Bachimon et coll., quelle image renvoie-t-elle aux montagnards ? Mais qui sont désormais ces montagnards ? Quel est le rôle, dans ce glissement, de la nouvelle société qui s'est mise en place parallèlement au développement du tourisme, une société elle-même porteuse des valeurs citadines ? En essayant de conformer leur territoire aux attentes réelles ou supposées des touristes, les promoteurs de ces stations transforment-ils la montagne en lieux pastiches ouverts à des « sports de pleine nature » ? Les élus et la population locale ont-ils réellement encore du poids face aux acteurs économiques mondialisés qui interviennent dans leur territoire ? Ce mouvement de « colonie » ne peut que poser la question de l'impact culturel et social local des représentations des stations de montagne pour certains de ses usagers, les touristes. C'est bien la question de « durabilité », au sens du développement durable, qui est ici posée à long terme pour ces *métastases* (Clarimont & Vlès 2006 : XXV).

Du fonctionnalisme des années 1960 à l'urbanité : la découverte et la rencontre, objets de la requalification

Pour expliquer la contribution du tourisme à l'espace urbain, Stock et Lucas (2012) distinguent le concept d'urbanité (qui permet d'apprécier la dimension urbaine d'un lieu grâce à sa densité, sa diversité, sa centralité et ses espaces publics) de celui d'urbanisation (densification et diversification du bâti, des résidents et des activités économiques). Le phénomène touristique amène un changement de degré d'urbanité par les pratiques des visiteurs qui contribuent ainsi à la fabrication de la ville (Vlès 2004, Lévy 2008, Vlès 2011a, Vlès et coll. 2011, Bailleul 2012, Stock 2012, Berdet 2013, Zask 2013). Ces recherches ont montré que le touriste compose l'espace de façon temporaire et rajoute ou soustrait à la qualité urbaine des éléments de modes de vie, des codes vestimentaires ou des façons de se mouvoir. Les fortes fréquentations peuvent aller jusqu'à modifier les pratiques habituelles des habitants permanents. Le regard du visiteur transforme des éléments de l'espace urbain en éléments d'attractivité touristique (Hatt 2011), que ceux-ci relèvent du patrimoine architectural et culturel ou du quotidien des habitants permanents,

comme la vie sur les marchés, les concerts et les fêtes traditionnelles locales, les transports publics ou l'aménagement des espaces publics (Nahrath & Stock 2012).

En station comme en ville, imaginaire, perception des sens, expérience du visiteur sont sollicités dans ce qui est avant tout une rencontre. Cette attention qui fait du touriste un habitant et de l'habitant un touriste, en tous cas un acteur de la mise en scène de l'espace public²¹ touristique (Vles 2004, 2011a, 2013), transforme la station en un lieu ouvert à une appropriation constante, parfois conflictuelle, jamais définitive, un lieu d'orientation, de bifurcation, d'attente, de déplacement. Son traitement et sa requalification relèvent plus du rationnel et du sensible, de l'expérience subjective et de la perception actuelle que de l'aménagement fonctionnel des années 1960. Le traitement des façades y est essentiel, mais souvent l'aménagement du sol suffit à transformer l'ambiance d'un lieu, également déterminée par l'action qui s'y déroule. Sur les parkings des stations de montagne actuelles, l'ambiance est identique à celle de l'accès au supermarché. Appauvrissement d'un décor sans intrigue, sans action, qui reste comme une scène vide (remplie de voitures en haute saison). Sortir ces « voitures ventouses », mettre en scène l'espace de la rencontre ne peut pas être un exercice artificiel, il dépend de l'appropriation des lieux par les populations concernées, ces usagers qui sont, de plus en plus, à la fois des touristes et des habitants. La « mise en tourisme » du patrimoine de la station implique donc concrètement de dramatiser le lieu, de le mettre en perspective, de s'affranchir de sa seule affectation utilitaire et fonctionnelle (Joseph 1995).

À l'image de ce qui est entrepris dans certaines stations du littoral (par exemple à Cambrils, en Catalogne, à Saint-Jean-de-Monts en Vendée, deux stations des trente glorieuses qui ont fait l'objet d'un effort très important de requalification de leurs espaces publics), on sait intervenir en montagne (par exemple à Crans-Montana) pour améliorer le fonctionnement urbain de ce patrimoine des années 1960 : en rapportant places, rues, façades, points de repère aux échanges sociaux qu'ils peuvent créer, en créant ou recréant les dimensions du lien social, de la rencontre entre les visiteurs et les habitants permanents (qu'il s'agit alors de bien loger sur le site suivant les

²¹ Avec Françoise Choay et Pierre Merlin (1996 : 320), on considérera que « l'espace public [est] 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 ». Notion assez complexe de lieux ouverts aux circulations et rencontres. L'usage du mot « public » tend à le confondre, en station touristique, avec celui de spectateur (Zask). Il sous-entend que les espaces d'accueil et de circulation s'ouvrent sur un paysage où se perd le regard. L'épaisseur du lieu et l'épaisseur du temps s'y superposent. Ces « lieux urbains » ont, en station, une capacité ludique, déambulatrice, spectatorielle. Cette intégration d'usages extrêmement différents en un même lieu provoque des tensions différentes entre un modèle du dedans et un modèle d'ouverture sur l'extérieur.

expériences des maisons des saisonniers de Saint-Lary, de Chamonix, des Deux-Alpes, de Val-d'Isère, de la maison de la station à Gourette ou d'ailleurs), en mettant en récit la station, en la « racontant » comme le fait la Facim (2005) dans la Vanoise ou la Tarentaise, c'est-à-dire en valorisant une culture et une architecture de l'espace du quotidien complexes et imbriquées, mais toujours spécifique à chaque station. Ce n'est qu'à travers ce choix de créer, de compléter et de maintenir du liant, du lien social et de l'ouverture à l'autre qu'on parvient à donner à la station de montagne une texture de séjour, qu'on contribue à générer des récits qui soient porteurs d'images moins illusoires que les figures de « cartes postales » des « maisons de Monopoly ». Les interventions étudiées par l'auteur dans des stations requalifiées avec succès (Chamonix) ou nouvellement créées (Arcs 1950) prennent en compte la gestion de la densité urbaine (on y travaille l'aménagement en profondeur, les liens « outddor » — « indoor » [Zask] en relation avec les liens sociaux qu'il produit, et pas seulement sur de la façade) ; on y est passé d'une logique d'opérations immobilières dissociées les unes des autres à une logique d'organisation de l'espace social par le traitement du cadre bâti et ses liens avec l'espace public.

La réorganisation physique et fonctionnelle de ces stations permet une gestion touristique (accueil en tension et accueil de villégiature améliorés) et une intégration paysagère plus efficaces, par exemple à Gourette (Hatt Vles 2009). Dans ce processus, l'urbanisme contribue à produire une contingence de situations et de découvertes qui donne l'occasion de faire intervenir l'imaginaire au cœur de l'ordinaire, qui permette au touriste de s'affranchir du quotidien. La stratégie suivie promeut des images complexes de la montagne, ne privilégie désormais plus seulement un « *produit* » touristique constitué autour d'une seule pratique, mais passe de la gestion de sites isolés remarquables à l'ouverture aux touristes d'espaces et d'ambiances variés, socialement habités : équipements publics, petits commerces traditionnels, hameaux agropastoraux, voies de types divers parfois séparées, parfois associées sur des parcours communs.

La notion du « dehors » dans l'espace public en station permet de sortir d'une alternative assez récurrente, celle dans un cas où le touriste est dans le déni, dans l'indifférence par rapport à l'environnement et celle, à l'opposé, où il est en telle adéquation avec son environnement qu'il n'y figure plus en tant qu'individualité, écrasé qu'il est par cet environnement. Cette notion d'espace public de station en montagne réfère à des lieux permettant au visiteur de trouver une situation d'équilibre entre ces deux situations extrêmes. L'espace public touristique en station est reconfiguré par les usages que le touriste peut en faire. La question est donc de créer des lieux qui

sont à la fois ouverts et limités. On prétend reconstruire des espaces en s'opposant aux non-lieux, typiquement modernes et industriels, strictement fonctionnels, ces espaces faits de verre, de béton, de fer qu'on trouve dans les *suburbs* américaines, où les activités correspondent à une activité. Sortir de ces non-lieux du fonctionnalisme moderne nécessite d'organiser l'imaginaire entre l'univers technologique des activités ludiques contemporaines et la nature sauvage et maîtrisée.

Globalement, cet urbanisme « sensible » est fait de recherches et d'études lourdes, spécifiques en chaque lieu, qui doivent prendre en compte et fixer les capacités de charge et les seuils de saturation, fabriquer des ambiances par les dispositions des équipements publics, du mobilier urbain, des services du quotidien, créer des émotions et les rendre accessibles et perceptibles. Il s'est agi à chaque fois (par exemple à Saint-Lary) non de produire des immeubles nouveaux, des opérations de parahôtellerie, mais plus globalement, au préalable, d'engager à nouveau, par la composition urbaine, l'espace social de la station dans son rapport au monde environnant. Par son effet structurant sur le paysage, le traitement des espaces publics y est primordial : l'agencement en longueurs, par exemple, produit un effet de perspective qui appelle le passant à les traverser dans leur axe le plus long, la quasi-absence d'obstacles en leur centre facilite la déambulation et les transforme en promenade, des grandes ouvertures visuelles en ses périphéries font le lien entre la ville et son décor théâtral, la montagne.

Haut lieu théâtralisé de la vie de village, l'aménagement des places ne fournit pas seulement un cadre, il constitue la ressource première de son activité récréative en produisant une dynamique, en imposant un rythme, en impulsant des mouvements et des pratiques. Les choix d'urbanisme (et leurs corollaires en termes d'ambiance : acoustique, mobilité, environnement lumineux, olfactif, thermique, dimension esthétique, couleurs) s'imposent en fonction de l'environnement de chaque vallée, de chaque massif : les harmonies des formes et des couleurs sont étroitement liées à la perception qu'en ont les hommes, perception différente selon la culture, les époques, les lieux et les matériaux disponibles dans cet environnement. L'étude des traditions régionales dans l'architecture et l'urbanisme s'y appuie sur un travail d'analyse de l'ensemble des facteurs déterminants le caractère formel et chromatique et les composantes du milieu (on joue sur les conditions de lumière, du climat, de l'environnement naturel, des minéraux, des végétaux, du sol, etc.) sur la base d'une approche transdisciplinaire et documentaire (CAUE 65).

Un travail à entreprendre sur les racines patrimoniales locales, au cas par cas

L'exercice du travail consiste à choisir les matériaux en fonction du lieu et de sa découverte, à repérer dans l'architecture existante des indices ou des raisons de transformer les choses tout en liant le projet avec la découverte des lieux, y compris dans leurs accidents, dans leur mémoire, de choses qu'on ne comprend pas toujours au départ, en début de chantier, en atelier d'urbanisme. Si on parvient à introduire en station de montagne la dimension du temps qui passe, l'urbanisme montagnard des stations n'est plus seulement issu d'un dessin qu'on exécute, mais aussi d'une interprétation du milieu. La seule manière, sans doute, qui a permis de respecter la permanence de la montagne s'est servie de l'état des lieux, de l'îlot, du village pour insérer un plan-masse, composer avec des bâtiments, s'appuyer sur des volumes existants, renouveler la construction par la prise en compte de la tradition dans la modernité, pour trouver dans les traces de ce qui existe déjà des raisons de différencier les constructions nouvelles. Pour éviter les immeubles de gabarit type du « modèle intégré », la ressource du site apparaît une référence incontournable qui donne une nouvelle dimension à l'ensemble. La composition urbaine est devenue dans ces sites une façon de dialoguer avec ce qui est alentour, ce qui existe et ses traces sur le site. L'habitant – qu'il soit de passage ou permanent – doit pouvoir aussi s'emparer de son habitat pour le transformer : la finalité est que la maison, le village soient *habités* et pas seulement *occupés*. Tout ce travail de réinterprétation des bâtiments anciens exclut presque toujours la *tabula rasa*. On est aujourd'hui aux antipodes des concepts qui ont guidé le plan d'édification des stations de ski et d'alpinisme porté par Maurice Michaud dans les années 1955-1980.

1.1.2. Le vieillissement²² du modèle français : des lieux souvent sans génie.

Si on sait ce qu'il faut faire et comment on peut faire, force est de constater qu'actuellement on n'est pas porté à le faire dans les stations de montagne du modèle français, faute de moyens, sans doute. Aujourd'hui, les ruptures d'ancrage temporel y sont légions, entre le bâti des stations, leur organisation urbaine, leurs modalités d'accueil d'une part et les souhaits des clientèles, qui évoluent différemment avec les générations qui se succèdent. Le système touristique, confronté à

²² La notion de vieillissement décrit une ou plusieurs modifications fonctionnelles diminuant progressivement l'aptitude d'un objet, d'une information ou d'un organisme à assurer ses fonctions.

une succession d'évolutions continues (élargissement et enrichissement des réseaux sociaux, multiplication des sollicitations, raccourcissement des distances et du temps) rend la plus part du temps le cadre urbanistique très vite caduc.

[Insérer ici Figure 8, « hétérogénéité urbaine de Gourette »]

Dans ce processus, l'urbanisation a cessé de produire des situations et des découvertes, car le vieillissement l'écarte de son principe initial qui était de faire intervenir l'imaginaire au cœur de l'ordinaire, de permettre au touriste (au résidant secondaire, aussi) de s'affranchir de son quotidien (AFIT 1999 ; Vlès Hatt 2009). Les formes de gestion de ces « urbanisations », de diversification des contenus et des valeurs qu'elles recouvrent pour les habitants ne semblent pour autant ne pas être une priorité des aménageurs montagnards (Bachimon et coll. 2009). C'est alors un enjeu majeur pour le développement durable de la montagne qu'on puisse savoir comment s'interprète la production du patrimoine immobilier des villages et stations, qu'on analyse les conflits et les consensus liés au tourisme et à l'urbanisation de loisirs, lesquels ne sont pas limités au seul risque de dégradation. Aux opérations d'urbanisme pauvres de sens, simplifiées à l'extrême et fondées sur la banalité et l'imitation (Vlès 2010a) s'ajoutent en effet en montagne les crises foncières, sociales, d'emploi saisonnier que la construction en continu des stations a contribué à développer (Vaccaro & Beltran 2009). Loin de l'imaginaire touristique de la montagne, la lente mutation des « archipels d'altitude » au bâti kaléidoscopique, en continuum, traduit bien les difficultés à harmoniser et à s'adapter à des modèles de développement toujours plus contrastés (Bourdeau 2007, 2008).

Les acteurs du tourisme ont pris conscience (bien tard, et encore pas tous) que le modèle des stations thermales ou de « grand ski » ne répondait plus aux souhaits des pratiques multiformes (Clarimont & Vlès 2009), que la demande en services se précisait également et portait sur la vie de la station touristique, à la fois moderne, traditionnelle et fonctionnelle, sur la qualité des hébergements, sur la modernité du « village-station » (ANEM 2007).

De même, les nouvelles requêtes liées à la pénétration dans la société des critères du développement durable traversent cette trame historique et posent la question de la modernisation de ces villes vieillissantes et de l'adaptation permanente de la gestion publique du cadre bâti aux attentes de l'habitant, qu'il soit permanent ou temporaire. Il est difficile de modifier la gestion du bâti et des espaces publics quand les crises climatiques (Etchevers 2002 ;

OCDE 2007) et l'évolution des modes de vie posent la question plus globale d'une reconversion résidentielle générale.

Une lente, mais inexorable perte d'identité

Quelles soient thermales, climatiques, de ski, implantées suivant un modèle urbanistique forcément daté, sur des sites toujours choisis pour leurs qualités de nature adaptée, les stations de montagne offrent donc aujourd'hui un paysage qui oscille au gré des immeubles ou des quartiers entre classicisme, modernité architecturale, économie et sociétés traditionnelles, tourisme de masse. Conçues pour être hors du temps et de l'espace quotidien, elles n'offrent en fait que ce que les ingénieurs, architectes, urbanistes, promoteurs, publicitaires ont projeté sur elles dans les années 1950-1990, cherchant à répondre aux désirs de vacances des citadins. Elles doivent aujourd'hui s'adapter à l'évolution de la demande, à la modernisation de la vie sociale tout en fidélisant leurs clientèles, en maintenant leur compétitivité internationale. Les questions de la requalification de leur parc immobilier et de leurs espaces publics, celle de l'ancrage local de leur « vie de village » se posent du point de vue symbolique et identitaire.

Le danger conflictuel lié au tourisme n'est pas limité au risque de dégradation. Aux opérations d'urbanisme faites d'opportunités foncières et immobilières s'ajoutent les crises foncières, sociales, d'emploi saisonnier que la construction des stations a contribué à développer dans les Alpes (Bourdeau 2007, 2008) comme dans les Pyrénées (Clarimont & Vlès 2006 ; Esclarmonde 2012). Loin de l'imaginaire touristique de la montagne, la très lente mutation des « archipels d'altitude » traduit bien les difficultés à harmoniser et à s'adapter à des modèles de développement toujours plus contrastés et de plus en plus souvent en crise.

Des stations dont le paysage urbain est soumis à une perception très paradoxale

Le paradoxe paysager des stations est lié à la volonté de leurs promoteurs de répondre à un ou des imaginaires montagnards puissants, de nature immaculée et sauvage, de retour aux « sources » et en même temps de répondre à des attentes de confort moderne qui nécessitent des agencements et des constructions relativement urbaines. Les recherches sur le comportement touristique indiquent que les touristes arrivent sur un site avec des images préétablies (Frochot & Kréziak 2009) et qu'ils vont chercher à adapter leur représentation de la réalité rencontrée à ces images préconçues (Urry 1990). Ce phénomène de perception sélective des paysages montagnards reste

néanmoins peu étudié et repose au moins partiellement sur la connaissance des distinctions sociales de jugement (Bourdieu 1982, Hatt : 417). On sait pourtant désormais que la recherche par le touriste en station d'un paysage différent, typé, « authentique », « traditionnel » (Hatt : 376) explique qu'il s'accommode facilement d'un style néo-savoyard, même dans les Pyrénées (Bolquère, Eyne, La Pierre Saint-Martin) ou en Auvergne (Super-Besse), paysage valorisé par les orientations architecturales des stations (Vlès 2010a : 45) et les brochures touristiques. Le chalet fait partie des images d'Épinal que le touriste s'attend à rencontrer dans toutes les montagnes françaises.

Il éprouve cependant de grandes difficultés à s'éloigner de sa « bulle environnementale » (Cohen 1979), de ses habitudes quotidiennes. Toutes les études marketing montrent son besoin de retrouver un confort qui lui est coutumier (services à disposition, confort du logement, accessibilité aux services, facilité de parking, etc.). Ces paradoxes, qui ne sont qu'apparents, ont produit en montagne des stations où se confrontent des lieux fonctionnels qui reproduisent la « modernité » des métropoles, avec parkings, zones commerciales et grands ensembles comme dans les banlieues des années de croissance, et, d'autre part, la recherche d'une montagne « immaculée, ludique et agropastorale » à laquelle se réfèrent l'imaginaire et l'imagerie touristiques²³ et qui correspond à une demande tout aussi réelle, comme l'ont bien montrées les recherches menées par Isabelle Frochot et Dominique Kreziak (2008) à Courchevel, Val d'Isère et aux Ménuires (pour les stations de haute altitude et à La Norma, Aussois et les Aillons pour les stations de moyenne montagne), ou d'Emeline Hatt à Gourette, recherches conduites selon des méthodes somme toute assez proches. Clairement, il ressort de ces recherches que les petites stations, ou les stations de moyenne montagne comme celles des Pyrénées sont davantage associées par la clientèle à la convivialité, l'authenticité, les activités dérivées, la recherche d'un paysage sauvage bien plus qu'au grand ski, davantage associé aux grandes stations alpines. Le palimpseste constitué par des modes de construire hétérogènes en moyenne montagne reflète bien ces modèles contradictoires. Si bien que, dit Isabelle Frochot, « smaller resorts that tend to base their strategy on that of larger resorts should review their strategy (...) ; tourists, however, clearly see those resorts as being very different from the higher-altitude ones » (Frochot : 9).

Autre paradoxe apparent, l'équipement de la montagne contribue à la destruction du paysage et du milieu qui en fondent la puissance d'évocation et son entière attractivité. Équiper les

²³ Comme en témoignent, par exemple, les publicités diffusées actuellement par la station des Ménuires (Alpes) ou de Gourette (Pyrénées-atlantiques), de Saint-Lary, de Piau-Engaly (Hautes-Pyrénées) qui vantent les mérites du grand ski dans une neige vierge et immaculée, sans aucune référence au cadre urbain qui constitue pourtant le support de ces activités, et qui est particulièrement « daté ».

domaines skiables nécessite de très lourds investissements qui ne peuvent être rentabilisés que par la promotion immobilière et la vente d'appartements en résidences secondaires. Les objectifs de rentabilité assignés à ces territoires contraignent les principes d'aménagement : les stations doivent être compétitives, donc construites au meilleur coût selon ce schéma le plus rationnel possible, fonctionnel, zoné. En station de ski, formant un « front de neige », « les immeubles ont été disposés de façon à ce que le skieur puisse rentrer chez lui skis aux pieds » écrivait déjà Georges Cumin en 1970 à propos de l'édification des stations de la vallée des Belleville. En station thermale, les grands hôtels s'ordonnent tout autour des sources, mais les sources sont plutôt localisées dans des sites encaissés, à l'ombre, en fond de vallée, dans des coins de montagne plutôt oppressants. Tout autour, l'urbanisation a gagné en paquets de lotissements, le plus souvent marqués par des architectures différentes. L'héritage est lourd : « il en résulte fréquemment une altération de paysages ou d'écosystèmes » (Dérioz & Bachimon 2009 : 2), mais également une altération de la vie de village en montagne. Effectivement, le village montagnard possède traditionnellement peu de rues au sens urbain du terme : la rue sert à desservir les fermes et à rentrer le bétail et l'herbe séchée dans les fenils. On est loin en station de ski du village montagnard, dans ses origines de communauté où habitants et bêtes luttent contre le froid et les éléments. Touristes et habitants se satisferaient bien d'une densité, d'une qualité et d'une variété de services dotées d'une particularité, d'une teinte, d'une « couleur » locale (Frochot & Kreziak 2008 ; Hatt & Vles 2009). Mais les stratégies des acteurs économiques s'inscrivent dans les modalités de rentabilité imposées par la concurrence internationale qui n'a plus rien à voir avec la gestion locale de la montagne : la station est le lieu de la percolation, de l'insertion de la mondialisation en montagne. Le modèle architectural et paysager traditionnel est confronté aux contextes économique, commercial, technologique et social contemporains. Avec la comparaison qu'apporte avec lui le touriste, la compétitivité classique prix/coût qui détermine la construction des formes urbaines traditionnelles s'y double d'une compétitivité nouvelle fondée sur le couple jusque là rare en montagne de la qualité/différenciation (Frochot 2009).

Globalement, partout dans le modèle latin ou presque, et sans doute par facilité, les principes d'aménagement ont repris ceux de la « station » ex nihilo alpine française, qui a percolé, par effet de mimétisme, dans les deux cents (et quelques) autres petites stations qui parsèment les massifs européens. Les gestionnaires des stations pyrénéennes ne s'en cachent d'ailleurs pas : l'hôtel

« Tirol » ou l'horloge de Formigal (« como la de Chamonix »²⁴) témoignent de la volonté de reproduire l'exemple alpin. Si en Espagne les gestionnaires imposent les matériaux locaux dans la construction (pierre et ardoise), le style architectural est proche du développement urbain citadin : les premiers immeubles sont des « appart-hôtels » (« Nieve Sol », « Pena Blanca », « Edelweiss », « Jacetania » en Aragon, « Neu i Sol » en Catalogne) rapidement transformés en résidences en pleine propriété. Ces immeubles sont standards et fonctionnels, le client est dans un environnement immobilier familial. Mêmes dispositifs fonctionnels d'agencement urbain et d'espaces publics « en tension » (parkings, voirie, étagement selon les courbes de niveau) tout autour d'un front de neige ou d'équipements thermoludiques qui prennent peu en compte les traditions du bâti et la vie extra touristique des populations locales. Même si à Cerler, par exemple, le schéma d'organisation évite au maximum les interférences entre la circulation routière et les piétons en établissant une circulation par l'extérieur, la circulation piétonne étant réservée aux espaces libres de la zone commerciale intérieure.

Tout autour des villages ou des stations, les paysages agro-sylvo-pastoraux sont peu à peu atteints par le mal et témoignent également de ces déséquilibres : « *estives embroussaillées ou piquetées de pins à crochets, ruban blanc improbable des pistes de neige artificielle de Font Romeu tranchant sur la teinte plus sombre d'un versant par ailleurs déneigé, blocs jointifs de résidences secondaires aux volets fermés et chantiers en déshérence* » (Bachimon et coll. 2009 : 3). Ces stations, qui diffusent souvent ce cadre bâti sur les villages voisins, vieillissent comme les villes fordienues qu'elles sont, monofonctionnelles, soumises à des types programmatiques, à des logiques de production, à des conceptions et à des performances urbaines qui semblent les dépasser (AFIT 1999 ; Bourdeau & Berthelot 2008 ; ODIT 2008 ; Vlès 2009 ; Esclarmonde 2012). Seules quelques vallées échappent à ce modèle : la vallée du Louron, dans les Hautes-Pyrénées, décide en 1983 de mettre en place une opération de « gîtes éclatés ». Il s'agit de récupérer les biens immobiliers à l'abandon auprès de propriétaires privés pour le restaurer aux frais du SIVOM (avec des aides départementales et de l'État) et de les mettre à la location. Une convention de collaboration est passée entre les propriétaires et le S.I.V.O.M. stipulant qu'au bout de vingt ans, le bien leur serait restitué. Mais à peine une douzaine de logements ont pu être ainsi créés. D'une capacité de 4 à 12 lits chacun, ils répondent certes à une demande, participent au développement

²⁴ « Comme celle de Chamonix ». Source : service accueil de la Entidad de Conservación Urbanística (Communauté de Conservation Urbanistique) de Formigal. Esclarmonde, juin 2011.

durable de la vallée. En 2004 les biens sont restitués aux propriétaires. La plupart poursuivent la location touristique (Esclarmonde : 34).

1.2. LE « GENIE DES LIEUX » : PERCEVOIR ET MESURER LES REPRESENTATIONS

La durabilité des formes et des activités touristiques en haute montagne ne procède pas d'une adhésion sans réserve des opérateurs et des gestionnaires locaux (Francois & George-Marcelpoil 2009), ni même d'une large majorité des clientèles (Hatt 2011). Pourtant, *« l'effet de ciseau, qui s'est déjà produit pour nombre de petites stations – baisse des fréquentations et du chiffre d'affaires/hausse des coûts de fonctionnement et d'investissement/montée du risque financier par rapport aux nouveaux équipements et aux programmes immobiliers – ne peut que renforcer l'intérêt pour des formes de développement moins coûteuses, et rendre attentif aux nouvelles attentes du public »* (Dérizoz & Bachimon 2009)²⁵. Au cours des décennies, à travers ce lent passage de l'hôtel de cure ou du chalet séculaire à l'abri studio préfabriqué pour citadins, l'idée de confronter le touriste aux traditions de la vie en montagne et au paysage s'est donc peu à peu estompée, sans doute sous la poussée des opérations de « marketing stratégique » des professionnels du tourisme (Audit France 2013). Dès lors, il n'est pas étonnant que des questions aient aujourd'hui autant de réponses que de promoteurs de produits (immobiliers comme de pratiques) : qu'attend le citadin en montagne ? Comment séjourne-t-il ? Quels sont ses besoins ? La diffusion immobilière et résidentielle en montagne peut-elle encore prendre en compte une vision patrimoniale et une stratégie à long terme ? Les acteurs locaux sont-ils toujours soumis à cette architecture de marketing qui prétend répondre à des opérations de production immobilière néo-fordiste standardisées, adaptée à un pseudo-retour aux sources²⁶ ? Parce qu'on est toujours actuellement dans une stratégie de l'offre qui se remet peu en question, ces questions n'ont pas fait l'objet de beaucoup d'investigations sérieuses, notamment par la recherche fondamentale. Pour autant, celles existantes, très novatrices, ont apporté des réponses qui méritent qu'on les relate, tant sur le plan des méthodes que des résultats.

²⁵ En même temps les derniers chiffres clefs de Domaines Skiables de France montrent que ce sont les grandes stations qui progressent le moins en fréquentation

²⁶ Ces aménagements posent bien d'autres problèmes. Il faudrait citer ici, sans pouvoir en démontrer tous les mécanismes faute de place, la question de l'étalement urbain, du gaspillage des terres agricoles si rares en haute montagne, de hausse spéculative du foncier, de destruction paysagère, de réchauffement climatique lié à l'absence de transports en commun dans ces secteurs de conquête et de destruction des estives ou des alpages.

1.2.1. Une question clé pour l'opérateur comme pour le chercheur : comment est perçu le « métissage des temps » par le touriste ?

Aujourd'hui, les critères du développement durable traversent de nouveau cette trame historique ; ils posent la question de la modernisation de villes vieillissantes et celle de l'adaptation permanente du cadre bâti aux attentes du client²⁷ : les stations courent le risque de se démoder de plus en plus vite. Il est en effet difficile de modifier continuellement le bâti et les espaces publics, figés dans le béton, la pierre, le bitume, quand la mode est par nature éphémère. Faut-il adapter continuellement le cadre bâti aux attentes des clients ? La réponse est bien évidemment nuancée, pour des raisons essentiellement économiques, mais pas seulement. Si la principale priorité pour l'urbaniste est d'éviter la création de lieux pastiches, totalement déconnectés de la réalité et dissimulés derrière une présentation de façade, il doit aussi répondre aux souhaits de la clientèle, donc connaître la manière dont elle se représente les lieux dans son idéal rêvé, puisque le tourisme est rêve et déconnexion du quotidien. Aussi curieux que cela puisse paraître, jusqu'à une date récente cette question des représentations chez les clients (les touristes) n'avait pas été posée directement à ces usagers, elle était déterminée par l'offre (l'architecte, le promoteur, l'urbaniste, l'opérateur). Une première réponse a été apportée dans les Alpes en 2008 (Frochot, Kreziak), dans les Pyrénées à Gourette en 2009 (Vles, Hatt), et en vallée d'Aure (Frochot, Salvador-Perignon 2013).

Sur quelles bases déterminer l'ancrage temporel et social des stations de montagne demain ?

En station comme en ville, imaginaire, perception des sens, expérience du visiteur sont sollicités dans ce qui est avant tout une rencontre. Cette attention qui fait du touriste un habitant et de l'habitant un touriste, en tous cas un acteur de la mise en scène de l'espace public et du paysage (Bassand 2001) transforme la station et le village en des lieux ouverts à une appropriation constante, parfois conflictuelle, jamais définitive, un lieu d'orientation, de bifurcation, d'attente, de déplacement, d'échanges. Sa requalification et sa gestion par les collectivités locales relèvent

²⁷ On verra en partie 3 que les enjeux de la restructuration des stations sont, en France, considérables et dépassent la question du seul maintien des emplois directs : 1. L'équilibre financier de l'aménagement des stations intégrées reposait sur la vente de résidences secondaires. Peu de jeunes achètent dorénavant en montagne. Le patrimoine immobilier, négligé, se dégrade et le réservoir de clientèle des stations décroît. 2. Pourtant ces logements et les cœurs de station (architecture, places, services) sont le fondement de la vie en séjours, sans eux pas d'attractivité, pas de vacanciers, pas d'emplois induits en montagne. 3. Le parc immobilier à rénover est vaste : 40 % des 2 millions de lits en montagne ont été construits avant 1976, 176.000 nécessitent une remise à niveau (ODIT France, 2008). Les résidences secondaires représentent 54 % de cette capacité d'accueil, suivie des meublés avec 22 % et des hébergements collectifs (8%). La question du financement de la remise à niveau n'est pas résolue. L'intervention directe des pouvoirs publics dans le parc privé est difficile (et, pour l'heure, non souhaitée).

désormais autant du rationnel et du sensible, de l'expérience subjective et de la perception que du fonctionnel. Le traitement de la qualité environnementale (Bourdeau 2009 : 5) y est essentiel et souvent l'aménagement suffit à produire l'ambiance du lieu, également déterminée par l'action qui s'y déroule. Pour l'heure, sur les parkings, sur les grenouillères, dans les rues, dans les lotissements des villages actuels, l'ambiance est souvent réduite à celle de l'accès aux zones commerciales périurbaines (Hatt 2009). Les centres urbains des stations présentent aujourd'hui dans les Pyrénées une réelle difficulté à harmoniser et à adapter le décor au paysage de la montagne. Ils présentent un paysage sans intrigue, sans action, qui reste comme une scène vide dix mois par an. Pour ne pas être artificielle, la remise en « tourisme 4 saisons » (belle utopie, inaccessible sans doute : le tourisme en montagne est, *par définition*, saisonnier) dépend de l'appropriation des lieux par les populations. Une recherche-action, conduite par Hatt & Vlès en 2008-2011, a permis d'évaluer à la fois les modes de production, de gestion territoriale et la perception de la « mise en tourisme » du patrimoine paysager montagnard, sa mise en perspective, la manière dont les habitants et usagers s'affranchissent de la seule affectation utilitaire et fonctionnelle du « modèle touristique de croissance » (Arcuset 2009 : 4).

Sortir les discours scientifiques et techniques de la confusion

On relève souvent, chez les acteurs et parfois chez les scientifiques, une confusion entre les avantages comparatifs qui relèvent de la qualité du domaine skiable, de son moment de puissance, du nombre de jours/skieurs ou de jours/curistes, de la capacité d'accueil de la station, de ceux liés à la qualité de son paysage urbain. Ce sont deux facteurs très différents, souvent indépendants l'un de l'autre. C'est du second que l'on traite ici, car il a longtemps été délaissé au seul profit du premier. Mais les deux sont essentiels pour fabriquer la notoriété à long terme d'une station de montagne.

Loin de l'imaginaire touristique de la montagne, la lente mutation des « archipels d'altitude » en continuum au bâti kaléidoscopique traduit bien les difficultés à harmoniser et à s'adapter à des modèles de développement toujours plus contrastés. Le chargé d'études ou le chercheur aura donc intérêt à se poser quelques questions et à tenter d'y répondre. Ces questionnements sont d'autant plus importants que la connaissance de l'évolution des attentes des touristes est devenue incontournable, elle s'oriente vers des produits ultra-packagés, où leur adéquation aux souhaits des clients, ce que des chercheurs en sciences de gestion nomment la « *convénience* » (Atout France 2013a). Pour eux, les touristes recherchent une facilité d'accès aux services renforcée et

veulent consommer une station comme un hôtel Club géant (Frochot & Kreziak 2009). Les stations, à l'origine, étaient très proches de cette vision et leur dimension urbaine avait aussi pour vocation de simplifier l'expérience client : la grenouillère, l'aménagement « skis aux pieds », l'absence de voitures avaient pour objectif de faciliter l'expérience du client. Aujourd'hui, cette expérience a beaucoup changé et il est nécessaire d'entreprendre dans chaque station des enquêtes poussées pour connaître dans quelle mesure les modifications des pratiques et des consommations de séjours en stations viennent remettre en cause la « *convénience* » originelle qui les a rendues si populaires à leur origine.

Les questions à se poser pour « moderniser » la station concernent donc d'abord les perceptions des paysages transformés, appréhendés par leurs habitants et par les touristes qui les visitent temporairement : comment les touristes vivent-ils le paysage montagnard ? Quels connaissances et discernement de l'architecture montagnarde ? Que retiennent-ils ? Que ne voient-ils pas ? Qu'est-ce qui les attire dans ce paysage ? Que leur apporte-t-il ? Quel ressenti en ont-ils ?

Intervenir en montagne pour améliorer le fonctionnement territorial de ce patrimoine des années 1960 nécessite donc dévaluer comment les lieux de vie quotidienne (places, rues, façades, points de repère) sont rapportés aux échanges sociaux qu'ils peuvent créer, en qualifiant les dimensions du lien social, de la rencontre entre les visiteurs et les habitants permanents (qu'il convient alors de bien loger sur le site suivant les expériences des maisons des saisonniers) ou encore en évaluant les expériences de mise en récit des stations, qui les « racontent » comme le fait la Facim (2005) dans les différents massifs savoyards. Il s'agit finalement d'évaluer l'impact quotidien auprès des habitants et des visiteurs des politiques locales de valorisation d'une culture, d'une architecture, de construction d'un paysage et d'un patrimoine, de l'espace du quotidien complexes et imbriquées, mais toujours unique pour chaque station. Où a-t-on, pourquoi a-t-on, comment a-t-on et qui a fait ce choix de compléter et de maintenir du liant, du lien social et de l'ouverture à l'habitant par le traitement de la gestion de la densité résidentielle, le passage d'une logique d'opérations immobilières dissociées les unes des autres à une logique d'organisation de l'espace social par le traitement du cadre bâti et ses liens avec le paysage, le respect des équilibres naturels ? Les expériences sont rares qui témoignent de villages de montagne, bourgs anciens ou excroissances urbaines nouvelles s'adaptant à l'évolution de la demande, à la modernisation de la vie sociale tout en fidélisant des clientèles nouvelles, en maintenant les clientèles traditionnelles et leur compétitivité internationale. La question de la requalification du parc immobilier et de leurs

espaces publics, celle de l'ancrage local de leur « vie de village » ne se pose pas encore, pour les opérateurs, du point de vue symbolique et identitaire.

Quelles perceptions évaluer ?

Les quelques recherches réalisées sur le comportement touristique indiquent que les touristes arrivent sur un site avec des images préétablies de l'architecture alpine (Frochot & Kreziak 2009) ou pyrénéenne et qu'ils vont chercher à adapter la réalité rencontrée à ces images préconçues (Hatt 2012), c'est-à-dire s'insérer dans un « métissage des temps ». Parvenir à une connaissance fine des perceptions et, même si c'est plus complexe, des représentations de la demande est essentiel pour maîtriser l'avenir du tourisme durable en montagne. Cela n'avait pas du tout été mené par la recherche internationale dans les stations de montagne jusqu'en 2008 (Frochot, Kreziak 2008). Au-delà de cette première connaissance des perceptions, l'objectif d'une analyse en cours²⁸ est d'analyser les différences perceptuelles, les conflits potentiels de valeurs et les pratiques entre habitants des lieux et touristes. On y identifie, à travers une étude fine des représentations sociales (Abric 1994) quelle est *l'expérience* client-habitant du lieu, la nature des rapports entre le touriste, le résident secondaire (et ses souhaits de consommation, ses pratiques de loisirs) et l'habitant (qui aménage, qui produit une offre touristique pour ces clients), celle même de l'opérateur touristique (l'entreprise) qui intervient dans ce rapport offre/demande. La connaissance des modes d'adaptation à un imaginaire idéal peut expliquer, localement, comment les touristes développent une perception sélective qui leur permet d'ignorer, dans une certaine mesure, des éléments qui ne correspondent pas à leur imaginaire (choisir de ne pas remarquer certains immeubles en béton jugés laids, par exemple) et de retenir surtout ce qui va s'accorder avec les schémas, les valeurs et les images à travers lesquels ils envisagent « l'habiter » en montagne (Levy 2008, Bailleul 2012). Ici une vieille église, là un vieux chalet en bois, cela suffit-il à cacher le reste ? Ce phénomène de perception sélective reste très peu étudié en stations de montagne.

Pourtant, pour remettre en marché ce patrimoine touristique « vieilli » des stations touristiques montagnardes, on cherche à connaître :

1 — l'impact quotidien auprès des habitants et des visiteurs des politiques locales de valorisation d'une culture, d'une architecture, de construction d'un paysage et d'un patrimoine, de l'espace du quotidien complexes et imbriquées, mais toujours unique pour chaque station,

²⁸ <http://www.msha.fr/tratso/>

2 — sous quelles conditions les villages de montagne, bourgs anciens et excroissances urbaines nouvelles pris dans le mouvement de la transformation paysagère peuvent encore s'adapter à l'évolution de la demande, à la modernisation de la vie sociale tout en fidélisant des clientèles nouvelles, en maintenant les clientèles traditionnelles et leur compétitivité internationale,

3 — sous quelles conditions la gouvernance, la requalification de leur parc immobilier et de leurs espaces publics, celle de l'ancrage local de leur « vie de village » auront des répercussions positives du point de vue symbolique et identitaire.

1.2.2. Quelle méthode mettre en œuvre pour évaluer les sensations des touristes ?

Face au constat du vieillissement des stations touristiques, des chercheurs ont posé la question de l'image urbaine et de sa perception en station de montagne²⁹. Ils ont cherché à comprendre les impressions des interlocuteurs qui en sont les « destinataires » essentiels : les « touristes », généralement tenus écartés de l'exercice de concertation et de conception lors des choix d'urbanisme fondateurs des lieux. À la croisée des recherches en urbanisme et en tourisme, Emeline Hatt a tenté, par une enquête photographique, de trouver quels *marqueurs* pouvaient contribuer à mieux saisir les enjeux de la restructuration des espaces publics qui façonnent le paysage bâti de la station. Axées sur la « libre » catégorisation de plus de cent trente images (par double classement libre de photographies), ces enquêtes ont été menées à titre expérimental dans une station de montagne de seconde génération (Gourette dans les Pyrénées-Atlantiques), mais grâce à une interprétation demandée aux touristes d'images représentant des paysages urbains et naturels de plus de 23 stations de ski et d'alpinisme en Europe occidentale³⁰. L'analyse de l'image des stations touristiques n'avait encore guère été traitée en 2011, alors qu'elle avait fait l'objet de recherches prolixes en ville dès les années 1960 (Lynch 1960). L'équipe de recherche (Vles & Hatt 2009) a transposé cette démarche aux stations touristiques vieillissantes pour interroger leur devenir. Construite selon un modèle urbain, la station de Gourette revêt bien des caractéristiques de toutes les stations de montagne, comme en témoignent les questions relatives à la gestion des

²⁹ La méthodologie de cette enquête a fait l'objet d'une publication scientifique collective exhaustive en ligne (Hatt & al.) 2011, disponible à l'adresse : <http://www.espacestems.net/document9036.html>

³⁰ Anzère, Avoriaz, Baqueira, Champéry, Crans-Montana, Formigal, Gourette, Grimentz, La Clusaz, La Pierre Saint-Martin, Les Arcs, Les Gets, Les Ménuires, Les Sept-Laux, Megève, Peyragudes-Peyresourde, Saint Pierre de Chartreuse, Saint-Lary village, Saint-Lary-Pla d'Adet, Sainte Foy Tarentaise Val Thorens, Valmorel, Zermatt

flux « en tension » (Poutissiou 1999) en période de forte affluence. C'est un cas³¹, parmi d'autres, révélateur des stations de ski et d'alpinisme et de leur fonctionnement (Lazzarotti : 324). Malgré quelques spécificités, Gourette présente toutes les caractéristiques d'une station délaissée en termes urbanistiques au moment où elle est analysée en 2009 : faible population permanente, forte fréquentation saisonnière, prépondérance des résidences secondaires dans le parc de logements, économie principalement touristique. Cette station du XXe siècle peut être considérée comme un fragment d'une « ville ailleurs » (Stock 2003 : 50) dans lesquels les espaces publics jouent un rôle essentiel. Ces derniers devraient être en montagne non seulement des espaces de contemplation, de déambulation, de récréation ou encore de rencontre, mais aussi des lieux qui donnent à voir une certaine image de la station (Vlès 2004, 2007). L'ordonnement de l'espace public, le choix du mobilier urbain, l'agencement des couleurs, des matériaux et, parfois, des sons pourraient contribuer à y créer une ambiance particulière dans son site classé, et participer à l'image de la destination. Seuls les skieurs³² ont fait l'objet de l'étude, car à Gourette, en haute saison touristique, le rapport entre habitants et touristes est de l'ordre de 2 % : on compte moins d'une centaine d'habitants permanents pour une capacité d'hébergement touristique de 10 000 lits.

Les limites des méthodes classiques par entretiens

Dans la lignée des approches en sciences sociales, marquées depuis les années 1990 par le « retour au sujet », on a interrogé le regard du touriste, ce « personnage méconnu, ou, plus exactement, ignoré » (Urbain 1993 : 47). L'objectif prioritaire de l'équipe consiste à évaluer son *approche sensible de l'espace touristique*, « espace touristique » entendu comme le territoire qu'il fréquente au moment de l'enquête. Développe-t-il une conscience critique (latente ou réfléchie) des lieux urbains qu'il fréquente en station ? Comment observe-t-il, juge-t-il, compare-t-il, apprécie-t-il ou rejette-t-il ces formes urbaines obsolètes (photo) qui s'offrent à son regard, à ses pratiques en 2009 ? Comment appréhender ses représentations du monde montagnard qui l'entoure ? Au-delà de la diversité des genres, des générations, des catégories sociales, on a cherché à cerner « l'habitus qui les rassemble » (Briffaud : 18). Sur la base des travaux publiés (Lynch : 53 ; Hatzfeld 2006), l'équipe est partie du principe (sans doute discutable) que chaque perception individuelle est unique. De toute façon, on peut déduire de l'ensemble des impressions une *image*

³¹ C'est un cas qui, pour une équipe de recherche, présentait un avantage considérable : il fournissait un financement à une recherche complète menée pendant 3 ans avec un chercheur à temps complet et un directeur de recherche à mi-temps.

³² 324 813 journées skieurs en 2010/2011, soit 7 % du total pyrénéen

collective issue de « représentations-clés » (Bailly : 6) qui organisent cette diversité. Pour parvenir à saisir cette image « collective » de la station de montagne, les méthodes classiques ont été écartées après avoir été testées. L'utilisation d'entretiens semi-directifs, outil classique pour approcher les discours et les idées que les concepteurs se font de l'espace urbain (acteurs relativement à l'aise dans cet exercice auquel ils ont le plus souvent déjà été confrontés), a en effet donné des résultats peu probants auprès des skieurs : l'échange à Gourette conduit par Emeline Hatt a duré en moyenne une heure trente auprès des concepteurs, quarante-cinq minutes auprès des habitants permanents et n'a pas dépassé les quinze minutes avec les skieurs. Ces « touristes » en station de ski ont répondu de manière très expéditive à ces entretiens semi-directifs, considérant la plupart du temps qu'il ne leur appartenait pas de se prononcer sur la question. L'expérience a donc montré qu'il était difficile de faire parler le touriste d'un espace paysager urbain abstrait, aux contours flous, qu'il identifie mal, souvent faute de parvenir à l'appréhender sur un mode sensible. Clairement, ce touriste s'est dit d'abord usager du domaine skiable, plus qu'immergé dans une (petite) ville et ses services. La réalisation de descriptions en marche, l'analyse *in situ* n'ont pas donné de meilleurs résultats : les skieurs souhaitent « rentabiliser » au maximum leur forfait, ils sont généralement pressés, voire « stressés »³³. Dans ces conditions, l'équipe a dû inventer un autre dispositif d'enquête, plus ludique et convivial, pour cerner ces images collectives. Dans le prolongement des recherches menées en anthropologie (Collier 1967, Duteil-Ogata 2007), en psychologie (DELISLE 1974, Vacheret 2000), en sociologie (Papinot 2007), l'outil de l'enquête par la photographie s'est imposé. C'est un outil couramment utilisé en urbanisme, mais également en sciences de gestion pour cerner le rapport des habitants à leur espace de vie quotidien, appréhendé sous la forme attractive de la lecture paysagère (Michelin 1998, LE LAY 2005, Bigando 2006). Son usage était d'ailleurs déjà préconisé en architecture par Kevin Lynch en 1960.

La méthode à double classement libre photographique

La méthode d'enquête construite pour les stations de montagne s'inspire directement d'une étude d'urbanisme menée sur l'urbanité paysagère à Montreuil pour saisir les rapports ville-nature dans l'imaginaire des habitants sur les murs à pêches (Séchet et coll. 1998). Autour de l'architecte-urbaniste parisien Jean-Didier Lafforgue, l'équipe de recherche a donc choisi une méthode photographique nouvelle qui a le grand avantage d'offrir à la comparaison un grand nombre de

³³ Entretiens avec Maryse Beyrié, conseillère générale de Vielle Aure (Hautes-Pyrénées), 22 août 2013.

sites dans des lieux variés hors de cette station. Cette méthode permet un gain de temps considérable et augmente le nombre d'individus enquêtés tout en présentant l'avantage d'une relative « équivalence de présentation aux participants » (Le Lay : 4). Une large gamme de paysages peut être soumise à l'analyse, sans déplacement, au sein même du front de neige ou ses abords immédiats. La variété des vues montrées autorise la comparaison entre l'ici et l'ailleurs. En outre, la photographie ne requiert (en apparence !) que peu ou pas d'apprentissage. Avec l'outil numérique, elle est devenue plus facile à maîtriser d'accès facile par le plus grand nombre. On a d'ailleurs découvert, dans le cadre de cette recherche, que cet objet s'avérait créateur de lien entre le chercheur et le touriste, qu'il instaurait une forme de complicité et libérait la parole.

Les « images mentales » des touristes enquêtés à Gourette ont été saisies par classement libre de photographies. Le corpus photographique retenu est composé de deux séries de clichés : la première est composée de photographies d'espaces publics et de paysages de 22 stations touristiques de sports d'hiver (78 images) européennes ; la seconde ne comprend que des images de la station étudiée, Gourette (57 images). Ce corpus permet de proposer à la personne enquêtée un assez large échantillon d'espaces urbains de stations très différentes (puisque suisses, autrichiennes, des Alpes françaises, des Pyrénées françaises et espagnoles). De façon à limiter les biais introduits par la qualité des prises de vue, la même focale a été utilisée (un objectif 50 mm) et on a exclu les prises de vue à caractère trop esthétisant³⁴.

L'avantage d'une méthode autorisant une structuration libre des perceptions du paysage urbain des stations

Le corpus ainsi constitué a été soumis au touriste enquêté, en deux temps, pour un double classement libre des photographies. Le touriste enquêté est d'abord confronté à la série 1. On lui demande d'opérer librement un classement des images en plusieurs catégories selon ses propres critères d'analyse, qu'il n'explicitera qu'à la fin de l'entretien. Surtout, on ne lui fournit aucune indication autre que de constituer au moins cinq groupes (« tas ») de photographies (de façon à éviter l'écueil d'une bipolarisation en « négatif/positif »). Le visiteur est ainsi laissé libre de construire son propre système de classement (qui ne sera donc pas celui du chercheur !) et de nommer ces catégories comme il l'entend. Il s'agit d'éviter ici d'imposer un référentiel extérieur de

³⁴ Lors de la phase test de l'enquête, l'écart introduit par la mise en scène des photographies est apparu clairement. On avait pu remarquer que les commentaires émis au sujet d'une photo de Formigal (station de ski voisine, située de l'autre côté de la frontière, distante seulement de 20 km, en Aragon), très travaillée (jeux de lumières notamment) se concentraient plus sur la forme, les enquêtés soulignant à plusieurs reprises la qualité esthétique, voire artistique de la photo, ce qui n'était pas le cas au sujet des autres images qu'on leur présentait.

jugement par le biais de critères de recherche prédéfinis. Lorsque cette première catégorisation est effectuée, le touriste doit préciser ses critères d'analyse et choisit la photographie la plus représentative de chaque catégorie. L'enquête a ainsi construit, sans le savoir et sans qu'on lui dise, ses propres catégories d'analyse paysagère et urbaine. Les références numérotées des photos du corpus sont relevées, le touriste peut ensuite classer selon les mêmes critères la seconde série, composée exclusivement de photographies de la station étudiée. Il explicite à nouveau ses choix en proposant une photographie représentative de chaque catégorie.

Cette méthode permet au skieur enquêté de situer les images de sa station dans l'univers qu'il a lui-même structuré préalablement. En ce sens, ici, la seconde série favorise l'identification de marqueurs urbains propres à Gourette. Mais la première série permet aussi d'objectiver les perceptions des stations de ski en général pour le skieur enquêté. La méthode, ludique, permet l'ancrage des images des stations de montagne et assure également l'enracinement local de ces impressions. Elle a une utilité générique, elle permet la connaissance des perceptions de toutes les stations de ski par un skieur ou un groupe de skieurs d'une station et particulière, et une utilité opérationnelle puisqu'elle situe les espaces où il convient d'intervenir prioritairement dans la station.

Une méthode simple pour le touriste enquêté, mais qui suppose une maîtrise du traitement statistique par analyse factorielle des correspondances

Les données ainsi recueillies ont été intégralement retranscrites (sous le logiciel Sphinx-Lexica) afin de permettre un traitement quantitatif de ces données qualitatives et favoriser la compréhension des représentations touristiques en identifiant ce qui, dans les stations, suscitait l'attachement et l'émotion ou, au contraire, le regret et le rejet. L'analyse des données récoltées lors de ces enquêtes a permis d'effectuer un traitement qualitatif (analyse des contenus) et quantitatif (analyse statistique). Le nombre élevé de photographies présentées (135), tout comme l'objectif de l'enquête (identifier les espaces urbains « enjeux » dans la destination) a imposé d'opérer un traitement statistique des données. Chacune des photos présentées a été positionnée par chacun des visiteurs enquêtés dans des groupes différents. Ayant identifié que la majorité des photos était classée selon les goûts et les préférences des personnes enquêtées, l'équipe a élaboré des descripteurs synthétiques visant à retranscrire le plus simplement possible le discours des enquêtés au regard de leur attrait ou de leur rejet pour les photos considérées. Les groupes ont été recodés au regard de descripteurs qualitatifs, afin d'identifier la tendance qualitative de chaque

photo prise indépendamment. Le recours à des analyses bivariées (un test du Khi deux) a permis de vérifier s'il existait une relation entre deux variables (une photo et un descripteur qualitatif). Ce test a également autorisé, grâce à l'analyse des résultats modalité par modalité, la caractérisation des relations qui lient les variables entre elles. Sur cette base, une analyse factorielle des correspondances (analyse multivariée la plus adaptée pour traiter les données qualitatives) a été produite. Les photographies (leur numéro) et les descripteurs qualitatifs synthétiques ont été projetés sur un graphique qui a fourni une « représentation évocatrice » (Groupe Chadule : 142). Ce graphique représente des nuages de points, des groupes d'images homogènes. Dans le cas de la station de Gourette, l'analyse factorielle des correspondances a fait apparaître des regroupements entre images attractives et images répulsives. Au sein de ces deux grands ensembles, des sous-groupes ont été identifiés au regard du degré d'attractivité et du degré de consensus ou de divergence et des commentaires effectués.

Des recoupements entre les images, réalisées afin d'analyser les univers de référence dans lesquels les touristes les ont situées (les « nuages de perceptions »), ont été schématiquement placés le long d'un axe attractivité – rejet. L'objectif, à travers ce traitement statistique, était 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. Cette technique d'enquête est riche, tant pour le chercheur qui identifie les points forts et faibles urbains, que pour l'enquêté, confronté à l'obligation d'explicitier des préférences ou des rejets demeurés jusque-là de l'ordre du non-dit, de l'implicite. Cette méthode favorise la prise de distance du touriste enquêté par rapport à son lieu de vacances, parfois idéalisé, rarement observé en détail, très peu confronté à l'altérité. Elle le conduit à se détacher d'une perception parfois focalisée sur le seul domaine skiable en l'amenant à considérer la station dans sa complexité. On note que cette prise de distance s'avère plus difficile dans le cas de la station connue et fréquentée que dans le cas des stations plus lointaines, pour la plupart inconnues des enquêtés.

Une image mentale de la station de montagne

Partant du principe que les espaces publics sont des espaces libres et accessibles à tous, donc conçus pour le plus grand nombre, une image « collective » de la station se dégage. Dans une moindre mesure, une dimension plus « individuelle » des perceptions peut être saisie en fonction des variations possibles des modalités de classement selon le profil des usagers (genre, génération ou encore, statut de l'enquêté — c'est-à-dire s'il s'agit d'un excursionniste venu à la journée, d'un

touriste en séjour ou d'un résident secondaire). L'analyse statistique centrée sur des tests du khi deux croisant les appréciations (descriptifs qualitatifs mobilisés) avec les différentes variables explicatives (profil de l'enquête) montre qu'effectivement la variabilité du profil des enquêtés produit des représentations différentes. Par exemple, Emeline Hatt (2011) souligne que les femmes réalisent un classement comparativement plus tranché sur le mode d'un *jugement* « *affectif* » (j'aime/je n'aime pas), alors que les hommes semblent plus modérés et recourent plus volontiers à un classement de type *fonctionnel*, constituant leurs groupes selon le type d'espaces considérés : les hébergements, les espaces de promenades, les commerces, etc. De même, la façon dont les enquêtes classent la seconde série de photographies montre des différences significatives : excursionnistes et touristes en séjour locatif sont comparativement plus négatifs concernant les images relatives à Gourette que les résidents permanents et les résidents secondaires, qui se révèlent relativement modérés.

Les principaux résultats des enquêtes sur le cadre bâti des stations de sports d'hiver

La recherche a permis par ailleurs de connaître les perceptions des espaces paysagers urbains des plus grandes stations de sports d'hiver des Alpes suisses (Zermatt, Crans-Montana, Anzère, Grimentz, Champéry), françaises (Les Sept Laux, Saint-Pierre de Chartreuse, La Clusaz, Les Ménuires, Val Thorens, les Arcs, Avoriaz, Valmorel, Megève, Les Gets, Sainte-Foy Tarentaise...) et des Pyrénées (La Pierre Saint-Martin, Saint-Lary village, Saint-Lary-Pla d'Adet, Gourette, Baqueira, Peyragudes-Peyresourde...)³⁵.

La présence de la nature est toujours plébiscitée, évaluée comme importante et très attractive par plus de 80 % des visiteurs enquêtés. C'est un élément jugé indispensable dans le cadre urbain de la station même : la présence du végétal dans la ville permet d'adoucir le cadre froid, impersonnel, minéral et contribue au dépaysement recherché. Toutes les places, tous les bâtiments, notamment collectifs, sans insertion d'un élément végétal sont souvent évalués comme répulsifs. Les aménagements végétalisés sont particulièrement appréciés, bien que faisant l'objet souvent de commentaires divergents (Hatt 2011 : 371).

Le cadre bâti lui-même est apprécié lorsqu'il a recours à des matériaux traditionnels, tels le bois ou la pierre. Le chalet constitue un point de repère fort, souvent mentionné et *qui ne renvoie absolument pas* à un rejet du pastiche : le néo régionalisme, le factice est systématiquement jugé positivement, attirant et faisant l'objet de commentaires parfois enthousiastes, relatifs à cet habitat

³⁵ Le lecteur trouvera en ligne les résultats exhaustifs et commentés de ces recherches publiées : Hatt 2011, Hatt 2012, Hatt&Vlès 2013, Vlès&Hatt 2009.

souvent qualifié « d'authentique ». Voilà qui relativise les doutes du chercheur quant au pastiche : cet habitat « typique » réfère à la notion de « village », qui plaît aujourd'hui encore, village symbolisé par ce que Jean-Didier Urbain qualifie *d'image embryonnaire de la vie collective, du contact, de l'hospitalité ancienne* (1993 : 161). « Il y a un côté Walt Disney dans cette station, j'aime bien, et puis les commerces sont à taille humaine » confesse un des 80 % touristes satisfaits de la photo de Valmorel (4^e génération), tout comme le centre de Saint-Lary, qui n'est jamais qu'un camouflage à l'ancienne du village initial, avec des habillages du béton et des crépis traditionnels des maisons pyrénéennes par des pierres collées en façade. « Mettre du bois et de la pierre, ça permet de camoufler un peu » dit d'ailleurs un skieur, pas dupe, à propos des « petits chalets mignons » de La Pierre-Saint-Martin. Le simulacre de l'authenticité est apprécié, il convient mieux, en fait, que le béton des années modernes, qui rappelle trop le « quotidien de la ville ».

La dimension fonctionnelle de ces stations (séparation des logements, des parkings, de la grenouillère et du front de piste, accès en voiture) sort critiquée de ces études sur les perceptions. L'objet des critiques se focalise sur deux objets essentiels qui sont, en fait, les symboles mêmes de cette période des années de croissance moderne : l'immeuble collectif et la prépondérance accordée aux espaces de circulation motorisés et de stationnement. La « machine à habiter » des Ménuires, du Pla d'Adet, des Arcs 2000, des barres, ou même celles plus petites de Peyresourde, avec leurs façades d'immeubles en front de neige, est répulsive, même lorsque l'architecture, soignée, s'insère dans le paysage. « Les grands bâtiments. C'est trop : trop de luxe, trop de grands immeubles ; ça gâche la montagne. Quand on va en montagne, on préfère voir des chalets » (Hatt 2011 : 384). Et lorsque la neige naturelle manque (même si les pistes sont ouvertes grâce à l'enneigement de culture), tout se gâte : « sans neige, ce n'est vraiment pas super » (396). Enfin, plus important encore, les touristes enquêtés font référence, de manière toujours plus ou moins implicite, à l'existence *d'un lien entre la qualité de l'aménagement urbain en station et l'attractivité de la destination*. Pour eux, le traitement des espaces publics est jugé *important* (399), même s'ils ont du mal à définir précisément ce qu'est un « espace public ».

On le voit, les méthodes utilisant l'image photographique présentent un grand intérêt pour les professionnels et chercheurs en urbanisme touristique. En premier lieu, ce sont des témoins précieux qui « enregistrent » sur un support plan de nombreux détails que l'œil seul ne saurait retenir. Les photos font office de mémoire additionnelle, permettent une « expression » forte de l'avis de la « clientèle ». La proposition de deux corpus aux regards des touristes s'avère très riche.

Les résultats de ces recherches menées à partir de 23 stations de montagne montrent qu'on est loin de l'idée, souvent communément véhiculée, d'un public touristique uniforme. L'entretien libère la parole du touriste, il lui dévoile des aspects des stations et de « sa » station jusque-là ignorés, il l'entraîne dans un processus comparatif sur son rapport au lieu de sa pratique. Ce dispositif méthodologique expérimental a aussi permis d'associer indirectement les touristes aux réflexions préalables aux projets d'aménagement qui ont été conduits, un an plus tard, à une intervention urbaine à Gourette menée par la commune.

Conclusion de la partie 1

La production scientifique, extrêmement prolifique, a bien montré les liens de transformation qui se tissaient entre la station et son environnement. Elle s'est attachée tout d'abord à analyser puis à interroger les modèles de développement sur lesquels a reposé l'armement des stations. Calquée sur le modèle fordiste, au contraire des stations thermales (Chadefaud 1988), la création des stations de sports d'hiver s'est à la fois inscrite dans une logique productiviste de rentabilité économique (Debarbieux : 68) et dans un contexte social d'émergence de la modernité (Rambaud 1970 ; Chevalier 1995, 1996). Dans la lignée du « modernisme » initié par le mouvement du Bauhaus et développé par Le Corbusier, ces stations en altitude, coupées du milieu traditionnel, ont fondé leur modèle de croissance sur les nouveaux loisirs de montagne (Wozniak 2006). Si le modèle d'aménagement de la station coupée de son environnement atteint son apogée avec la création d'un nombre restreint de stations intégrées, le mouvement de la station isolée en site naturel s'est rapidement étendu à l'ensemble de la montagne française (Boulogne 2008 : 21). Le développement de « l'or blanc » crée emplois et accès à la modernité pour les populations d'une montagne menacée par l'exode rural (Veyret-Vernier, 1956 ; Révil 2003). La création des stations a permis de maintenir les populations en vallée comme l'a bien démontré Michel Rouffet pour le service d'études d'aménagement du tourisme en montagne (2000), leur permettant de ne plus dépendre seulement d'une ressource agricole peu lucrative (Veyret 1972 ; Reffay 1974, 1975, 1976, 1977). Ces « usines à ski » ont suscité dès l'origine des interrogations. Découlant de logiques interventionnistes de l'État providence des années 1960-1980 favorisant les grands groupes investisseurs (Godinao Merlin, la Caisse des Dépôts et Consignation) capables de porter les investissements colossaux de ces stations nouvelles, la mise en place de ces stations a été mal maîtrisée par les populations locales (Knafo 1978). Certaines

n'ont d'ailleurs pas bénéficié des retombées économiques attendues, comme en témoignent d'emblématiques conflits sociaux à Tignes (Boudières & George-Marcelpoil 2005 : 11) ou aux Arcs (Boudières & George-Marcelpoil 2006 : 13-15). Alors que l'industrie du ski est en plein essor et que de nouvelles stations continuent de voir le jour, « l'or blanc » apparaît dans les années 1970 déjà comme le produit de logiques d'un État régalien et de promoteurs extérieurs qu'un souhait vraiment affirmé des populations montagnardes (Clapier & Perrier 1972). Les images négatives telles celle de « la montagne colonisée » (Cognat 1973), de la « neige empoisonnée » (Arnaud 1975), du « ski en crise » (Di Ruzza & Gerbier 1977) alimentent cette déconnexion originelle. Dès l'origine aussi des urbanistes tels Chappis ont voulu valoriser la vie et l'économie rurale pastorales sans être entendus, comme aux Ménuires (Chappis 1980). Le modèle de développement a d'ailleurs été dénoncé pour son centralisme étatique (Gerbaux 1994) et son gâchis environnemental : des projets ou des « affaires » comme à la Vanoise, à Gourette, au Puymorens ébranlent la conscience collective (Labande 2004 : 23-26). La modernité des stations tournées vers aménagements fonctionnels a peu pris en compte la dimension paysagère et écosystémique de l'environnement montagnard. Avec le temps, les priorités se sont inversées, la montagne est apparue comme l'un des « hauts lieux de l'environnement » (Robic 1992). Le postmodernisme a amené une nouvelle conception de la station en montagne qui devait mieux évoquer « l'ailleurs » (Raffestein 1986). La station qui était « *l'occasion de faire chanter l'architecture et de conduire à une réalisation de grande classe* » (Cumin 1970) a été de plus en plus perçue comme une « *agression dans le paysage* » (Cumin 1991). Cependant, l'impact ne se réduit pas à l'ensemble urbain de la station en montagne, c'est toute l'activité qu'elle génère qui altère les paysages et les écosystèmes (Derioz & Bachimon 2009 : 2).

Les stations de montagne, et tout particulièrement celles de sports d'hiver et d'alpinisme, ont donc participé au renouvellement de l'image de la montagne. L'aménagement urbain y a été convoqué pour produire des hébergements, des équipements de sports et de loisirs fonctionnels qui ont répondu, au moins pour un temps, à une demande de loisirs en forte expansion. Aujourd'hui ces villages et villes en urbanisation constante ne sont plus isolés, organisés seulement autour d'hébergements et d'équipements déconnectés du monde, ils s'insèrent dans des bassins d'emploi et de vie. Entrées dans un jeu de relations entre permanences et changements, ces stations forment des espaces en mutation qui remet en cause les hiérarchies anciennes, à la fois urbaines (villageoises, d'urbanisations limitées en altitude) et d'activités traditionnelles

(notamment agropastorales) de la montagne. L'intérêt des travaux réalisés dans le domaine de la perception des touristes de l'espace urbain des stations réside dans la mobilisation de l'enjeu majeur que constituent les espaces publics dans la conception et la gestion des lieux touristiques. On verra en partie 3 que l'héritage délaissé et impensé de l'urbanisme fordien et de la modernité touristique devient très vite producteur de junkspaces (Koolhaas 2011) ou proche de ce « *Zero espace* » que Naomi Klein, Joëlle Zask ou Marc Berdet opposent aux espaces très prisés, qui apparaissent sous la pression du *branding*, de la société de consommation et du sentiment de distinction. C'est là, aussi, dans ces lieux « branchés, que sont produits les nouveaux lieux récréatifs inhérents aux modèles du parc de loisirs, du *resort*, de la « bulle » fermée.

Finalement, faire travailler entre elles des professions très différentes comme les architectes, les urbanistes, les paysagistes et les gestionnaires du tourisme, trois cultures différentes, trois origines professionnelles distinctes, est un enjeu majeur pour éviter de créer ces « espaces délaissés », aux produits devenus identiques sous la pression de la politique d'image et du commerce, avec ces mêmes marques qui s'affichent partout. La notion d'ambiance ne se fabrique pas avec de l'ingénierie classique, il faut la tester, la confronter à l'esprit du lieu. Les espaces publics sont extrêmement structurants pour le tourisme en station de tourisme. Ils ont une influence considérable en termes d'attractivité, de qualité, de visibilité. Ils engagent, par cet élément d'ambiance qu'ils dégagent, notre rapport au monde. Il convient donc d'apprendre à les aménager avec prudence et les traiter après mûres analyses, réflexions et concertations.

L'adaptation des stations de montagne aux évolutions des clientèles touristiques nécessite de comprendre les pratiques et les formes de la gestion de ces « étalements », de diversification des contenus du vécu qu'elles recouvrent pour les habitants et les visiteurs de la station de montagne, qui ne sont plus majoritairement des montagnards aujourd'hui. Cet enjeu majeur de l'aménagement durable de la montagne appelle une interprétation de la production du patrimoine immobilier des villages et stations, l'analyse des conflits et des consensus liés au tourisme et à l'urbanisation de loisirs qui ne sont peut-être pas limités au seul risque de dégradation. *Comprendre, interpréter et se situer* dans la diversité de formes, d'échelles et voir en quoi celles-ci témoignent de trajectoires d'évolution différentes est fondamental pour le professionnel en aménagement et urbanisme des stations. Tout comme il est essentiel d'interroger la gouvernance territoriale de la station de montagne, c'est-à-dire la façon dont son organisation (actuelle et en devenir) parvient ou non à gérer, avec son environnement voisin, l'élaboration

moderne des produits, l'étalement urbain, les éléments contemporains du changement global lié aux transformations sociales, climatiques et soumis à un tourisme devenu polymorphe en montagne.

Chapitre 2.

La station à l'épreuve du management des interdépendances

*L'ancrage territorial*³⁶ des stations de montagne subit la pression des mutations paysagères, foncières, immobilières. Il s'est largement modifié avec l'apparition de nouveaux modes de gestion qu'un mot est venu consacrer depuis une vingtaine d'années : la « gouvernance ». On entend par ancrage territorial *l'ensemble des liens tissés entre le tourisme, son territoire originel et son espace de déploiement désormais élargi et modifié*. Ce facteur de mutation n'est pas récent, il est à l'œuvre depuis que les stations ont été édifiées. À l'origine, dans la grande majorité des cas, leur armement était le fait d'une commune. La loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, tout en affirmant son soutien à l'intercommunalité, a renforcé la commune comme acteur central de l'intervention (Peneau : 170) : compétente depuis la décentralisation en matière d'aménagement et d'urbanisme, c'est obligatoirement avec cet échelon territorial que les opérateurs doivent conventionner, en France comme en Espagne, même si dans ce pays, les Plans généraux d'aménagement urbain sont supervisés par les Communautés autonomes. La commune porte les projets, elle est la destinataire principale des taxes sur les remontées mécaniques, de la redevance sur le ski de fond. Cependant, en revendiquant et en obtenant que la commune soit *l'autorité organisatrice* du tout développement, les élus ont endossé de lourdes responsabilités dont on n'avait sans doute pas perçu, il y a 30 ans, les conséquences économiques, sociales et politiques à long terme : la faiblesse de cet échelon territorial en montagne pour conduire des projets solides et maîtrisés, l'insuffisance spatiale de son périmètre, l'étroitesse de l'investissement financier mobilisable lié notamment à son potentiel fiscal réduit en zone de montagne, le manque d'ingénierie locale en terme d'expertise, l'isolement des acteurs face à des opérateurs très insérés dans une économie désormais mondialisée sont devenus sources de

³⁶ *L'ancrage territorial* du tourisme (voir glossaire) est déterminé par les relations qu'entretient l'autorité organisatrice avec la sphère économique et la société civile. Ces relations dépendent de la genèse de la station et de la constitution d'un système productif local (Georges-Marcelpoil 2002 : 191). L'ancrage a été généralement déterminé à l'origine en France par un système d'acteurs implanté sur une commune. C'est ce schéma qui évolue rapidement dorénavant, comme en Italie et en Espagne, vers un système d'acteurs élargi à un échelon pluricommunal. Cette mutation induit des modifications du jeu politique local, de l'activité touristique et des finances locales, des stratégies patrimoniales. On entend donc ici par ancrage la mise en réseau, par les acteurs et grâce à l'intercommunalité, des produits de loisirs actuels, souvent très éclatés dans l'espace et dans leur organisation (sauf dans quelques sites de très forte notoriété et organisation), dont les producteurs s'ignorent lorsqu'ils restent isolés.

difficultés considérables. Trente modifications législatives intervenues entre 1986 et 2006 n'ont pas suffi à transformer sur le fond ce texte de référence identitaire qui tente souvent de concilier l'inconciliable : commune et regroupement intercommunal, équipement touristique lourd et protection de l'environnement, stratégies de développement ambitieuses et finances communales exsangues, tensions foncières excessives en station et espaces délaissés, investissements lourds dans le « tout neige » et recherche de « diversification de l'activité touristique », cette antienne n'ayant jamais été accompagnée par une politique de soutien financier fort à l'échelle des massifs. Les dynamiques territoriales, restées très lentes en France au cours du XIX^e et du XX^e siècle, commencent cependant à évoluer rapidement. Sous la pression de systèmes d'acteurs élargis, mais également de difficultés financières, les projets communaux des stations françaises sont toujours plus soumis à une gouvernance intercommunale, particulièrement dans les massifs du Sud où les stations sont de petite taille et peu rentables, donc en attente d'aides publiques.

Partout, une histoire ancienne

Hugues François (2007 : 145) montre, à partir des cas des Sept-Laux, de Saint-Pierre-de-Chartreuse, de Villars-de-Lans et de Chamrousse les dynamiques locales qui unissent ces quelques stations périurbaines à Grenoble et à un ensemble territorial somme toute extrêmement large. L'existence de ce « système touristique localisé » posé par la théorie reste pourtant à vérifier en termes de gouvernance tant les conditions de la solidarité spatiale qui unirait ces collectivités se concrétisent difficilement. Lorsque les liens qui unissent les stations à leur hinterland se resserrent, l'évolution ne se fait pas de manière homogène, elle tient compte en général de résistances locales liées à la fois aux contraintes de l'économie et à la topique « station », dans laquelle le poids de l'histoire s'avère lourd (stations historiquement thermales, climatiques, de sports d'hiver). À l'instar des trajectoires des stations actuelles que Michel Chadeaud avait relevées en 1988 dans les Pyrénées françaises entre Biarritz et la vallée de Campan, l'exemple de l'essor du tourisme dans les Pyrénées centrales permet de saisir les formes et les enjeux de ces mutations, déjà décrits par des monographies dans les autres massifs européens. Un bref résumé de deux siècles sur le Midi pyrénéen donne un éclairage particulièrement vif sur les enjeux actuels et futurs : les historiens du tourisme le considèrent comme un espace économique et social qui a longtemps stagné au seuil du « moindre développement » après la Révolution française (Hagimont 2013) : une zone où les capitaux n'ont pas pu être investis dans les industries modernes, mais plutôt dans la terre ou dans des industries jugées archaïques par les contemporains. Le tourisme a cependant connu une

indéniable expansion, faisant de cette région midi-Pyrénéenne l'une des toutes premières productrices de ce type particulier de biens à l'époque grâce à ses sites et ses stations de villégiature. De Cauterets à Ax-les-Thermes, en passant par Lourdes, Gavarnie ou encore Bagnères-de-Luchon, toute une série de lieux est devenue des destinations les plus en vogue de France, attirant dès le commencement du phénomène touristique une foule jugée à l'époque « immense et cosmopolite ». À tel point que le versant espagnol de la chaîne est longtemps resté sous l'exemple des stations pyrénéennes françaises. Dès le début du phénomène et surtout après le Premier Empire, les plus aptes prennent une importance considérable, en l'occurrence Bagnères-de-Luchon et dans une moindre mesure Ax-les-Thermes. Originellement polarisé par les eaux thermales et les panoramas, il se diversifie à partir du milieu du XIX^e siècle, et la hiérarchie des hauts lieux touristiques se fige dans ce qui va devenir une *armature urbaine de la montagne* à partir de stations. Les motivations de villégiatures, les activités par lesquelles on cherche à occuper son temps libre s'étoffent peu à peu (randonnée, alpinisme, sports de plein air, casinos, automobile, circuits culturels et patrimoniaux, etc.). De véritables villes touristiques se sont structurées et Luchon est un modèle du genre. D'autres lieux se sont spécialisés dans une de ces nouvelles demandes (avec les sports d'hiver par exemple pour le Val d'Aran, la vallée de l'Ariège ou les sports d'eaux vives dans le Vicdessos), mais beaucoup ont échoué (ainsi l'éphémère Sentein les-Bains). Dans les Pyrénées et dans une moindre mesure en Auvergne et dans les Alpes, les stations thermales et climatiques sont devenues les points nodaux du développement.

Mais aujourd'hui, ce schéma semble s'inverser : les mutations récentes de la demande touristique, réclamant des produits plus « authentiques », plus « verts » changent la donne. L'essor du tourisme dans le Val d'Aran offre un exemple récent d'essor touristique *ex nihilo*. Dans chaque station, des acteurs, locaux ou non, cherchent à répondre à ces demandes, à adapter l'offre voire à innover afin de conserver ou d'augmenter l'attractivité de leur station. Ce sont d'abord des hôteliers, des médecins, puis des sociétés exploitant les eaux thermales et minérales puis les casinos, ainsi qu'un certain nombre d'entrepreneurs inventifs. Mais même dans le rôle joué par ces acteurs, la part de la structuration territoriale tient déjà une place prépondérante : l'action de la Compagnie des Chemins de fer du Midi est décisive grâce aux infrastructures qu'elle a construites et des capitaux qu'elle a été capable de mobiliser (construction de lignes, de funiculaires, d'hôtels, sociétés concessionnaires des thermes et des casinos). Les pouvoirs publics, les collectivités territoriales et en particulier les municipalités sont une autre catégorie d'acteurs dont la structure d'intervention est institutionnellement ancrée dans le territoire. Dans ce massif

comme dans bien d'autres, les communes en particulier ont continuellement suppléé les intérêts privés pour créer et entretenir de grands équipements très coûteux (thermes, casinos, stations de ski, voies d'accès). Les implications territoriales des stations ont transformé l'espace montagnard et son appropriation sociale. Au fondement de l'attractivité des massifs et de leurs eaux thermales, puis de leur climat, du soleil et du ski, les stations ont *construit* autour de l'attrait d'une nature « originelle », parfois sauvage, extraordinaire, parfois guérissante et bienfaisante aussi. Elles ont aménagé cette « sauvagerie » pourtant déjà façonnée depuis des millénaires par les actions anthropiques.

Les stations thermales

Les communes thermales sont surtout implantées dans les zones rurales et les zones de montagne : 71 % des villes thermales comptent moins de 5 000 habitants. Dans les Pyrénées, 23 stations thermales accueillent plus de 100 000 curistes (1,8 million de journées thermales/an, soit 20 % du total national). Les cures étant étalées sur 18 jours, la question de l'hébergement des curistes est une préoccupation majeure des stations thermales. La majorité des curistes fréquente les meublés pour un coût de séjour estimé en moyenne pour ce type d'hébergement à 750 €. Cette dépense s'ajoute à celle de la cure, estimée à 580 € par curiste. Les retombées économiques tiennent compte des personnes accompagnantes (1 « accompagnant » pour 2 curistes dans les Pyrénées). Le Commissariat de massif Pyrénées évalue l'apport de l'activité à 47 millions d'euros de chiffre d'affaires thermal, soit un impact global de plus de 169 millions d'euros.

Depuis une dizaine d'années, une bonne part des 23 stations thermales pyrénéennes a engagé des investissements importants dans des centres dédiés au thermoludisme afin de valoriser le bien-être apporté par l'eau chaude thermale. Les centres thermoludiques de « Balnéa » à Loudenvielle (2000), « Sensoria » à saint — Lary-Soulan et « Aquensis » à Bagnères-de-Bigorre (2003), « Caldéa » en Andorre, « Balneario de Penticosa » en Aragon (Alto Gállego), « Luzéa » à Luz-saint-Sauveur (2005), « Luchon forme et bien-être » à Bagnères-de-Luchon (2006), « Les bains du Couloubret » à Ax-les-Thermes (2009), « Cieléo » à Barèges (2009), « Edenvik » à Capvern (2010), « Les bains du rocher » à Capvern (2010) et des petits espaces de bien-être (aux Eaux-Bonnes, à Aulus-les-Bains, à Llo, au Clos Cerdan...) donnent un avantage concurrentiel aux Pyrénées sur le marché avec 850 000 entrées/an, car les Alpes restent en retrait sur ce créneau.

Mais les investissements sont particulièrement lourds pour des communes thermales souvent de taille modeste : il leur faut sécuriser la ressource en eau, acquérir de nouveaux matériels, des

équipements de bien-être (coût évalué entre 5 et 10 millions d'euros par équipement) et entreprendre les aménagements urbains afin de valoriser le patrimoine thermal et transformer l'ambiance de la commune en vrai lieu de villégiature pour un séjour de bien-être.

Sources : Confédération pyrénéenne du Tourisme, 2012

Bien plus que dans le cas de la station de ski alpin, le développement du thermalisme, du thermoludisme ou du tourisme hors neige pose la question de la structuration territoriale de l'offre pyrénéenne, encore balbutiante, comme le montre son absence dans les catalogues des tour opérateurs. Non qu'elle n'existe pas, mais elle n'est pas articulée en circuits denses de thématiques autour d'opérateurs de résidences de tourisme ou de vente de séjours qui travailleraient à une échelle spatiale élargie. Or l'attractivité touristique (Crouch 2011) des stations repose sur ces attributs de la destination et sur la perception qu'en ont les visiteurs. Gunn (1972, 1997) explique bien comment l'environnement spatial de l'attraction touristique d'un site peut être envisagé en trois cercles concentriques insérés en poupées gigognes : le « nucleus » est la raison d'être qui attire les touristes ; plus large et autour, une zone qu'il appelle « inviolate belt » est le lieu de la mise en scène touristique ; au-delà, un périmètre encore plus large, la « zone of closure » donne au lieu touristique un contexte plus large d'attraction, tout aussi indispensable, car complémentaire.

Aujourd'hui encore, les collectivités montagnardes cherchent à rendre accessibles les sites tout en faisant croire au visiteur qu'il est parvenu aux limites de la civilisation, de l'industrie, de l'urbanisation, par exemple dans le cadre du Pôle d'excellence rurale de Néouvielle. Ce, alors même que ces paysages sont investis – voire abimés — de toutes parts par la modernité, car répondant désormais aux besoins résidentiels d'une population dont les comportements sont devenus urbains. La gestion territoriale des stations a été prise dans ce dilemme entre la nécessité d'accroître la fréquentation touristique et la nécessité de préserver ou de conserver le caractère sauvage d'une montagne apparemment déshumanisée. Elle a eu à traiter de plus en plus avec leur hinterland qui assure une attractivité aux stations en jouant sur la complémentarité village/nature. Les dernières lois d'urbanisme (2013) pourraient venir précipiter cette mutation de la *gouvernance* déjà entreprise dans des vallées fortement marquées par le travail intercommunal depuis quelques décennies. Aujourd'hui, à l'échelle des massifs, les premiers schémas de cohérence territoriale (SCOT³⁷) voient le jour (Tarentaise, Oisans, Combrailles, vallée de l'Ariège, Haute Bigorre,

³⁷ Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) est un document de planification stratégique à l'échelle intercommunale. Il a été institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), n° 2000-1208 du 13 décembre 2000. Il remplace l'ancien Schéma Directeur d'Aménagement et

Gex...). Ces mutations dans la planification locale induisent des modifications fortes du jeu politique local, de l'activité touristique et des finances locales, des stratégies patrimoniales.

Sur la pression de la société civile et de l'économie, l'*ancrage territorial* des stations évolue dorénavant beaucoup plus rapidement qu'autrefois. De nouveaux dispositifs *transforment* la mise en réseau des acteurs, grâce à l'intercommunalité, mais aussi des produits de loisirs souvent encore parsemés dans l'espace montagnard et dans leur organisation (sauf dans quelques sites de très forte notoriété).

2.1. LA GOUVERNANCE, UNE SOLLICITATION DECISIVE POUR LA METASTATION

Le terme de *gouvernance* s'applique particulièrement bien aux territoires touristiques et a fait florès lorsqu'il s'est agi de désigner les mécanismes de coordination des acteurs en vue d'améliorer la structuration du système productif local (Gerbaux et coll. 2004). La gouvernance touche « *l'ensemble d'institutions, de réseaux, de directives, de réglementations, de normes, d'usages politiques et sociaux, d'acteurs publics et privés qui contribuent à la stabilité d'une société et d'un régime politique, à son orientation, à la capacité de diriger, à la capacité de fournir des services et à assurer sa légitimité* » (Le Galès 2004).

2.1.1. Le management des interdépendances

d'Urbanisme (SDAU), mis en place par la Loi d'Orientation Foncière (LOF) de 1967, qui devait à l'époque assurer la planification de la croissance urbaine et la programmation des équipements. Le SCOT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale; il est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques notamment sur l'habitat, les déplacements, le développement commercial, l'environnement, et l'organisation de l'espace. Il oriente le développement d'un territoire dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable. Il assure par ailleurs l'articulation des autres documents de planification sectoriels (Plan Local de Déplacements, Plan Local de l'Habitat, Schéma Directeur d'Équipement Commercial, Plan local d'Urbanisme). La planification spatiale, longtemps cantonnée à une vision statique de l'occupation des sols est désormais associée à une vision stratégique de développement d'un territoire. Elle s'insère d'ailleurs dans la dynamique de l'intercommunalité qui inscrit l'action des collectivités locales dans une logique de projet.

Retenons la gouvernance comme l'« *ensemble des situations de coopération qui ne peuvent être ordonnées par la hiérarchie* » (Simoulin 2007 : 17), car cette précision issue des travaux entrepris en sociologie des organisations permet de bien rendre compte des contraintes et particularités du monde du tourisme. La particularité de ce secteur est en effet qu'il associe, sans commandement hiérarchique et au sein d'un même espace économique, social, politique local des collectivités publiques, territoriales et des opérateurs privés et qu'il est inversé : c'est le consommateur qui se déplace, et non le produit. Les termes de « direction touristique de station », de « gestion » de « gouvernement » ne permettent plus de rendre compte de façon satisfaisante des situations de coopération, de construction, de gestion ou de représentation d'un territoire touristique, situations qui échappent au commandement (hiérarchique) par un pouvoir unique.

Les contractualisations impliquent des situations nouvelles de coopération

Chercheurs et professionnels du tourisme ont mis sous le terme « gouvernance » tout ce qui touche aux pratiques croissantes de négociation et de participation à la construction sociale locale. Ces pratiques sont soumises à un environnement de plus en plus complexe, avec des « interactants » aux intérêts et aux stratégies propres et différents. La gouvernance apparaît alors comme un ensemble d'actions visant au « *management des interdépendances* » (Mayntz, 1997). Interdépendances notamment entre des perspectives politiques de développement social local et des perspectives économiques. Mais ce terme de *gouvernance* est aussi pratique dans le monde des stations et territoires touristiques de montagne, car il permet de désigner d'une manière apparemment intelligible un *désordre* qui ne l'est pas ; il regroupe des phénomènes séparés, parfois partiellement contradictoires ; en employant ce mot, l'acteur englobe une complexité sociale qui caractérise les configurations de l'action publique faisant accroire qu'elles ont un sens connu et maîtrisé : *le terme donne un sens rassurant à ce qui n'est souvent que complexité du système de décision local.*

La gouvernance est pourtant productrice d'action publique (actions, investissements et mobilisations d'acteurs) et productrice de sens, de renouvellement des fondements de l'autorité et de la légitimité des pouvoirs d'organisation des activités et des territoires touristiques en montagne. D'abord parce qu'elle s'appuie sur des principes dorénavant toujours appliqués dans la *contractualisation* des procédures (contrats de stations thermales, contrats de pôles touristiques, contrats de pays d'accueil, contrats de pôles d'excellence rurale, etc.), dans les partenariats locaux,

l'échange d'information (souvent nommé aussi « porosité ») entre acteurs, entre secteurs, entre échelles territoriales différentes.

Cette *mise en réseau* qu'implique la gouvernance territoriale du tourisme oblige cependant l'acteur et l'opérateur à :

- comprendre les politiques appliquées par chacun des autres acteurs dans chacun des espaces concernés ;
- évaluer les ressources, les intérêts, les perceptions, les investissements des autres acteurs ;
- évaluer de quelle façon les acteurs politiques et surtout économiques se les approprient (ou pas), c'est-à-dire à pratiquer une *auto-évaluation du fonctionnement du dispositif local de management des interdépendances*.

En général, ces interventions sont mobilisées dans des stratégies plus vastes et connectées à des enjeux de pouvoir politique. Pour en saisir la portée, on applique des méthodes habituelles en sciences sociales : en général, les entretiens contradictoires réalisés auprès des différents acteurs suffisent à donner des indicateurs de ces rapports et font apparaître les représentations sociales fluctuantes, s'il y en a. Car ces points de vue se révèlent parfois contradictoires, ne serait-ce que parce qu'élus et professionnels du tourisme ne raisonnent en effet pas toujours à partir des mêmes territoires de référence ni des mêmes objectifs à atteindre (augmentation ou maintien de l'emploi pour les premiers, augmentation de la performance économique pour les seconds). Du coup, on remarquera que le terme de *gouvernance* couvre des objectifs parfois difficiles à concilier : le tourisme s'exerce sur un territoire économique (la destination, qui fut la station et qui devient l'aire plus large du tourisme, la station qui devient *métastation*) tandis que les politiques touristiques sont encore souvent calquées sur les territoires politiques des compétences (la commune, la communauté de communes).

Du fait de la modernisation des politiques publiques, le partenariat entre collectivités et opérateurs privés s'est élargi et s'est systématisé

Au cours de la brève histoire des stations de montagne, les collectivités territoriales et les prestataires de services (commerçants et artisans, hôteliers, restaurateurs), les professionnels des

loisirs, les propriétaires ou loueurs indépendants, les exploitants d'équipements ont bien compris que si les politiques de développement des stations relevaient de la gestion publique, la responsabilité de l'amélioration des prestations touristiques incombait majoritairement au secteur des services marchands. Par nature, les objectifs des acteurs publics et privés sont différents. Les collectivités locales prennent en compte les enjeux du développement local. Elles s'attachent à valoriser les équipements et le potentiel touristique afin d'induire des retombées économiques et des emplois sur le territoire. Les acteurs privés cherchent à développer une activité commerciale ou de service correspondant à leur capacité technique et financière. Outre l'intérêt qu'il trouve à choisir librement son secteur d'activité, le secteur privé est à l'affût d'opportunités commerciales avec le minimum de risques économiques ou financiers. Chacun des ces acteurs agit dans son champ de compétences, mais la coopération des deux pôles est devenue un passage obligé. Les relations entre les partenaires publics/privé du tourisme sont aujourd'hui naturelles, régulières et formelles, mais pas toujours exemptes de conflits. La notoriété des activités marchandes étant une condition de leur succès, les professionnels sont dorénavant, et à quelques rares exceptions près, des interlocuteurs consultés par les élus des collectivités. Ces relations se sont formalisées : les acteurs privés et les acteurs publics ont, chacun, des obligations réciproques : obligations financières (paiement de taxes, de loyer, de droit d'occupation), réglementaires ou administratives (arrêts, déclaration d'activité). Au-delà de ces simples liens juridiques, ces relations sont devenues un moyen de produire un projet commun ayant des retombées sur un territoire élargi, élément essentiel du dynamisme et du consensus entre les acteurs.

Dans leur expansion économique et spatiale, les stations de montagne ont ainsi été amenées à concevoir, organiser et réaliser des projets touristiques qui rassemblent les acteurs autour d'objectifs à court, moyen et long termes dans une maille serrée de *réseau touristique local*. Certes, lorsqu'une station ou une collectivité territoriale définit des objectifs et met en place les moyens pour les atteindre, les acteurs privés oscillent souvent entre opportunisme financier (en cas d'effet d'aubaine lié aux subventions ou prêts bonifiés) et réalisme commercial. Certes, la prise en compte des problématiques locales et des autres acteurs sont difficiles à concilier. Mais au gré des changements générationnels et des municipalités, les acteurs ont peu à peu choisi de s'associer pour s'impliquer dans les projets, et la régularité du partenariat a permis de lever nombre de freins ou d'oppositions.

La dynamique touristique d'un territoire n'a pas fait l'économie du dialogue, du soutien financier aux initiatives privées et de l'implication de tous les acteurs du tourisme. L'exigence de qualité toujours plus forte, les contraintes réglementaires nouvelles, la concurrence accrue entre les destinations ou l'apparition des nouvelles pratiques augmentent le coût des investissements isolés. Afin d'accéder aux subventions publiques, d'atteindre des seuils de rentabilité économique ou de minimiser les risques, l'équilibre financier des projets implique le recours à différentes aides publiques et emprunts privés, recours soumis à conditions, notamment partenariales. L'Union européenne, les États, les Régions, les Départements ont mis en place des *règlements d'intervention* qui cadrent les critères d'obtention de leur aide. Pour cibler leurs choix prioritaires, ils privilégient les contrats d'objectifs, les procédures contractuelles. Celles-ci ne sont pas toujours interconnectées et peuvent conduire les maîtres d'ouvrage vers des démarches dites « de guichet », mais globalement la politique de la montagne est parvenue à définir, en Europe tout au moins, une multiplicité d'outils (contrat d'objectifs, conventions de massifs, contrats de pays, de stations, de pôles touristiques), de demandes d'autorisation préalable (enquêtes publiques, permis de construire, études d'impact, appels d'offres) et d'institutions impliquées dans des *dispositifs* le financement des projets.

Leur mise en œuvre est cependant devenue complexe. Dans les trois dernières décennies, les acteurs touristiques en quête d'aides publiques ont profité d'aides financières importantes, mais aujourd'hui en forte diminution : le contrat de Plan État/Région 2000/2006 disposait par exemple en Aquitaine et pour les questions de montagne de 22.7 M€, le contrat de Projet 2007/2013 ne disposait plus que de 12 M€. Pour les mêmes périodes, le niveau de baisse est identique pour toutes les conventions de massif en France. Les porteurs de projets qu'ils soient publics ou privés ont donc subi indirectement une mise en concurrence de leur projet et de leur territoire puisque les actions ouvertes aux subventions étaient plus limitées et les pourcentages de participations publiques en diminution.

Cette raréfaction des crédits a naturellement conduit les stations de montagne à renforcer l'organisation intercommunale sans laquelle elles n'avaient plus accès aux subventions. La création de nombreuses communautés de communes a d'abord répondu à ce besoin.

2.1.2. Un partenariat favorisant les mutations urbaines

Si le partenariat entre secteur public et secteur privé a été défini institutionnellement d'abord dans les pays anglo-saxons, la tradition française de la gestion déléguée a donné aux stations de montagne une longue expérience en matière d'association public/privé dans le domaine des équipements de santé et de loisirs. Une ordonnance de 2004 transforme le partenariat public privé en créant un nouveau mode de commande publique, différent de la maîtrise d'ouvrage publique (MOP) ou de la délégation de service public (DSP), utilisée jusque là en montagne pour bâtir ces liens de gestion commune. Dans le Livre vert de la Communauté européenne (Tessier 2004), les « *partenariats public-privé recouvrent l'ensemble des modalités de coopération entre les autorités publiques et le monde de l'entreprise qui visent à assurer le financement, la construction, la rénovation, la gestion et l'entretien d'une infrastructure ou la fourniture d'un service* ». Cette définition partenariale est beaucoup plus large que le principe énoncé par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 qui visait explicitement le financement d'investissements, d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public, la construction ou la transformation d'ouvrages ou d'équipements ou d'autres investissements, leur entretien et/ou leur exploitation et/ou leur gestion. À ce jour pourtant, un nombre très limité de contrats de partenariats ont été mis en œuvre dans le secteur direct du tourisme en montagne.

L'expérience des partenariats dans la gestion des équipements des stations de montagne

En reconnaissant la commune comme l'autorité organisatrice, la loi montagne de 1985 précisait déjà que « *l'exécution du service [y] est assuré soit en régie directe, soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente* ». Du fait de la nature des équipements nécessaires (remontées mécaniques, infrastructures routières, hébergements, voiries), l'aménagement des stations nécessite de gros moyens financiers. L'ampleur de ces investissements influe sur les modalités techniques de leur réalisation et sur le choix du maître d'ouvrage, toutes les communes n'ayant pas les mêmes moyens financiers. À l'extérieur de l'apport économique que peut générer le développement touristique, ces collectivités perçoivent directement des taxes en rapport avec cette activité comme la taxe sur les remontées mécaniques (3 % des recettes des remontées), la taxe de séjour et une dotation touristique aujourd'hui intégrée à la dotation globale de fonctionnement. Les modalités de gestion d'aménagements et

d'équipements touristiques comme des stations de ski ou des thermes sont devenues très variées. De la gestion directe à la gestion déléguée, le panel est à la fois large et complexe. Il peut arriver que pour un même équipement plusieurs types de contrat puissent cohabiter notamment dans les stations anciennes qui ont modernisé ou agrandi leur parc de remontées mécaniques. Certaines stations concilient une double activité d'hiver et d'été auprès de deux partenaires. Avec plus de 40 ans d'antériorité dans leur développement, les stations de ski offrent toutes les variantes de partenariat. Le bilan pyrénéen, par exemple, fait apparaître 5 stations gérées en régie directe et 9 en régie autonome (sans partenariat donc), contre 3 en EPIC avec quelques conventions avec une société privée, 4 en société d'économie mixte, 6 confiées à une société anonyme. Au niveau national, 56 % des domaines skiables sont gérés sous statut privé et regroupent 52 % des journées skieurs (43 % des stations ont leur domaine géré par des Sociétés Anonymes ou équivalent) et 13 % par des sociétés d'économie mixte locales). Dans un massif où l'activité touristique repose historiquement et économiquement sur l'engagement des collectivités locales, ce pourcentage tombe à 41 % par exemple dans les Pyrénées (contre 26 % en sociétés anonymes et 15 % en société d'économie mixte). À ces modes de gestion complexes et extrêmement variés (Allein 2009), il faut ajouter les équipements mis en concession par contrat selon lequel la collectivité charge une personne d'aménager, d'équiper et de gérer un service à ses risques et périls. Dans ce cas de figure, l'entreprise prend à sa charge la totalité du service, y compris les frais de premier établissement de construction et d'extension ; elle se rémunère directement sur les usagers afin de couvrir intérêts et amortissements du capital engagé et de dégager un bénéfice net pour elle-même. Les investissements sont donc dans ce cas à la charge du délégataire. Par exemple, les stations de Saint-Lary ou de Porté-Puymorens sont exploitées sous ce type de contrat.

Par ailleurs, les délégations de service public désignent les contrats selon lesquels la collectivité charge une personne de gérer un service à ses risques et périls. L'entreprise prend à sa charge l'exploitation de l'équipement de la station. Elle se rémunère directement sur les usagers, elle détermine sa politique de commercialisation et peut avoir négocié avec la collectivité une stratégie de développement à la charge de celle-ci. Ces contrats de délégation de service public ne concernent donc que l'exploitation d'un équipement, les investissements et la maîtrise d'ouvrage restant à la charge du délégataire même si parfois le contractant participe financièrement aux investissements. Les stations d'Artouste, Guzet, Font Romeu, Pyrénées 2000, Gavarnie sont sous ce régime.

On tirera de ce foisonnement gestionnaire un simple constat économique. Comme l'a montré Allein, l'équilibre financier de l'exploitation d'une station de montagne ne semble pas être lié au statut de l'exploitant. Le panel de la situation pyrénéenne en fait la démonstration. Certes, les petites communes du massif trouveraient un intérêt financier à ce qu'une entreprise privée exploite leur domaine skiable. Généralement, faute de candidats, elles assument cette fonction d'exploitant. En complément des éléments financiers de l'exploitation, il est toujours important d'enquêter sur le niveau d'endettement des communes gestionnaires des petites stations. Cette vision permet de situer le niveau de leur risque de fermeture à moyen terme. *Non compris les aléas climatiques, il semble que presque la moitié des stations pyrénéennes soient déjà dans une situation de ne pouvoir investir sereinement dans l'exploitation de leur domaine skiable*³⁸.

Le ski alpin dans les Pyrénées

La trentaine de stations de ski pyrénéennes représentent 10 % environ de l'offre des stations françaises (mesurée par le moment de puissance des remontées mécaniques qui additionne, pour un domaine skiable donné, les produits débit horaire x dénivellation). Leur fréquentation évaluée en journées-skieurs représente aussi 10 % de la fréquentation des stations françaises. Au sud, les stations de l'Andorre sont les plus puissantes (Granvalira vient en tête de toutes les stations pyrénéennes avec 1,5 million de journées-skieurs), suivies par celles de Catalogne (Baqueira dans le Val d'Aran et la Molina-Masella en Cerdagne) et les stations aragonaises (Formigal, Astún et Candanchú, Cerler, Panticosa).

L'examen des résultats globaux de ces stations de 2001 à 2012 montre de très fortes oscillations annuelles et indique la dépendance de ce massif aux conditions climatiques et d'enneigement. La performance économique des exploitants de remontées ne suffit pas à assurer à elle seule le renouvellement des équipements ; en outre le coût moyen de la journée-skieur croît plus vite que son prix, alors que les marges de manœuvre tarifaires tendent à s'amenuiser. Les capacités de réinvestissement qui en résultent sont modestes, le modèle de développement hivernal reste tributaire de soutiens publics dont la pérennité n'est pas garantie, mais aussi de deux facteurs ayant atteint leur limite : la perspective de hausse des ressources fiscales et la conquête de nouveaux clients. La concurrence croissante dans un contexte de marché européen mature, d'une offre déjà très fournie et la faible performance environnementale de stations marquées par la

³⁸ Entretiens avec Laurent Dourrieu, directeur de l'Établissement Public des Stations d'Altitude, Pyrénées-atlantiques, mai 2011 ; Louis Carrere-Gée, Maire des Eaux-Bonnes-Gourette, 9 juin 2011, Pau ; Evelyne Oger, Directrice du service Montagne, Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-orientales, 30 juin 2011 ; Serge RIGRADO, directeur du Syndicat intercommunal d'exploitation du Cambré d'Aze, 24 mars 2011

réallocation courante du foncier au détriment des espaces agricoles et naturels mettent une bonne vingtaine de stations pyrénéennes en situation de fragilité : domaine skiable réduit, équipements vieillissants, capacité faible des hébergements commercialisables, niveau de services insuffisant pour les clientèles internationales, champ commercial réduit.

Tout au plus peut-on compter sur une dizaine de stations leaders (Tourmalet, Saint-Lary, Font Romeu, Les Angles, Gourette, Cauterets, Peyragudes, Piau-Engaly, Luz-Ardidien, Luchon) qui contrôlent l'essentiel de la fréquentation grâce à des équipements attractifs, une notoriété suffisante et une maîtrise relative de l'immobilier.

Sources : Commissariat de massif, 2012

Cette situation les pousse à chercher des alliances pour couvrir leurs recettes et partager leurs charges, à condition d'en trouver : le cas récent (2013) de la liquidation, par le Préfet des Pyrénées-Orientales, du syndicat qui gère la station de ski Cerdagne Puigmal du fait d'une dette trop importante illustre parfaitement ce déséquilibre qui menace l'emploi (dans le cas présent, 6 employés permanents, 35 saisonniers et... 9,2 millions d'euros de dettes). Les communes gestionnaires se tournent alors vers leurs voisines et l'intercommunalité devient une obligation gestionnaire qui peut avoir des incidences sur la politique foncière des communes et sur leur politique en matière d'organisation de l'espace politique et social.

La construction d'un territoire touristique élargi

Qu'est-ce donc, alors, qu'un territoire touristique, qu'une *métastation* au regard de cet éclairage multipolaire ? Les territoires touristiques, avec leurs limites, leurs discontinuités internes ne jouent pas le même jeu économique, ils sont loin d'avoir les mêmes propriétés, ne sont donc pas « égaux ». La recherche de l'homogénéité dans l'action spatiale par une politique touristique ou par une stratégie d'entreprise touristique est forcément un leurre en la matière puisque tous les territoires n'ont pas les mêmes potentiels et les stations le même fondement économique et social. Cependant, la mise en place de dispositifs publics de soutien au développement touristique procède de stratégies d'affichage à l'échelon départemental ou régional, de mise en scène de labels territoriaux et de légitimation des entrepreneurs et institutions qui contribuent à *construire* le territoire touristique des stations. Au sens large, la *métastation* touristique travaille à accueillir, par une gouvernance territoriale appropriée, des touristes pour des arrêts de courte ou de longue durée. En termes économiques, ce sont des systèmes territoriaux de production et de distribution

de biens et de services de loisirs : unités spatiales organisées d'hébergements et d'équipements offrant des prestations diversifiées, la *métastation* implique la gestion de sa croissance urbaine dans un environnement polyfonctionnel et son organisation contribue à gérer au mieux un pôle d'offre et de vente de services. Malheureusement, dans la majorité des cas observés, cette gestion partagée n'est pas encore totalement acquise dans les stations de montagne où l'intercommunalité est parfois encore à la peine.

2.2. L'INTERCOMMUNALITE BOULEVERSANTE

En France, le tourisme est incontestablement une compétence intercommunale incontournable depuis une dizaine d'années. Une enquête réalisée par l'Assemblée des communautés de communes en 2010 a montré que 85 % des intercommunalités l'avaient inscrite dans leurs statuts. La montagne n'est pas en marge de ce mouvement. Le phénomène est certes très récent en ce qui concerne l'organisation touristique du territoire, mais il traduit une rupture fondamentale dans l'exercice des missions touristiques qu'on confie traditionnellement aux communes, du moins en Europe du Sud et depuis la naissance du tourisme au XIXe siècle. Cette rupture symbolique est d'autant plus forte que le regroupement des communes dans des échelons politiques et administratifs plus vastes a été long, contrairement aux autres grands pays touristiques européens. Cette question a été réglée depuis plus d'un siècle au Royaume-Uni, elle le fut après la seconde guerre mondiale en République fédérale allemande, en Belgique, en Italie. L'Espagne s'en est saisie dès l'après-franquisme et cela a aidé les montagnes à gérer leurs projets en intercommunalités d'études et de programmation, les *comarcas*. Pourquoi et comment la France a-t-elle été conduite à rattraper ce retard ? Quels en sont les formes et les premiers résultats ? On va voir successivement d'abord en quoi la coopération intercommunale est un enjeu institutionnel fort pour le tourisme de montagne en Europe, quels sont les avantages sur lesquels professionnels et scientifiques s'accordent à dire qu'elle apporte un profit pour sa production et sa gestion, enfin, comment la rationalisation qu'elle induit dans sa gouvernance semble produire des solidarités territoriales nouvelles et une meilleure adaptation au développement durable.

2.2.1. L'ancrage intercommunal du tourisme, enjeu nouveau pour le tourisme en station de montagne.

La France, ce pays qui se regarde souvent comme très centralisé, est en réalité extrêmement décentralisée : on y compte plus de 560 000 mandats électifs au sein de collectivités territoriales qui sont tout à la fois des collectivités de plein exercice, des circonscriptions déconcentrées de l'État et des circonscriptions électorales. Sur les 43 000 communes créées en 1790, 36.779 demeurent aujourd'hui ; 92 % d'entre elles ont moins de 3 500 habitants. Le nombre des communes de la France représente 49 % du nombre total des communes en Europe, pour 16 % de la population ou 14 % de la superficie de l'Union ! En France, au-dessus de la commune, à un niveau géographique supérieur, 101 départements et 26 régions viennent se superposer à ce maillage sans s'y substituer ni pouvoir interférer dans leur politique. On retrouve ces divisions en montagne. Ces trois échelons de collectivités territoriales (communes, départements, régions) se sont dotés, chacun, d'une politique touristique. À l'échelon local, cela fait au moins potentiellement 36 826 politiques différentes qui organisent ce grand pays touristique et, en montagne, 8 856 politiques réparties dans 6 massifs ! Mais paradoxalement la France est un État unitaire : ces collectivités ne disposent d'aucun pouvoir législatif même à l'échelle régionale, contrairement à l'Allemagne, à l'Italie des années 1970 et à l'Espagne des années 1980. Le nombre pléthorique de collectivités qui interviennent dans le tourisme fait que chaque échelon ne dispose finalement que de très peu de moyens : par exemple, le massif des Vosges est à la fois géré par la Région Lorraine et par la Région Alsace, et une région comme l'Alsace ne dispose que d'un budget de 700 millions d'euros tandis que le Land voisin du Bade-Würtemberg allemand gère 37 milliards d'euros. En Espagne, la réforme constitutionnelle de 1978 a confié l'organisation du tourisme aux régions autonomes, comme en Italie. La Catalogne ou l'Aragon (qui gèrent leurs Pyrénées) ont entièrement transféré ce rôle (parmi d'autres) à des structures intercommunales imposées aux communes, les *comarcas* (Clarimont 2006). La *comarca* constitue un territoire de taille réduite, l'équivalent des « pays » français, présentant une homogénéité géographique, économique, un territoire d'un seul tenant. C'est un nouvel échelon administratif distinct de la commune, doté d'une personnalité juridique et financière propre et autonome. Mais contrairement à la France, une commune ne peut faire partie que d'une seule *comarca* et les régions ont largement délégué leurs missions touristiques à ces intercommunalités. En Aragon, par exemple, la *comarca* dispose désormais d'une compétence générale en tourisme qui excède

largement le champ du marketing : elle peut intervenir dans la création et la gestion des équipements de loisirs ou de tourisme, dans leur aménagement, dans la régulation de toute l'activité. En une dizaine d'années, certaines *comarcas* de montagne comme l'Alto Gállego, le Sobrarbe, la Ribagorza dans les Pyrénées aragonaises, le Somontano au sud de la Sierra de Guara, l'Alt Urgell ou la Cerdanya en Catalogne sont devenues des destinations à part entière, totalement autonomes dans leur organisation touristique. Elles ont adopté des stratégies de marketing territorial très offensives par la mise en réseau, sur des territoires élargis, des opérateurs touristiques publics et privés.

La montagne intercommunale française longtemps à la peine

En France, pour remédier à cet émiettement communal, l'État a longuement suggéré des formes de regroupements intercommunaux (les premiers en 1976, les « pays touristiques », firent long feu et n'avaient pas réellement pris dans les massifs) qui se sont superposés peu à peu aux communes volontaires pour certaines missions seulement. Le tourisme est resté jusque ces dernières années un choix par défaut parce que jugé peu stratégique. Ces regroupements multiples (les communes peuvent faire partie de plusieurs types de regroupement selon les compétences qu'elles choisissent de leur transférer) ont pris la forme de syndicats de communes³⁹, de syndicats mixtes⁴⁰, de communautés de communes ou de communautés d'agglomération⁴¹ qui se superposent. Une telle complexité n'a pas permis de chiffrer précisément le bilan intercommunal de la montagne (Peneau : 10). En 2013, la couverture du territoire montagnard national est totale, mais le tourisme n'est pas nécessairement concerné et aucun moyen d'investigation scientifique ne permet d'en faire un bilan fiable : les recherches entreprises montrent clairement que certaines communautés qui ne se sont pas dotées de la compétence tourisme l'exercent pourtant, tandis que d'autres qui l'ont incluse dans leurs statuts ne l'exercent pas, ou peu, ou de manière très partielle.

³⁹ Le Syndicat de communes (syndicat intercommunal) est une association de communes en vue de gérer des services d'intérêt intercommunal. Le Syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) est né en 1890 ; le Syndicat intercommunal à vocations multiples (SIVOM), né en 1959, exerce pour sa part des responsabilités variées qui lui ont été transférées par les différentes communes en même temps que son financement. Il est aujourd'hui peu à peu remplacé par la Communauté de communes (voir entrée EPCI dans le glossaire) qui bénéficie d'un statut juridique et financier plus complet, plus autonome et des possibilités de compétences étendues.

⁴⁰ Le Syndicat mixte, créé en 1935, associe des collectivités de natures différentes, des communes et une communauté d'agglomération ou un département, par exemple, ou encore un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), une région et un département (voir entrée EPCI dans le glossaire).

⁴¹ Après la Communauté urbaine (1966) qui ne traite pas du tourisme, la Communauté de commune ou d'agglomération a été créée en 1992 (voir entrée EPCI dans le glossaire). La loi du 12 juillet 1999 précise clairement que l'intercommunalité vise à créer des « territoires de projet ». La notion « d'espace de solidarité » y introduit un objectif de péréquation par les modalités de financement nouvelles (fiscalité indépendante) mais aussi par des investissements et des politiques communes rendues obligatoires.

[insérer ici Figure 9 : La complexité des regroupements intercommunaux. Les stations de la Vallée des Gaves en 2006]

[insérer ici Figure 10 : La complexité des regroupements intercommunaux. Les stations de Cerdagne, du Capcir et du Haut-Conflent en 2013]

En effet, contrairement aux communautés autonomes espagnoles, la gouvernance locale du tourisme français témoigne de difficultés certaines à une mise en œuvre intercommunale. D'abord parce que la compétence « tourisme » qui doit être transférée n'est déjà en elle-même pas très clairement précisée pour la commune ou la station : 75 % des intercommunalités ont déclaré avoir eu des difficultés pour définir l'intérêt communautaire dans le domaine du tourisme (Dupuy & Lewy 2004). En général, il est réduit à la seule promotion, au mieux au marketing de services. Pourtant on sait que 70 % de l'investissement touristique local est réalisé dans l'aménagement et la création d'équipements. Pour compliquer le tout, contrairement à l'Espagne ou à l'Italie, les départements et les régions françaises continuent à exercer une compétence « tourisme » ayant le même contenu, cela en vertu d'une « clause de compétence générale » qui leur permet de traiter de presque tous les domaines de leur vie économique et sociale. Si le tourisme est considéré à tous les échelons comme un secteur de l'économie qu'il convient d'organiser, cette mission y est même reconnue « de service public » (Conseil d'État 1985). La France en a confié indistinctement le rôle aux communes ou à leurs regroupements, aux départements, aux régions. En Espagne et en Italie, autres très grandes destinations mondiales, la régionalisation du tourisme a permis de transférer la compétence entière, la plupart du temps en bloc et sans éclatement, en tous cas sans recoupement entre ce qui relève des régions et des intercommunalités : l'agence locale du tourisme italienne et la *comarca* espagnole structurent systématiquement le tourisme des stations avec leur hinterland, relient les villes touristiques aux campagnes environnantes, font coïncider le périmètre de l'offre avec celui de la destination. La gestion efficace du rapport offre/demande implique en effet que le territoire de production et de gestion de l'offre soit calqué sur celui de la demande, la destination. D'autant que les synergies et les économies d'échelles liées à ce traitement territorial large sont considérables.

Les avantages de la coopération intercommunale poussent la station à se transformer

À l'échelon national, le tourisme est la première activité économique de la France, représentant plus de 7 % du produit intérieur brut, soit trois fois le volume de l'activité de l'industrie automobile et deux millions d'emplois directs et indirects. On a vu qu'en montagne il représente 7,8 % du total de l'emploi salarié dans les Alpes et 12,3 % dans les Pyrénées. À l'échelon local, c'est une activité économique reconnue comme productrice d'un « espace de solidarités » (termes repris dans les lois sur l'intercommunalité de 1992 et 1997) et de tensions, un espace qui dépasse de très loin le cadre de la commune ou de la station. La mobilité accrue du touriste contemporain crée des flux et des dynamiques spatiales de plus en plus complexes qui débordent largement le territoire communal et s'inscrivent dans l'espace plus vaste de la destination.

Dans un contexte de concurrence accrue, le tourisme des territoires touristiques est confronté depuis une vingtaine d'années à des défis mondialisés qui remettent largement en question la pertinence de l'échelon local comme périmètre adapté pour y répondre :

- l'accélération de la croissance touristique mondiale et l'ouverture politique de pays qui positionnent sur le marché de nouvelles destinations « soleil » à bas coût, concurrentes du produit traditionnel français y compris du produit « neige » (Europe centrale, Afrique du Nord, Asie),
- le développement, par la requalification, de produits touristiques de qualité et très compétitifs chez les principaux concurrents et leur valorisation par une politique de promotion très agressive et ambitieuse (*plan Qualité* espagnol, marque *Italia* en Italie, etc.), doté de budgets très importants dont la France n'a jamais encore disposé à un niveau similaire d'investissement,
- l'industrialisation des réseaux de production et de distribution liée à la mondialisation de l'activité touristique et à la commercialisation directe sur le Web, qui touche désormais plus de 60 % de la clientèle (2013),
- la réorganisation des temps de travail et les nouvelles mobilités qui y sont liées, facilitées par la mise en place de transports rapides et/ou à bas coût, qui redéfinissent les formes de la villégiature traditionnelle sur laquelle s'est historiquement construit le tourisme français,
- le besoin d'éthique et de durabilité qui conditionne de plus en plus les choix d'aménagement et de développement touristique, marqués par la recherche

particulièrement sensible en montagne de liens de communauté d'intérêts plus forts entre visiteurs et habitants.

Face à ces défis liés à la globalisation de l'économie, toutes les recherches menées en France montrent la disjonction entre l'échelle géographique des communes, les stations où sont élaborées traditionnellement les politiques de développement et de gestion touristiques, et des territoires aujourd'hui beaucoup plus vastes où se réalisent les flux économiques des touristes, qui en bénéficient (Clarimont & Vles 2009). L'intercommunalité, pour la mise en cohérence de ces deux échelles, offre quatre types d'avantages :

1. Du point de vue des produits de loisirs, la solidarité intercommunale est seule en mesure d'assurer en espace de faible densité de population et de services (en montagne, dans les campagnes, sur le littoral rural) un gisement suffisant, une production de sites et d'événements riche et diversifiée (par complémentarité et regroupement de l'offre) qui répondent plus facilement aux exigences du développement durable. Ici, la mise en commun, le partage et la complémentarité spatiale sont de bons moyens pour fédérer, construire, offrir une gamme complète de produits et d'animations qui puissent motiver et fidéliser un séjour. Cette logique de mutualisation permet aux stations, aux villes, aux sites d'accueil de trouver un positionnement spécifique et une logique de différenciation qui leur donnent une longueur d'avance ou, pour le moins, une complémentarité qui les distingue des destinations concurrentes. S'insérer dans le marché touristique suppose en 2013 offrir des services et des activités multiples, variées (par exemple un complément patrimoine et vélo dans l'intérieur pour la plage, des activités après-ski, des bains d'eau chaude, des randonnées de pleine nature, des promenades en calèche ou du tourisme équestre, etc.) et ce en toutes saisons, ce qui permet de diminuer la pression en termes de capacités de charge. Un meilleur *ancrage* du tourisme dans l'économie et la société locales implique le regroupement des produits de loisirs souvent très éclatés dans l'espace et dans leur organisation : toutes les recherches le montrent, les producteurs s'ignorent lorsqu'ils restent isolés. L'intercommunalité permet de fédérer plages, champs de neige, mise en réseau des remontées mécaniques, diversité des paysages, gain d'attractivité, gestion d'activités complémentaires de diversification et d'équipements à l'échelon des cités balnéaires avec leur arrière-pays, des vallées, des campagnes. Cette *interconnexion pluricommunale* débouche sur un bassin d'activités touristiques coordonné et communicant avec plus d'efficacité. Son aire dépasse la station. Elle relie les produits de loisirs, très dispersés dans des communes parfois assez éloignées les unes des

autres et enchaîne les maillons d'une offre commercialisable. Du coup, elle peut s'adresser à une clientèle plus large, plus variée.

2. La politique des prix intervient fortement dans la stimulation de la demande lorsqu'elle propose des coûts d'accès aux loisirs avantageux par rapport aux destinations concurrentes. Dans le domaine de l'aménagement et de l'équipement touristique, il est financièrement difficile, pour une commune de petite taille, de conduire seule une action économique locale d'envergure. La faible population de la plupart des stations touristiques de montagne les met en position de faiblesse vis-à-vis des organismes financiers pour négocier les coûts et fixer les prix. D'autre part, le regroupement de leurs moyens permet de jouer sur l'élasticité des prix par rapport à la demande et d'atteindre des seuils compétitifs sur le marché. En effet, si l'intercommunalité n'a aucun impact sur les coûts fixes (qui ne varient pas, quel que soit le niveau de production), certains coûts variables peuvent être fortement diminués grâce au partage des charges de gestion d'équipement (promotion ou location d'hébergements, etc.) ou de fonctionnement (salaires).

3. Construire une identité commune est également un atout pour le développement durable si le partage des objectifs, des images et des renommées sont acquis. Quand elle est partagée dans un territoire plus vaste, la gouvernance intègre mieux le long terme en raison des concertations, des débats nécessaires entre des positions plus diverses sur des objectifs partagés. L'hypothèse que l'action intercommunale promeut davantage qu'une action communale des produits touristiques à forte « soutenabilité » (développement durable) a été démontrée (Clarimont 2007). *L'intercommunalité de projet* permet de prendre en compte les enjeux sociaux et l'emploi local, la mise en place de nouvelles formes de gouvernance impliquant les populations *en amont* des opérations, le respect de la biodiversité ou son renforcement. Ce tourisme durable dépend de facteurs de dialogue et de communication que maîtrise mieux, du fait de sa taille et de son éloignement mesuré du citoyen, l'intercommunalité : ce sont des facteurs de nature économique qui le positionnent sur le long terme (le tourisme durable doit satisfaire l'offre et les besoins du développement local et la demande, les besoins des clientèles), il est donc accessible à tous les opérateurs et à tous les touristes, il présente des produits de qualité construits à partir des différentes ressources du territoire et leur mise en marché. Il obéit à des critères de communication politique et sociale (le tourisme durable favorise la démocratie locale, il est totalement maîtrisé par les acteurs locaux) et des critères de préservation de l'environnement (il

prend en compte en priorité les facteurs environnementaux, de renforcement de la diversité biologique, le prélèvement équilibré de la ressource) plus respectueux des sociétés locales.

4. Enfin, la distribution des produits de terroirs et de loisirs nécessite d'apprécier l'aire des zones de chalandise, les réseaux, de former, d'informer, de stimuler et d'aider les producteurs par une force de vente. Le regroupement, plus visible et mieux outillé, permet, via le relai de la région, de s'insérer dans un réseau de distribution international, d'accéder au marché mondial. Sur le marché international, l'intercommunalité est un passage facilitateur qui permet de donner de la lisibilité, de la notoriété à une destination ; la taille d'une station ne lui permet d'ailleurs souvent pas d'assurer seule cette fonction.

Le client trouve ainsi plus facilement à l'échelon de la destination une offre variée, complémentaire, labellisée et commercialisée sous une bannière fédératrice, une organisation d'envergure. Le projet intercommunal permet d'atteindre une taille critique pour définir et conduire des projets touristiques interconnectés. Il confère à un territoire de destination une meilleure visibilité qu'à une station désormais « débordée », au sens premier du terme. Il donne des moyens humains et financiers pour élaborer une vision intégrée et stratégique (Chateau 2004). L'intercommunalité touristique rationalise les dépenses en évitant les doublages. Elle met en réseau ses ressources. Elle peut se doter d'une capacité d'expertise plus étoffée. Enfin, elle donne au territoire local un pouvoir de négociation renforcé grâce à la légitimité plus forte d'une fédération par rapport à celle d'une commune isolée. En somme, elle permet de rendre l'action publique plus efficace par le partage des ressources de l'offre.

Une répartition des compétences longue à définir

Pour autant, cette intercommunalité touristique a progressé plus lentement en France que dans les pays voisins aux enjeux comparables comme l'Espagne ou l'Italie. C'est qu'en France les compétences transférées aux communautés par les communes sont restées souvent réduites à des missions d'intermédiation ou de promotion (70 % des communautés d'après Chateau). Rappelons qu'en France, contrairement à l'Espagne, le transfert d'une compétence liée au tourisme n'est que facultatif, car il n'est pas toujours considéré comme une « compétence économique », au même titre que les aides directes ou indirectes aux entreprises. Or le tourisme

dépend de nombreuses sphères d'intervention jugées stratégiques par les communes : les études, l'aménagement, la réalisation et l'exploitation des équipements, la valorisation du patrimoine naturel ou architectural, la modernisation ou l'embellissement des lieux publics des villes et villages, l'urbanisme qui est un point de passage obligé pour modifier l'offre. Sauf dans les très grandes agglomérations où elles y étaient obligées, les communes ont majoritairement refusé de se départir de ces compétences, car elles sont l'essence de leur pouvoir. Chargées de symboles, elles marquent l'initiative communale, affirment la légitimité de l' élu communal, lui donnent pouvoir de marquer la vie locale de son sceau. Une fois les compétences transférées à l'intercommunalité, les communes ne peuvent plus les exercer.

Transférer la compétence « tourisme » à une intercommunalité revient donc, pour une station, à partager des atouts, des produits, des acteurs, des professionnels du tourisme. C'est aussi renoncer à décider seul, c'est s'inscrire dans une démarche collective. C'est accepter les contraintes collectives de la gouvernance. Parvenir à une gouvernance de la *métastation*, c'est définir un projet touristique intercommunal et cela implique de parvenir à un compromis entre des intérêts locaux parfois divergents. Toujours plus d'intercommunalités l'inscrivent dans leurs statuts. Pour la Communauté de communes de la Haute Tarentaise (massif des Alpes), comme pour celle de la haute Vallée d'Aure dans les Pyrénées et malgré leurs stations historiques (Les Arcs, Val d'Isère, Tignes, Sées, Sainte-Foy en Tarentaise ou Saint-Lary et Piau-Engaly en vallée d'Aure), la compétence tourisme porte sur l'aménagement et l'entretien de sentiers entre stations, villages et pleine nature, la mise en valeur des patrimoines (architecturaux, points de vue), de savoir-faire traditionnels très différents, la création, la promotion de produits touristiques (randonnée, vélo, gastronomie, visites de villes), la gestion de services à la clientèle, l'organisation de manifestations culturelles ou sportives. Pour parvenir à ce résultat, la gestion territoriale intercommunale s'est obligée à des arrangements entre des intérêts multiples. Le transfert de la compétence a produit un *système d'action organisée* (Catlla 2007), une mise en relations entre des acteurs autrefois lointains ou étrangers dans la plupart des regroupements.

Leur mise en tourisme intercommunale est donc un outil progressif de régulation territoriale entre stations et communes limitrophes où les frontières entre sphère publique et privée s'estompent et où les *alliances contribuent au partage croissant des solidarités* (Simoulin 2007). Si ce mouvement, obligatoire en Italie et en Espagne depuis 3 décennies, est rendu désormais incontournable en France, c'est plus sur la pression du marché que des lois et règlements nationaux. Certes, les normes et les politiques européenne, nationale, régionale y participent en

accordant davantage les aides au tourisme aux intercommunalités. Bien plus, la concurrence internationale fragilise les opérateurs dispersés et invite à des regroupements. Les tours de table des montages financiers complexes des projets nécessitent aussi des cofinancements touristiques publics privés qui relèvent des compétences obligatoires des communautés⁴² (Vles 2012). La contrainte économique est sans doute plus forte pour expliquer l'accélération de cette restructuration que la seule incitation politique nationale qui reste, en France, indicative.

2.2.2. Des solidarités territoriales productrices de *diversification d'activité*

Cette ouverture quasi obligée du tourisme des stations historiques les confronte à leurs interdépendances avec l'environnement naturel, l'agriculture, l'organisation sociale des vallées, à la *résidentialité* et à l'*économie présentielle*⁴³ et les nouvelles formes de « l'habiter » (Stock 2006). Ces modifications vont jusqu'à la remise en cause de la conception d'un développement uniquement fondé sur l'augmentation des fréquentations. De nouvelles valeurs, apparues ces dernières années, sont volontiers portées par les communes « périphériques » aux stations : celles d'une image plus « douce », plus « traditionnelle » de communes « nature » au sein de la clientèle touristique en général et des jeunes en particulier, notamment en ce qui concerne l'été ou les ailes des saisons ; des changements de comportements (diminution ou diversification des pratiques de glisse en montagne, multiplication de l'offre, etc.) et de modes de consommation (excursionnisme, courts séjours, etc.) ; le dérèglement climatique qui fait planer des menaces sur le niveau, la durée et la répartition des périodes humides et de l'enneigement en montagne (particulièrement dans les Pyrénées, voir infra), donc sur les projets des stations, historiquement focalisés sur l'activité touristique de haute saison. Toutes ces coulisses entre bourgs, villages, stations, tous ces interstices entre les pôles touristiques, ces nouveaux territoires ont fait l'objet de recherches thématiques

⁴² La création d'un équipement, ou un simple aménagement touristique dépendent de la compétence « aménagement » qui est désormais obligatoirement transférée aux communautés ; par ailleurs, la compétence « tourisme » est désormais considérée par 42 % des groupements comme une compétence obligatoire (CNT 2005).

⁴³ Depuis les années 1990, l'ensemble des massifs regagne des habitants grâce à un important afflux de population dans les villes du piémont. Cette économie s'accompagne d'une hausse des services. Pour autant, cet essor n'est pas homogène. Par exemple, à l'échelle de l'ensemble français, les Pyrénées semblent être moins pénétrées par cette économie que les Alpes ou les Vosges, à l'exception des services publics dont la part est supérieure à la moyenne nationale (5,3% contre 3,6%). Néanmoins, la progression semble inéluctable et nécessite une préparation et un accompagnement visant à offrir des débouchés en termes d'emplois dans les petites villes et bourgs du massif : d'abord concentrés dans les zones frontalières des Pyrénées centrales (territoires touristiques avec stations de ski) et en Cerdagne-Capcir (extrême-ouest des Pyrénées-Orientales), les emplois présentiels ont, en 25 ans, gagné tout le piémont de ces zones en élargissant l'influence urbaine des stations historiques. L'Aude et les Pyrénées-Atlantiques, départements à forte tradition et production agricole, restent à l'écart de cette importante progression.

dont les résultats permettent de poser l'hypothèse d'un système territorial productif en recomposition, souvent lente, mais certaine.

Dans ce contexte sociétal de *changement global*, alors que l'homme prend conscience de l'impact de son activité sur l'équilibre planétaire, l'idée d'une refonte du modèle de développement touristique moderne émerge progressivement en France (Bourdeau 2009). Après une cinquantaine d'années de succès et de progrès socio-économiques rapides reposant sur un idéal de croissance dans des lieux circonscrits, la non-durabilité du processus productif traditionnel engagé par les communes et par les stations traditionnelles donnent à voir nombre de phénomènes de dégradation, de dépendances systémiques dénoncées dans le débat public (par exemple en montagne ou sur le littoral : enneigement aléatoire ou météo bouleversée → dette accrue → immobilier insuffisant pour étaler la saison et déjà obsolète → fréquentation stagnante → recettes en baisse, coûts énergétiques et d'exploitation en hausse → déficits d'exploitation → dette accrue, etc.). D'autant que les crises, répétées et de plus en plus fréquentes, amènent l'idée d'une mutation profonde questionnant la définition de nouvelles politiques de développement plus soutenables. Le modèle de la monoactivité touristique est entièrement remis en question par les scientifiques de toutes disciplines (par exemple, pour la montagne, par D'Amico et coll. 2013). De l'avis général, pour résister à la concurrence internationale, le modèle ancien, éclaté entre d'innombrables acteurs territoriaux, apparaît aujourd'hui inadapté à la nécessaire diversification de l'offre touristique.

Ces perspectives de *gouvernance intercommunale* renouvellent donc les cadres de l'action publique : elles imposent aux pouvoirs publics une nouvelle approche, plus globale, de la gestion des espaces touristiques polarisés (stations et communes associées) (Vles 2012). On a vu comment l'intercommunalité permet d'atteindre cette diversification touristique et les conditions de son accomplissement, en examinant les aires touristiques dans une approche systémique plus large, incluant les autres activités économiques comme dans les APT italiennes (par exemple dans les Apennins toscans avec Firenze)⁴⁴. Ces nouvelles formes d'ancrages plus larges permettent de redéfinir le système productif des territoires de montagne et en particulier des stations de moyenne montagne, confrontées ou non aux problèmes d'obsolescence de leur production, aux

⁴⁴ L'Agence de Tourisme de Florence, ex *Azienda di promozione turistica di Firenze*, a pour mission de diffuser et d'exploiter l'offre touristique à l'échelle de la province, pas seulement de la ville ou de l'agglomération. L'interconnexion « urbs-rus » est une tradition en Italie depuis la Rome antique.

phénomènes du changement climatique, par exemple dans les chaînes méditerranéennes qui sont les plus exposées. Cette reterritorialisation du tourisme en cours, lente, mais continue, pose indéniablement la question du choix du processus de développement des stations de montagne entre une approche ancienne, atomisée en lieux ou sites ponctuels, en archipels urbains, et une approche plus structurée entre des *pôles fonctionnant en réseaux*. Ce mouvement d'ancrage territorial nouveau s'accompagne d'une structuration intercommunale, interroge directement les contours de périmètres étendus d'organisation du tourisme, leur fonctionnement, les rapports entre les opérateurs et les élus, donc la gouvernance de l'activité touristique comme objet de politique publique mieux identifiée localement.

Pour certains chercheurs, la diversification des activités (qui nécessite d'accroître l'espace de gestion territoriale du tourisme afin d'augmenter la diversité et la complémentarité des formes de l'offre) favorise la recherche d'un modèle d'adaptation à une forme nouvelle de modernité qui n'est plus celle du « tout ski » (Bourdeau 2009a). Les intercommunalités enclenchent leur développement touristique sur d'autres ressources que la seule exploitation immobilière et foncière liée à l'activité initiale monospécialisée. Elles intègrent les dimensions culturelle, identitaire, patrimoniale des territoires dans leur nouvelle compétence. Par exemple, les Parcs naturels nationaux ou régionaux en montagne (qui sont des syndicats mixtes intercommunaux associant communes, départements et régions) associent la patrimonialisation et l'agropastoralisme pour maîtriser les effets de la fréquentation touristique. Il s'agit pour ces intercommunalités d'éviter que le tourisme ne déstructure l'unité de lieu « aire touristique⁴⁵ » dans le temps et dans l'espace.

Leur démarche vise à réguler le tourisme par son insertion dans un système social, écologique et anthropique complet (maîtrisant des boucles vertueuses entre les éléments du système avec lesquels il entretient des liens de dépendances), par la mise en place de services écosystémiques. En s'appuyant sur une animation touristique mettant en valeur le patrimoine au sens large (paysager, naturel, architectural, agropastoral, industriel, forestier...) d'une aire plus vaste, la démarche intercommunale permet aux stations actuelles (les communes) d'étendre leur activité à de nouveaux segments de l'économie du tourisme qui correspondent à un positionnement de tourisme plus varié, diffus, doux (soutenable). Ce mouvement à l'œuvre en montagne

⁴⁵ 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.

repositionne les stations fordiennes (monospécialisées) dans une logique de requalification progressive⁴⁶. Cette perspective définit peu à peu un *anthroposystème*⁴⁷ local qui intègre dans la société traditionnelle le tourisme, ce nouvel élément de modernité apparu en seconde moitié du XXe siècle.

L'intercommunalité induit de nouvelles formes de gouvernance touristique locale

On voit ici toute l'importance de la gouvernance pour le développement touristique. La gouvernance intercommunale, définie comme « *l'ensemble des situations de coopération non ordonnées par la hiérarchie qui correspondent à la construction, à la gestion ou à la représentation des territoires, en particulier face à leur environnement économique ou institutionnel* » (Simoulin 2007 : 15-32), répond mieux aux implications culturelles, agricoles, foncières, immobilières que les seules politiques communales. On y constate que toute une série de facteurs contribue à l'hybridité croissante de l'action publique et de l'intervention privée, mais également des filières et des acteurs. La *gouvernance intercommunale* est le symptôme principal, avec comme corolaire la contractualisation, qui induit une porosité de plus en plus prononcée entre les niveaux territoriaux et le passage de la station à la *métastation* : la clientèle de séjour traditionnelle laisse peu à peu place à une clientèle résidentielle favorisant les résidences secondaires, et par là même une forme inusitée « d'étalement urbain » en montagne, phénomène impliquant des transformations immobilières et foncières (chapitre suivant). La clientèle est devenue de plus en plus exigeante et réactive face aux conditions de résidence, de qualité de « l'habiter » et des services et équipements urbains ; nombre de stations doivent donc faire face à la gestion (et au remboursement de la dette) d'héritages parfois lourds du modèle fordo-taylorien issu des Trente Glorieuses ; dans l'espoir de retrouver (ou de fidéliser) des clientèles tentées par des pratiques de plus en plus variées de nature, de découverte du patrimoine, les communes supports de stations de taille modeste se regroupent afin de mutualiser les coûts des équipements de modernisation. Elles ont bien compris que l'éclatement communal contribuait à créer des gestions compartimentées du territoire plutôt que du développement intégré du tourisme en toutes saisons.

⁴⁶ mais aussi sur le littoral comme le montrent les actions récentes du GIP Littoral aquitain ou en milieu rural.

⁴⁷ En s'appuyant sur la démarche systémique, Lévêque *et al.* (2003) ont proposé le concept d'anthroposystème, intégrant ainsi dans la définition des enjeux de développement locaux non seulement le maintien des agrosystèmes (homme + agrosystème) mais également l'économie de services que représente le tourisme, qui induit des transformations fortes du milieu local issues de la rencontre entre monde urbain et monde rural.

Pour autant, rien ne dit encore que les cadres juridiques et les modalités – tant qu’elles seront floues — des transferts des compétences touristiques en France permettent d’atteindre une rationalité économique et/ou commerciale et la constitution de véritables systèmes économiques et sociaux locaux. La mutation des stations, sur ce plan, est en cours, elle est loin d’être achevée. Sur ce point précis, l’expérience italienne et surtout espagnole montre l’importance de la clarification des compétences entre chaque collectivité territoriale : en veillant à préciser clairement le contenu du bloc de compétences tourisme attribué à chaque niveau administratif sans recoupement, les communautés autonomes régionales d’Espagne échappent à l’enchevêtrement du jeu politique local (Clarimont 2006). Ce que l’Espagne a fait par ses lois des années 1990-2005, les nécessités induites par les contraintes économiques liées à la mondialisation du marché touristique sont en train de l’opérer en France : c’est par la dilatation de leur ancrage, par la gouvernance intercommunale du tourisme que les stations s’adaptent aux nouvelles requêtes du marché. Car les nouveaux périmètres de gouvernance des politiques touristiques locales induisent une redéfinition des solidarités territoriales certes sur la base d’un accord politique, mais également d’interdépendances entre acteurs, filières économiques et systèmes (agroforestiers, pastoraux, résidentiels). La montagne française a peut-être réalisé avec quelques décennies de retard⁴⁸ ce qu’ont entrepris ses deux grands voisins touristiques, l’Espagne et l’Italie : un ancrage renouvelé, agrandi, diversifié et concerté de sa production touristique, une percolation de la gouvernance touristique dans l’espace productif. Mais la station doit encore s’approprier l’outil. C’est un mouvement inachevé.

⁴⁸ Sur les formes de ce retard dans le massif pyrénéen particulièrement, on lira les résultats de recherches publiées par Clarimont & Vlès 2009.

2.3. CHANGEMENT CLIMATIQUE ? CHANGEMENT GLOBAL !

Depuis les années 1985-1990, le secteur touristique est entré dans une phase de changement global marqué par de multiples facteurs (Perret 1993 ; Bourdeau 2007, 2009, 2011, 2013 ; Clarimont & Vlès, 2008 ; Vlès 2012, 2013 ; Botti et coll. 2012 ; Bachimon et coll. 2013), tels que la concurrence accrue entre les destinations, le vieillissement de la population touristique, l'affaiblissement des dynamiques internes, l'insuffisance des initiatives, les déficits chroniques d'exploitation les exigences croissantes de qualité esthétique et environnementale ou encore la gestion des risques⁴⁹. De nouveaux phénomènes, apparus ces dernières années, accroissent cette perspective de mutations en cours : l'image plus « douce », plus « traditionnelle » des communes de montagne au sein de la clientèle touristique en général et des jeunes en particulier (Atout France 2013), notamment en ce qui concerne l'été ou les queues de saison ; des changements de comportements (diminution ou diversification des pratiques de glisse en montagne, multiplication de l'offre), de modes de consommation (montée de l'excursionnisme, des courts séjours) ; et, bien entendu, une perception meilleure, plus outillée du dérèglement climatique. Dans ce contexte sociétal de changement global, alors que l'homme prend conscience de l'impact de son activité sur l'équilibre planétaire, l'idée d'une refonte du modèle de développement touristique moderne émerge lentement, mais progressivement dans les Pyrénées, plus exposées que la haute montagne alpine. Plusieurs études (Atout France 2013) et travaux scientifiques témoignent déjà d'impacts significatifs, tant sur les activités économiques (diagnostic plutôt incertain pour le futur des stations de ski dans le domaine de la moyenne montagne⁵⁰ sans adaptation particulière) que sur l'évolution des quelques espèces animales et végétales. L'impact du changement climatique sur l'activité touristique est attendu essentiellement (mais peut-être pas seulement) sur l'activité des stations de ski, moteur économique des vallées. Pour ce qui est de l'enneigement, on constate en effet sur le long terme une lente, mais permanente diminution de l'épaisseur moyenne de la couche et une montée en altitude de la limite pluie-neige

⁴⁹ On préfère utiliser ici la notion de *changement global* à celui de crise structurelle utilisé par Jacques PERRET car l'idée de crise sous-entend un retour ultérieur à une période d'expansion. Le terme de crise renvoie à une phase d'ajustement entre l'offre et la demande. Mais déjà Michel CHADEFAUD l'envisageait comme la résultante de toute une série de mutations (1988 : 624) : « une crise n'est ni catastrophe, ni fin brutale. Elle peut être passage et prendre les allures d'une mutation, se faire commencement ».

⁵⁰ Domaines skiables situés sous les 2000 mètres.

(OCDE 2007, D'Amico et coll. 2013). Les domaines skiables ont toujours subi les aléas de l'enneigement naturel, problèmes que ne compense qu'en partie la production de neige de culture (Paccard 2010 ; Marc 2011). Or dans les Pyrénées, l'évolution de la fréquentation et des pratiques est fortement tributaire des conditions climatiques : d'une année à l'autre, on peut enregistrer des variations de près de 2 millions de journées/skieurs. Du coup, sur l'échantillon des 20 stations pyrénéennes analysées par les économistes Botti, Goncalves et Peypoch (2012), seules neuf sont déclarées performantes à 100 % quant à la gestion de leur domaine skiable. Ainsi, les Angles, Font Romeu-Pyrénées 2000, Ax-les-Thermes, Mijanes-Donzan, Mont-d'Olmes, le Tourmalet, Cauterets, Saint-Lary-Soulan et Gourette sont identifiées comme des stations performantes puisqu'il apparaît qu'elles opèrent les meilleurs choix en termes d'utilisation de leurs ressources. Les stations de Guzet, Gavarnie et Artouste sont celles qui ont les niveaux de performance les plus bas compte tenu de l'échantillon et des indicateurs pris en compte par les chercheurs. Leurs stratégies d'allocation de ressources sont fortement questionnées et tout aléa climatique ou organisationnel (période d'ouverture, nombre d'emplois en équivalent temps plein, absence de diversification d'activités par le développement d'attractions secondaires) pourrait leur être fatal (Botti et coll. 2006). Dans les Alpes, cet aléa caractéristique de la neige est moins marqué en haute montagne et le poids dominant des très grandes stations, bien enneigées et positionnées dans le marché mondial, les rend moins tributaires d'un marché de proximité.

Des liens systémiques de transformation entre stations et hinterland

De ce fait, l'activité touristique des stations de montagne est placée devant une nouvelle responsabilité, forte, à laquelle elle n'avait jamais eu à faire face : la conservation des équilibres naturels et humains et le fonctionnement correct des forêts et des estives. Un retour à des questions anciennes pour des collectivités dont l'entrée dans la modernité a été fondée sur le développement d'activités autour du climatisme, du thermalisme, des sports d'hiver, sur des modèles d'aménagement de l'espace très spécifiques.

L'idée d'adaptation des stations de montagne au changement climatique ou aux changements des comportements ou des perceptions des clientèles, timidement apparue dans les documents administratifs tel le nouveau schéma de massif de 2013, les schémas de cohérence territoriale à

l'étude et dans certains programmes européens (Transversalis⁵¹), pose en fait la question des conditions politiques, économiques, sociales, politiques de l'acceptabilité du changement : comment les acteurs (élus, gestionnaires, utilisateurs, habitants) prennent-ils en compte, dans leur comportement et dans leurs perspectives d'activité, la mutation connue du climat, ses impacts attendus ? Comment rendent-ils rationnelles leurs décisions ? Quels sont le rôle et le poids des majorités ou des minorités actives dans la perception de ce thème nouveau et dans l'admission de l'idée de la mutation à venir, dans l'acceptabilité de la nécessité à s'adapter au changement à venir ? Les perspectives d'adaptation des stations de montagne sont-elles le résultat plutôt d'un discours ambiant, de bon aloi, et d'ordre technocratique « Top Down » (Vlès 2011) ou sont-elles plutôt le résultat de luttes, de groupes de pression ?

Une recherche⁵² en termes de diversification de l'offre touristique et de requalification urbaine dans les stations de montagne pyrénéenne permet d'apporter quelques réponses à ces questions sous deux angles : celui des mutations socio-environnementales comme facteurs d'adaptation des stations et celui de la diversification d'activité envisagée comme un résultat de la prise en compte, par les stations de montagne, des mutations à venir.

2.3.1. La station contrainte à un tourisme toujours plus polymorphe

L'impact du changement climatique sur l'activité touristique est attendu essentiellement (mais peut-être pas seulement) sur l'activité des stations de ski, moteur économique des vallées. Pour ce qui est de l'enneigement, on constate en effet sur le long terme une lente, mais permanente diminution de l'épaisseur moyenne de la couche et une montée en altitude de la limite pluie-neige. Les domaines skiables ont toujours subi les aléas de l'enneigement naturel, problèmes que ne compense qu'en partie la production de neige de culture. Or dans des massifs « périphériques » et méridionaux comme les Pyrénées, l'évolution de la fréquentation et des pratiques est fortement tributaire des conditions climatiques : d'une année à l'autre, on peut enregistrer des variations de

⁵¹ Le programme Transversalis réunit trois territoires : l'Espagne, la France et l'Andorre. Financé à 65% par l'Europe (FEDER) et à 35% par les collectivités territoriales, il vise à renforcer l'intégration transfrontalière en valorisant les complémentarités sur le plan des activités universitaires et économiques, de l'innovation et du capital humain. Il a permis différents travaux qui intéressent à la formation, la recherche, notamment sur la prise en compte du changement climatique dans les projets touristiques.

⁵² Recherche entreprise par l'auteur avec Emeline Hatt d'une part en 2009, Jacinthe Bessière, Sylvie Clarimont, Pierre Torrente, Isabelle Frochot et Marielle Salvador Prignon d'autre part en 2013 (<http://www.msha.fr/tratso/>)

près de 2 millions de journées/skieurs. Dans les Alpes, cet aléa caractéristique de la neige est moins marqué et le poids dominant des très grandes stations, bien enneigées et positionnées dans le marché mondial, les rend moins tributaires d'un marché de proximité.

Changement climatique, changement global : l'adaptation au changement et son acceptabilité

La Compagnie des Alpes, qui gère les plus grandes stations alpines, place le seuil minimal d'enneigement à environ 100 jours par an pour assurer un domaine viable économiquement, et un retour sur investissement suffisant de l'équipement d'un domaine skiable (Guilpart 2005). Là où l'enneigement naturel fait défaut, le recours à la « neige de culture » concerne des superficies de plus en plus importantes sur la majorité des domaines skiables pour compenser les aléas climatiques. Toutefois, les recherches produites par l'Institut de la montagne de Chambéry ont montré que cela ne saurait amortir totalement l'impact du réchauffement (De Jong 2008, 2010, 2011, 2012). Le recours aux *enneigeurs* couvre des superficies de plus en plus importantes (désormais la presque totalité des pistes des grandes stations) dans la majorité des domaines skiables pour compenser les aléas climatiques et préparer la sous-couche neigeuse. La neige de culture permet une meilleure préparation des pistes, une tenue plus longue de la neige, une sorte de compensation des principaux aléas climatiques. Les prélèvements sur les torrents peuvent naturellement avoir un impact sur les écoulements naturels, la vie aquatique et, par voie de conséquence, les chaînes alimentaires associées. Le nivellement des pistes de ski modifie la perméabilité du sol. La neige de culture représente un agent supplémentaire d'érosion non négligeable (Paccard 2010). Mais elle s'accompagne d'équipements lourds consommateurs d'eau et d'énergie, de travaux en altitude dont les biologistes ont démontré qu'ils modifieraient assez considérablement les écosystèmes locaux (D'Amico et coll. 2013), les niveaux édaphiques, les équilibres des bassins versants des vallées. Font Romeu est précurseur en la matière puisque les premiers canons à neige apparaissent dès 1982 sur le domaine skiable. Sur le versant Sud des Pyrénées, le recours aux canons est systématique : les stations catalanes s'équipent dès 1988 ; en 1991, la Communauté autonome d'Aragon instaure un « Plan d'enneigement artificiel », financé sur fonds propres. Un peu plus de trois millions d'euros sont investis dans chacune des 5 stations des Pyrénées aragonaises (Astún, Candanchú, Formigal, Panticosa et Cerler) ; au total 15 millions d'euros pour enneiger 15 hectares par station avec des systèmes de canons à haute pression (90 %) et basse pression (10 %). Dans les Hautes-Pyrénées, le premier canon à neige, financé par le

S.I.V.O.M, est installé pour l'hiver 1988-1989 dans la station de Val-Louron. Aujourd'hui, quatre cent canons à neige sont répartis sur les stations aragonaises dont 104 à Formigal et 85 à Cerler. Cette course à l'équipement en versant espagnol est justifiée par toute une série d'améliorations équiementières dans les stations catalanes et aragonaises. Par exemple, l'inauguration du plus haut télésiège des Pyrénées à Cerler (Le Galinero 2.630 m) positionne la station comme celle au plus fort dénivelé (1130 m), de nouveaux services pour la clientèle à Formigal (zone d'accueil, parking, espace débutants, nouvelles remontées, l'extension du domaine skiable), le forfait unique pour Astún et Candanchú et surtout l'amélioration des accès routiers, financée en grande partie avec des crédits européens : l'ouverture de l'autoroute Madrid/Saragosse, le creusement des tunnels dans le col du Monrepos (situé entre Huesca et les vallées de Tena et du Haut Aragon) et le contournement de Jaca rapprochent les consommateurs des stations de ski. Dans la décennie 1990, le nombre de skieurs en Haut Aragon passe de 850 000 à 1,5 million, elle atteint 1,8 million en 2009⁵³.

Cependant, ce suréquipement sur les deux versants ne saurait amortir totalement l'impact du changement climatique. D'abord, cette technique ne permet pas de lutter indéfiniment contre la diminution de l'enneigement, elle ne remplace pas, pour les skieurs, l'attrait du cadre merveilleux de la montagne totalement immaculée (Atout France 2013). Enfin, en période des restrictions budgétaires publiques, le coût de la production de neige de culture pose de manière toujours plus délicate la question du remboursement de la dette des collectivités qui ont investi. Pour finir, si sur le long terme au-dessus de 2500 mètres les différents scénarios de Météo France montrent l'évolution probable de précipitations plus abondantes, cette augmentation n'est pas jugée suffisante par les climatologues pour compenser la fonte liée à la hausse des températures. Déjà aujourd'hui, le produit neige, indispensable au bon fonctionnement de toute station de sports d'hiver, est des plus incertains en dessous de 2000 mètres, à l'exemple des saisons sans neige du début des années 1990, de la saison 2006-2007, 2007-2008 ou encore de l'ouverture de la saison 2009-2010. Dans ces cas « d'accidents climatiques » (*sic*) dans les stations de sports d'hiver de la chaîne pyrénéenne, les baisses du chiffre d'affaires ont été en moyenne de 36 % par rapport à la saison précédente, les pratiquants des sports de glisse ont été beaucoup moins nombreux et les

⁵³ Si le forfait reste globalement plus cher versant sud, la dépense moyenne par nuit et par individu dans les stations aragonaises est de 70 € pour les séjournants sans package (Ibercaja 2010), contre 89,77 € dans les stations Pyrénées-Atlantiques et 91,75 dans les stations des Hautes-Pyrénées (Contours 2005). Ces données doivent être prises avec toutes les précautions d'usage, les méthodes de calcul étant fort différentes dans les deux pays.

annulations des séjours en hausse. Cette « béquille sur une jambe de bois » apparaît vraiment provisoire, d'où sans doute son acceptation assez peu conflictuelle, somme toute, actuellement, malgré l'action énergique d'associations de protection de la nature ou de la montagne (par exemple, Mountain wilderness).

Si, au-dessus de 2500 mètres, les différents scénarios de Météo France montrent au contraire l'évolution probable de précipitations plus abondantes, cette augmentation n'est pas jugée suffisante par les climatologues pour compenser la fonte liée à la hausse des températures. Déjà aujourd'hui, le produit neige, indispensable au bon fonctionnement de toute station de sports d'hiver, est des plus incertains en dessous de 2000 mètres, à l'exemple des saisons sans neige citées. Dans ces cas « d'accidents climatiques » (*sic*) dans les stations de sports d'hiver de la chaîne pyrénéenne, les baisses du chiffre d'affaires ont été en moyenne de 36 % par rapport à la saison précédente, les pratiquants des sports de glisse ont été beaucoup moins nombreux et les annulations des séjours en hausse.

Pour autant, la réelle nécessité de diversification des activités n'a pas encore fait l'objet d'une vraie prise de conscience locale : l'accent est toujours mis sur les prouesses technologiques (remontées mécaniques, restaurants d'altitude, enneigement artificiel, immobilier locatif neuf), les collectivités continuent d'investir dans un équipement lourd, onéreux pour la collectivité, peu économe de la ressource énergétique, peu soucieux du cycle local de l'eau ; on produit de la « neige de culture » sur des pistes qui apparaissent de plus en plus anachroniques. D'ici à la fin du XXI^e siècle, à 1500 mètres (altitude moyenne de l'ensemble des domaines skiables dans les Pyrénées ou dans les massifs de l'Europe méditerranéenne, par exemple), la saison enneigée passerait de trois à deux mois, la hauteur de neige ne serait plus que d'une vingtaine de centimètres. La pertinence des ouvrages de protection hivernaux, l'effort et le coût d'entretien hivernal du réseau routier seraient différents.

Enfin, les premiers résultats des recherches encours (<http://www.msha.fr/tratso/>) montrent que si la quête de la diversification touristique est un objectif consensuel (dans les discours), cette orientation n'est pas dotée de crédits incitants à l'innovation et à la recherche d'autres modèles mieux adaptés aux traditions des vallées et aux marchés. D'autre part, les enquêtes de terrain montrent que les acteurs et opérateurs sont très nombreux à penser que « sans le ski, tout est fini » (Clarimont & Vlès 2006 ; Bourdeau 2009). Les transformations de la production touristique peuvent être assimilées à une forme d'adaptation des sociétés montagnardes aux mutations des stations issues du « tout neige ». Cette recherche de l'extension du tourisme en toutes saisons est

rapidement devenue, au cours des 5 dernières années, un objectif nouveau, pas toujours consensuel au début. La réelle nécessité de diversification des activités n'a fait l'objet que récemment d'une prise de conscience locale qui s'amplifie. Pour autant, les courbes d'équipements et d'investissements des stations de ski publiées par Atout France (2013) ne montrent que peu d'infléchissement (figure 11). Tant sur le plan technique qu'en termes de perceptions, de représentations et de pratiques, le changement climatique est encore imparfaitement pris en compte dans la prospective territoriale à long terme de la montagne touristique en Europe du Sud.

2.3.2. Les nouvelles prophéties

Les stations de montagne sont confrontées à une demande et une offre en évolution lente. Les voies pour lutter contre la régulière érosion de la fréquentation de la montagne sont donc explorées et deux discours incantatoires se répandent dans les vallées (et dans les laboratoires), au gré des perspectives inexplorées : celui de la « fin des stations de sports d'hiver » d'une part, et une forme « d'antenne de la diversification des produits » comme moyen permettant de remplacer l'activité touristique liée à la neige et au thermalisme.

Le premier discours, celui de « la fin et des confins du tourisme hivernal classique des stations de montagne », prend de l'ampleur depuis quelques années. Des chercheurs (Bourdeau 2007, 2009, Schoeneich, De Jong 2008) font remarquer que le climat et les formes d'adaptation qu'il suscite peuvent précipiter la recomposition, le réagencement des formes du tourisme (au sens de pratiques touristiques), jusqu'aux formes spatiales des séjours qui en découlent, y compris bien entendu les formes urbaines. Contrairement aux autres domaines, les stations de montagne ont déjà une particularité très difficile à gérer : celle de travailler sur deux saisons touristiques opposées, donc avec des clientèles aux exigences très différentes : celle de l'hiver et du tourisme de neige d'une part et celle de l'été, aujourd'hui orientée soit vers le tourisme de pleine nature, de contemplation, de villégiature ou les pratiques sportives.

Il y a un siècle le schéma touristique était inverse, nous rappellent les historiens du tourisme : on allait à la mer l'hiver pour y chercher de la douceur et on allait à la montagne l'été pour ses paysages, son climat ou ses eaux. Au début du XXe siècle, le développement du ski s'est construit sur des changements dans le rapport au corps et à la nature, la situation a basculé au cours de la

première moitié du XXe siècle, mais aujourd'hui des déséquilibres induits par une déconnexion peut-être trop forte par rapport à la nature apparaissent. Les stations de montagne se trouvent ainsi prises dans une dualité saisonnière que seules quelques stations villages réussissent à gérer convenablement, parce que leurs ressources et leur situation leur permettent d'associer les deux clientèles. Sur cette question, point de règle générale, les disparités existent selon les massifs et à l'intérieur même des massifs : dans les Alpes, on va plutôt à la montagne l'hiver, dans les Pyrénées (et les autres massifs), c'est l'inverse, mais dans les deux cas les clientèles n'ont pas les mêmes attentes ni les mêmes exigences et d'ailleurs ce sont deux types de clientèles très différentes (Atout France 20123). Certains observateurs du climat – des chercheurs autrichiens ont publié sur cette question – imaginent qu'à l'horizon des années 2060 une repolarisation du tourisme autour de fréquentations estivales de la montagne pour venir y chercher un peu de fraîcheur. Le délaissement estival de la mer serait ainsi rendu souhaitable du fait de l'impact des canicules ou des risques d'exposition aux effets du soleil. Voilà qui pourrait certes bouleverser encore les pratiques, les fréquentations, et par voie de conséquence, les excroissances des formes urbaines, mais ceci n'est que pure conjecture, d'autant que les clientèles interrogées sur le sujet citent plus volontiers le littoral comme lieu de villégiature (Atout France) et le tropisme qu'exerce le littoral sur l'installation des retraités depuis une décennie (INSEE) ne laisse aucun doute sur la possibilité pour que cette prophétie advienne : les flux majeurs iront d'abord sur les côtes.

Les prophéties autour de la fin et des confins du tourisme en montagne

Sur cette question précisément, on restera prudent : d'autres chercheurs (Georges-Marcelpoil, Vlès 2009) montrent, chiffres à l'appui, que le tourisme de ski résiste bien dans ses très hauts lieux, ses stations emblématiques ou dans les stations de proximité (de Lyon, de Grenoble, de Pau, de Toulouse et de Saragosse ou Barcelone même), où il joue un rôle d'équipement ludique quasi périurbain (l'aller-retour est fait dans la journée, au pire sur un week-end). D'autre part, les questions environnementales ont mis très longtemps à percoler dans le monde du tourisme en montagne et elles peinent encore aujourd'hui (François 2007, Clarimont & Vlès 2008). Certes, c'est paradoxal. L'environnement a toujours été la ressource de base du tourisme : c'est toujours pour la beauté des paysages, de leur majesté, du contact avec la nature qu'on est allé explorer les montagnes, s'y reposer. Mais ce fait paradoxal ne suffit peut-être pas pour prophétiser une fin d'un certain tourisme : jusqu'à une date récente, on a considéré que cette relation avec la nature était tout à fait compatible avec un équipement lourd ou un aménagement raisonné de la

montagne. Les clips publicitaires ou les films vidéo des offices de tourisme des stations de ski, en ligne désormais, ne montrent-ils pas à la fois la beauté virginale des sommets, la puissance des remontées mécaniques et le rêve des derniers lieux branchés comme Les Arcs 1950, par exemple ? Et si l'investissement faiblit légèrement au moment des crises immobilières cycliques qui frappent tous les 10-15 ans environ, on ne perçoit depuis 1982 dans tous les massifs ni baisse des prix, ni plongée des courbes représentant le nombre de remontées construites, les débits, les moments de puissance, les dénivelés desservis : jusqu'à aujourd'hui, ces courbes sont en hausse constante (Atout France 2013 : 81).

[insérer ici Figure 11 : Courbes des équipements et débits des stations de ski]

On peut regretter et condamner que le tourisme de montagne se soit développé et massifié avec l'automobile et les grands équipements. Pour quelques chercheurs, ce schéma « productiviste » lié à la neige a apporté des solutions qui sont devenues aussi des problèmes : Philippe Bourdeau parle ainsi de « syndrome AÏE » : Automobile et avion (A), immobilier (I), enneigement artificiel (E). Effectivement, l'automobile reste le principal accès à la montagne, très mal desservie par les voies ferroviaires ou de transport en commun ; avec l'automobile, les vols à bas prix ont également répondu à la demande des responsables des stations avec le soutien des décideurs. Ces deux modes de transport ont certes permis d'accéder à la montagne, mais ils ont façonné des infrastructures qui génèrent à la fois d'importants problèmes de gaz à effet de serre, de surconsommation d'énergie, de saturation des espaces aussi bien pour la circulation que pour le stationnement. L'immobilier, pour sa part, a permis ce développement, il l'a financé dans la mesure où c'est à peu près le seul secteur qui soit vraiment rentable avec l'activité des remontées mécaniques dans les meilleurs domaines ; mais l'immobilier, c'est vrai et on va le voir plus loin, est aussi synonyme de fuite en avant surtout lorsqu'il a été soutenu par les dispositifs de défiscalisation. On ne peut que constater et regretter que 80 % du coût total des dispositifs français réduisant les impôts sur l'achat d'appartements mis en location touristique en montagne aient bénéficié à seulement 5 stations de Maurienne ! Ces projets immobiliers ont produit un étalement de l'urbanisation en périphérie des stations, alors qu'il conviendrait au contraire de reprendre les hébergements anciens déqualifiés et de densifier les centres des stations (Hatt 2011).

Des signes de ralentissement du système apparaissent : le taux de pratique du ski parmi la population française n'a jamais dépassé 10 %, il est aujourd'hui d'un peu plus de 7 %. Mais le modèle a fait ses preuves en apportant du développement jusque dans les années 80-85, grâce à

des relances comme le snow board, peu remises en cause, et il est encore le principal pourvoyeur d'emploi et de richesse en montagne touristique, même dans les Pyrénées. Par ailleurs, des alternatives se mettent en place concernant les transports collectifs (<http://changerdapproche.org>), la restructuration des domaines skiables autour des pistes les mieux exposées, la mise en place de Schémas de cohérence territoriale et de la Loi Paysage du 8 janvier 1993 permettant de diminuer les zones promises à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme (Dérizoz 2013). Plus que « la » fin d'un système, ce sont sa concentration et son adaptation lente, mais continue à une nouvelle économie qui semblent se mettre en place dans les massifs les plus exposés au changement global.

Une nouvelle offre patrimoniale

Le fait nouveau ne viendra peut-être pas de « *la fin et des confins du tourisme* » mais plutôt de l'émergence d'une offre vraiment renouvelée. Le rajeunissement du produit touristique de la montagne pourrait être le fait des villages patrimoniaux qui travaillent à la mise en marché de leur valeur patrimoniale, l'architecture, le paysage, la nature. Aujourd'hui, la clientèle (Hatt & Vles 2011 ; Atout France 2013) montre que la déconnexion entre l'aménagement des stations et la demande des clientèles s'accroît. Les préoccupations des clientèles sont par ordre d'importance les questions de la qualité des hébergements et des espaces publics, de l'attractivité des stations, de l'offre globale⁵⁴. On s'aperçoit à la charnière des années 90 que le regard des visiteurs change et qu'ils énoncent des préoccupations en termes d'environnement et de qualité difficiles à satisfaire avec l'offre telle qu'elle a été programmée dans les années 1960-1980 (Hatt 2011). Les forfaits se vendent de plus en plus mal à la semaine, même à la journée, on vend de plus en plus à l'heure, le poids des non-skieurs est devenu de plus en plus important dans les stations ce qui relance les questions de l'agrément des espaces de vie, (les piétons, le cadre de vie, les espaces publics urbains, le bien-être). L'attractivité des stations constitue une préoccupation majeure des gestionnaires. Elle porte sur le constat d'une évolution d'un tourisme de séjour vers un tourisme de passage, ce qui ne génère pas les mêmes retombées économiques. Le phénomène de *résidentialisation* (passage de la résidence secondaire en résidence principale), d'augmentation des résidences secondaires dans les massifs (76 % des lits touristiques en 2011) commence à modifier le modèle économique des stations, mais également leur structure urbaine. Peu à peu, ces « archipels d'altitude »

⁵⁴ Enquête d'Atout France réalisée durant l'été 2011 auprès des OTSI des destinations de la zone massifs hormis celles de pratique de sports d'hiver

originellement déconnectés de toute temporalité évoluent vers une fonction (plus qu'une physionomie, il est vrai) de vraie ville de montagne où « l'habiter » prend tout son sens.

Des pratiques émergentes, qui demandent encore d'investir dans la réflexion sur d'autres modèles de développement

Pour ce qui est des stations de ski, les choix qui ont été faits en matière d'aménagement obéissent à des caractéristiques d'industrialisation, de reproduction à la chaîne et ont abouti à un dimensionnement calé sur les périodes de pointe, mais de plus en plus courtes. Aujourd'hui des pratiques émergentes de pleine nature se développent, de plus en plus buissonnières, qui tendent visiblement à échapper à l'univers normé qui a fabriqué ces stations, leur domaine skiable et leur articulation autour des remontées mécaniques. Si la montagne est devenue le centre de l'intérêt des skieurs, la station et ses équipements semblent plus marginaux dans leur choix de destination (Hatt & Vlès 2011). Pour des chercheurs comme Philippe Bourdeau ou Jean Corneloup, ces comportements ne sont pas regardés par les opérateurs parce que ceux-ci ne s'estiment pas concernés. S'il reste une magie du tourisme d'hiver en montagne, c'est bien pourtant de cette culture marginale dont il s'agit (remontées de pistes au clair de lune, échappées hors du domaine skiable, treks en ski de randonnée, « de montagne »). Sortir du tout ski était déjà un enjeu il y a 20 ans avec les nouvelles glisses, le snowboard, la raquette à neige : il fallait montrer, premier signe de diversification, qu'on pouvait aller en montagne l'hiver pour faire autre chose que du ski alpin. Aujourd'hui on imagine sortir rapidement du tout neige, car le changement climatique est annoncé comme étant à l'œuvre. En s'orientant vers la neige de culture, les stations ont pu tout de même sécuriser une partie de la ressource de l'activité traditionnelle de ski alpin et du système productif et urbain des stations. Mais diversifier les activités est une gageure aujourd'hui, car les opérateurs ne peuvent facilement lâcher la proie pour l'ombre, d'autant que les clientèles nouvelles recherchées (viendront-elles ?) sont la plupart du temps très différentes de celles des skieurs. Sur les pistes, l'enneigement avec la neige de culture demeure, le confort augmente et l'afflux de clientèles étrangères conforte un modèle marketing des stations de montagne se tournant de plus en plus vers le haut de gamme, vers des clientèles plutôt aisées, prisant le jacuzzi ou les eaux chaudes après le ski, le confort jusque dans des choix commerciaux visant à l'artificialisation de la montagne, comme le confort dans les cabines téléportées, des pistes nivelées et rabotées. Ce modèle porte aussi des mutations économiques qui pourraient d'ailleurs amener ces clientèles à fréquenter d'autres stations mieux pourvues que les stations françaises. Si en

France une douzaine de stations de rang international (toutes dans les Alpes) ont les ressources en matière financière, technique et de communication pour s'affranchir des contraintes du changement climatique en sécurisant leur offre par la neige de culture, en complétant leur domaine skiable par de très grands domaines interconnectés, récréatifs ou de bien-être toujours sur le mode du très grand aménagement, on compte plus de 370 domaines skiabiles élémentaires répertoriés qui vont être touchés par le changement climatique.

Investir dans la réflexion sur d'autres modèles dans des solutions alternatives apparaît donc prioritaire pour sauver ces stations. Le tourisme de montagne dans sa segmentation actuelle des clientèles été/hiver est en quelque sorte devenu un facteur de dépendance dont il sera difficile de sortir. Mais la mutation induite par le changement climatique n'est pas la seule à venir : il va falloir aussi compter avec la mutation des coûts énergétiques (la « transition énergétique ») et la mutation économique qui pourraient modifier les habitudes de déplacement et diminuer le nombre de courts séjours qui assurent le fonds de roulement actuel des stations de montagne.

Les conditions de l'acceptabilité au changement comme moyen pour parvenir à une adaptation

En définitive, la question de l'adaptation des stations de montagne au tourisme « toutes saisons » nécessite encore des requalifications territoriales, foncières et urbaines profondes, tant dans l'immobilier de loisir que dans la structure des espaces publics et leur fonction. Le facteur des moyens financiers est un facteur supplémentaire, et non des moindres, qui pourrait rendre les changements adaptatifs acceptables, qui favoriserait la diffusion de l'idée de la mutation à venir, qui permettrait aux acteurs locaux de s'approprier des cadres nouveaux pour leur action, qui les aiderait à changer de paradigme. Finalement, l'idée du « easy of use » avancée par les gestionnaires pour répondre à la question « est-ce que le changement ne me déstabilise pas dans mes habitudes ? » semble essentielle ici : l'accès aux moyens, dans ce dossier du tourisme montagnard confronté au changement global, semble avoir été et être encore « la bonne » raison qui fait prendre les décisions. Ce n'est pas pour rien que le Président du Conseil général de l'Ariège, Augustin Bonrepaux, demande instamment au Sénat depuis quelques années la création d'un « fonds de solidarité pour l'adaptation des stations de montagne au changement climatique ». Ici encore, l'acceptabilité du changement peut être interprétée comme un résultat de débats, de luttes voire de conflits (de nature politique) en cours, à l'échelon national, cette fois.

Conclusion de la seconde partie : Une recomposition territoriale à l'œuvre

Dans chaque lieu, dans chaque station, dans chaque territoire touristique, la question se pose de savoir où on en est dans la prise de conscience de cet enjeu, les conditions nécessaires à la réussite de ce mouvement de « réinscription » territoriale. À l'échelle des massifs, celle-ci apparaît poussée par deux objectifs parfois associés : la diversification des activités (qui nécessite d'accroître l'espace de gestion intercommunale du tourisme afin d'augmenter la diversité et la complémentarité des formes de l'offre) et la recherche d'un modèle d'adaptation à une forme nouvelle de modernité qui ne serait plus celle, par exemple, du « tout ski », mais dont il faut encore définir les conditions de repositionnement économique, social et politique. Il s'agit de vérifier dans chaque station que le développement territorial peut s'enclencher sur d'autres ressources que la seule exploitation immobilière et foncière liée à l'activité touristique initiale monospécialisée (le tout ski, le tout thermal, par exemple), tout en ne tournant pas le dos à cet héritage de la modernité. Dans cette perspective, les dimensions culturelle, identitaire, patrimoniale des territoires jouent un rôle essentiel dans la diversification. La patrimonialisation des ressources montagnardes notamment autour de l'agriculture de montagne ou de l'agropastoralisme pourrait par exemple être analysée comme un vecteur de développement raisonné. Dans le cadre d'un travail prospectif à conduire sur des aires touristiques plus larges, on peut imaginer réunir, comparer, étudier les liens systémiques de causalité entre les stations et leurs hinterlands, leurs effets rétroactifs, bref préciser les effets de levier que pourraient valoriser territoires de montagne et aires touristiques dans leur quête de diversification et les conditions de leur application. La question de la patrimonialisation des ressources peut devenir, dans cette perspective, un levier de développement au service des territoires. L'héritage (matériel ou immatériel) se trouverait alors réinvesti, mobilisé et propulsé dans une logique de valorisation et de diversification territoriale, il pourrait créer un système de valeur pluriel (symbolique/économique/sociale/culturelle, etc.), sorte de « panier de biens » tel que le définit Pecqueur & Mollard (2001). Cependant, ces hypothèses sont à chaque fois à vérifier sur le terrain, là où rien n'est jamais acquis.

Le processus de valorisation de la ressource patrimoniale apparaît comme une clé d'analyse privilégiée pour une approche territoriale du développement de ces territoires. En effet, marqueur

social inscrit dans le temps et dans l'espace, le patrimoine s'avère porteur d'enjeux de développement, en même temps qu'il participe à une reconstruction identitaire et culturelle des groupes sociaux. Ce processus de patrimonialisation — entendu comme un processus de construction et de valorisation des patrimoines (Bessière 2001) — renvoie à des logiques de mobilisation d'acteurs autour de ressources, au service du projet de territoire. S'il s'inscrit dans les stratégies d'innovation et de mutation des stations, il peut contribuer à devenir un des leviers du projet de territoire. Mais si le patrimoine « *fait ressource nouvelle* », il faudra le mettre au service d'un nouveau système de production dans les territoires de montagne, car pour l'heure le système territorial, celui de la *métastation* inachevée, ne l'a généralement pas choisi – à quelques exceptions près comme la vallée du Louron — comme élément fédérateur ni comme source de nouveaux modes d'actions et de développement.

Chapitre 3.

Métastases, entre transition et apoptose fonctionnelles

Dès leur naissance et tout au cours de leur développement, les stations de montagne ont été confrontées aux questions immobilières et foncières, de l'ouverture des premiers thermes au XIX^e siècle à la réalisation des récents programmes d'habitat résidentiel. L'économie touristique repose sur le séjour ; ce dernier constitue lui-même le cœur de l'aménagement et du développement des stations. Ses différentes formes au cours du temps ont produit, encore pour les dernières nées, un palimpseste de paysages urbains souvent enchevêtrés, mêlant formes anciennes, résidences neuves, pavillon individuel, barres ou immeubles collectifs, chalets de bois, maisons de pierres, pastiches néo-régionaux (partie 1). Longtemps la station de petite taille (concentrée sur son cœur d'activité : les thermes, la grenouillère, le sanatorium un temps, l'hôpital ou la clinique climatiques) a servi d'unité de lieu suffisante pour marquer l'espace attractif, attirer les touristes, les accueillir, fournir les prestations de services et de loisirs, concentrer leurs dépenses dans un site unique, un village voire une petite ville (Chadefaud 1988).

Avec l'essor de l'automobile, la diversification des activités et des clientèles, l'extension et l'accroissement des offres dans un périmètre plus large, ce modèle concentré a progressivement volé en éclats : on est passé du noyau urbain circonscrit, regroupé dans un tout cohérent, à des formes plus ou moins bien contrôlées, tant du point de vue architectural que par leur marquage touristique. Leur développement est devenu parfois incontrôlé, mal calibré, tourné vers des clientèles disparates, privilégiant pour certaines le recours à l'endettement (public et privé) et faisant appel à des banques aux actifs peu sécurisés. Les stations les plus anciennes ont été marquées par ce phénomène autant que les plus récentes : leur centre, très dense, offre des services à forte identité et de notoriété (bureaux des guides, hébergements typés, centre thermoludique, services de location de matériel, etc.). L'habitat y est le plus souvent villageois, mais pas toujours dans le cas des stations de ski intégrées, « à la française ». Dans le meilleur des cas, dont l'archétype serait un village bien particulier, Chamonix, il est fait de hauts immeubles traditionnels, la plupart du temps en pierre (F).

[Insérer figure 12 : photo Chamonix, V. Vlès]

Vers les périphéries, les différents quartiers résidentiels ont été créés récemment selon les cycles des marchés de l'immobilier et les portages financiers avantageux, notamment lorsqu'ils furent défiscalisés. Cette progression de l'immobilier de loisirs a marqué les étapes de la conquête touristique de la montagne : immeubles de la ruée vers l'or blanc (années 1970), maisons ou chalets post-modernes, résidences de tourisme des défiscalisations des années 2000. La majeure partie des stations de montagne est marquée par cette structure en délitement progressif au fur et à mesure que l'on s'écarte du centre. Les stations de ski intégrées ne sont pas épargnées, alors qu'on aurait pu les croire à l'abri de ce phénomène en raison de leur unité de temps d'édification et de gestion par un opérateur unique. Le développement du domaine skiable et des hébergements a certes été réalisé en parallèle, de manière imbriquée et planifiée, mais il est aujourd'hui aussi marqué par une « fuite en avant commencée à partir du moment où les équipements structurants de la station ont été financés par la production de lits qui ont exigé eux-mêmes de nouveaux investissements lourds » (Perret 1992). Toutes les stations de montagne sont donc touchées par les changements incessants des marchés immobiliers et fonciers. Leur paysage présente désormais un camaïeu de formes, de modes de composition disparates, une expansion souvent peu ordonnée, dont on devine aisément qu'elle s'est réalisée au gré des opportunités foncières.

Les enjeux de la restructuration des stations de montagne sont, en France, considérables et dépassent la question du seul maintien des emplois directs. L'équilibre financier de leur édification reposait initialement sur la valorisation du foncier par la promotion immobilière, c'est-à-dire essentiellement, dans les années 1950-1990, par la vente de résidences secondaires. Les résidences secondaires représentent au minimum aujourd'hui, selon le type de stations, 54 % de cette capacité d'accueil (parfois jusqu'à 78 %), suivie des meublés avec 22 % et des hébergements collectifs (8 %). La question du financement de la remise à niveau n'est pas résolue. L'intervention directe des pouvoirs publics dans le parc privé est difficile (et, pour l'heure, non souhaitée). Peu de jeunes achètent dorénavant en montagne. Le patrimoine immobilier, souvent négligé, se dégrade donc et le réservoir de clientèle des stations décroît. Le parc devient majoritairement obsolète, faute d'entretien. Pour autant, on a vu que les logements et les cœurs

de station (architecture, places, services) sont le fondement de la vie en séjours : sans eux pas d'attractivité, pas de vacanciers, pas d'emplois induits en montagne. Le parc immobilier à rénover est vaste : 40 % des 2 millions de lits en montagne ont été construits avant 1976, 176 000 nécessitent une remise à niveau (Audit France 2008).

Malgré l'incitation permise par la loi, malgré les relances de l'État pour que ces communes se dotent de plans d'urbanisme et adoptent des projets de requalification, les menaces se renforcent quant à la maîtrise de ces questions et font apparaître des questions non résolues en termes de réhabilitation de l'immobilier de loisirs d'une part et de requalification de friches touristiques d'autre part. Ces dernières sont parfois anciennes, parfois neuves, rarement issues d'opérations de constructions inachevées et non livrées, même si le cas est apparu dans les Pyrénées catalanes, liées à l'éclatement de la bulle immobilière espagnole. Face à l'ampleur de la tâche, qui n'est pas mineure, le terme de crise ne saurait recouvrir l'ensemble des phénomènes qu'il convient de gérer localement. Les termes de *métamorphose*, de *mutation*, de *transition* décrivent les efforts à engager : ils ne sont ni évidents ni n'auront d'effets rapides. Pour qualifier cette période de nécessaire *adaptation* à l'environnement économique et financier complètement chamboulé qui s'ouvre aujourd'hui aux stations de montagne, le terme *d'apoptose* pourrait convenir. Il est en tous cas mis en avant par des économistes⁵⁵ pour qualifier les transformations internes nécessaires à l'adaptation aux temps nouveaux, à l'image de ce processus par lequel des cellules déclenchent leur autodestruction en réponse à un signal et s'adaptent ainsi, à l'automne, aux nouvelles conditions hivernales.

La réhabilitation de l'immobilier de loisirs et la requalification de friches touristiques témoignent de la maturité du produit urbain des stations de montagne. Elles associent dorénavant des fonctions multiples, transformées par des clientèles de plus en plus variées, très différentes parfois dans leurs pratiques et leurs attentes de celles sur lesquelles on avait fondé leur édification.

⁵⁵ Terme utilisé par Marc Guillaume, membre du Cercle des économistes, pour qualifier la nécessaire transformation de l'économie et de la finance, à l'image de la capacité qu'ont les arbres à perdre leurs feuilles en automne afin de résister à la déshydratation et au gel en hiver avant de reverdir au printemps (Le Monde, 11 juillet 2013, sup. Éco&entreprise, p.3).

3.1. UNE MAITRISE IMMOBILIERE ET FONCIERE PERFECTIBLE

Toutes les stations associant villégiature et pratiques de la montagne, qu'elles soient de ski et d'alpinisme (de toutes générations), hydrominérales, de tourisme, ou « vertes de vacances », sont caractérisées depuis 20 ans par la perte de lits marchands. Ce phénomène est régulièrement quantifié et qualifié par les organismes spécialisés (Atout France 2013) ou des missions interministérielles (Miquel et coll. 2010). L'état des lieux et la proposition de solutions opérationnelles pour restaurer une offre locative de tourisme de qualité, des incitations à la réalisation de travaux de rénovation ont été réalisés à maintes reprises. La presse, pour sa part, a régulièrement fait état de l'importance de ce décalage entre le stock d'hébergements marchands – qui fond d'année en année – et la capacité d'accueil des remontées mécaniques, qu'il faut remplir pour en amortir le coût (François & George-Marcelpoil 2008). Le *Dauphiné Libéré* illustre par exemple des situations de déséquilibre : en 2004, concernant les stations de Vars et de Risoul (à leur jonction « La Forêt Blanche »). *La République des Pyrénées* aussi et même au même moment pour Les Eaux-Bonnes (station thermique), *Les Échos* pour les complexes résidentiels de ski à Super-Bolquère. La création de « nouveaux projets immobiliers d'envergure » y est toujours présentée comme un « sauvetage » quantitatif et qualitatif des stations : on y explique que le volume des nouveaux « lits chauds » livrés sur le marché permettrait de mieux rentabiliser l'économie locale (c'est-à-dire essentiellement les opérateurs des remontées mécaniques ou des centres thermoludiques) et de pallier l'obsolescence du parc immobilier ancien. Cette course à la construction d'hébergements neufs traduit aussi une forme d'incapacité des stations à procéder d'elles-mêmes à la réorientation de leur parc ancien.

Un modèle immobilier très assujéti aux nécessités de l'amortissement des équipements de loisirs

On l'a vu, le modèle économique de l'immobilier des stations fonctionne selon un processus qu'aujourd'hui les scientifiques s'accordent à qualifier de « fuite en avant » ou « système en spirale » (George-Marcelpoil 2002, Bourdeau 2009, Vles 2010). Pour rentabiliser les

investissements publics et privés réalisés sur une durée la plus longue possible, les gestionnaires des stations tentent de garantir une activité économique maximale, par exemple pour les stations de ski un maximum de jours de neige tout au long de la saison. On a vu qu'ils y parviennent au moins partiellement grâce aux *enneigeurs* artificiels. Ces investissements très lourds doivent à leur tour être rentabilisés par des nouvelles clientèles qu'il faut accueillir en séjours. Les acteurs montagnards sont ainsi pris dans des logiques immobilières, financées entre autres par la vente de foncier par les communes et, pour ce qui est de l'hébergement locatif, par la défiscalisation lorsqu'elle était possible avant 2011. La vente de foncier communal permet aussi de payer les aménagements collectifs qui agrémentent l'accueil de ces nouveaux touristes, de couvrir les frais et d'amortir – tant que faire se peut — les investissements réalisés dans les équipements touristiques et le domaine skiable. Ce processus dit de « fuite en avant » ne peut s'arrêter qu'avec la remise en question du système productif des stations de ski alpin.

L'exemple de Valloire est tout à fait révélateur de ce modèle : station de Maurienne, une des plus anciennes stations de ski de France (plus d'un siècle), Valloire propose une activité touristique principalement liée aux sports d'hiver, mais non dénuée d'activités liées aux randonnées pédestres et vélos tous terrains, escalade, via ferrata l'été. Avec 13 000 lits avant 2004, essentiellement en résidences secondaires, Valloire est sous équipée en lits marchands (seulement 1 000 lits aux normes locatives) et cet argument fonde les demandes de la commune de créer des lits nouveaux dans le cadre de deux procédures d'unité touristique nouvelle, afin d'augmenter la fréquentation des nouveaux équipements du domaine skiable. La création de ces lits (4 700, dont 3 500 en résidences de tourisme 3 et 4 étoiles) est censée permettre l'amortissement du domaine skiable, équipé de 150 km de pistes de ski alpin comprenant 2 télécabines, 9 télésièges, 11 téléskis et 400 canons à neige, fonctionnant grâce à une usine à neige et une des plus grandes retenues collinaires des Alpes (Arcuset 2013 : 228). Alors même qu'une nouvelle équipe municipale est élue en 2008 sur le thème du « développement durable partagé » et de « la maîtrise de l'urbanisation », la station se lance malgré tout en 2009 dans « la création de nouveaux lits commerciaux pour générer du chiffre d'affaires supplémentaire ». Laurent Arcuset évalue son augmentation à 18 % sur 7 ans, et ceci afin de couvrir les investissements décidés au même moment dans de nouvelles pistes noires, un stade de slalom dans un site encore vierge, une « foire du tout terrain ». Un cercle vicieux, donc, dont la légitimité est sujette à questionnement : jusqu'où peut-on aller dans la recherche de cet équilibre instable ?

Les stations de ski alpin sont particulièrement soumises à ce système de dépendance entre l'économie des remontées mécaniques confrontée à des coûts toujours plus difficiles à couvrir et la production de l'immobilier de loisirs censée apporter des recettes nouvelles. Peu de stations sont sorties actuellement de cet enchaînement systémique entre immobilier et équipement. Toutes les stations de montagne sont confrontées à ces difficultés nouvelles, à résoudre parfois dans l'urgence lorsque l'enneigement ou la clientèle font défaut, et qui impliquent leur parc urbain : celui de la maîtrise de la construction de résidences neuves en lits locatifs et celui de la rénovation des immeubles anciens, devenue d'autant plus nécessaire qu'une grande partie du parc touristique français date des années 1970 (Fareniaux Verlhac 2008).

La résolution de cette problématique constitue un enjeu majeur : l'immobilier de loisir remplit traditionnellement en station une fonction économique et marchande par la mise sur le marché locatif professionnel de lits. Or la majorité du parc d'hébergement actuel des stations de montagne est constitué par ces lits non locatifs qui profitent peu à l'économie des remontées mécaniques et des services des stations de ski, car leurs occupants, peu présents, s'acquittent moins du forfait ski. La proportion entre lits froids et lits chauds varie selon les stations et les massifs. Par exemple, sur les 600 000 lits de Savoie, seuls un peu plus de 160 000 sont des lits chauds. Les lits froids, ces deux tiers du marché des hébergements touristiques, échappent ainsi à la gestion par les stations : ils ne peuvent pas être gérés en « allotements » (mis sur le marché locatif en lots), ne permettent pas d'accueillir des clientèles nouvelles, notamment internationales, ne concourent pas à étendre la saison puisqu'ils ne sont pas mobilisables pour loger des clientèles susceptibles d'acheter des produits nouveaux, bref ils freinent la professionnalisation de l'économie touristique.

3.1.1. La difficile réhabilitation de l'immobilier de loisirs ancien

En montagne française, la capacité d'accueil touristique des communes supports de stations est d'environ 2 millions de lits touristiques d'après Atout France (2009), dont la moitié de résidences secondaires, l'autre moitié en hébergements classés. La moyenne montagne est moins concernée par les questions de réhabilitation de l'immobilier de loisir (Miquel et coll. 2010) en raison de la

meilleure occupation des résidences secondaires et de leur situation plus proche des villes, qui les place souvent en position périurbaine, notamment en Isère (George-Marcelpoil 2008). En haute montagne, au contraire, la situation est des plus tendues au fur et à mesure que l'on se rapproche des stations créées par le « Plan Neige », avec des ampleurs du phénomène qui dépendent des caractéristiques urbaines de chaque station. Ainsi, Tignes n'a presque plus de terrain à bâtir et se trouve dans l'obligation de retravailler sur son tissu ancien. Dans les Alpes du Nord, les services de l'État estimaient en 2009 que « plus de 100 000 lits appartiennent à un parc vieillissant, exigu, parfois dégradé » et que « chaque année, 1 à 1,5 % du parc locatif sort du marché pour cause d'inadéquation entre l'offre et la demande » (Directive territoriale d'aménagement).

Des politiques d'urbanisme peu lisibles

En réalité, si les collectivités nationales et régionales peinent à venir en aide aux stations de montagne pour résoudre ces questions de réhabilitation immobilière et de contrôle urbanistique de la production de logements à des fins non marchandes, c'est en raison d'un certain nombre de facteurs contradictoires qui marquent toujours les dynamiques foncières et immobilières à l'œuvre :

- l'utilisation (quelles qu'en soient la nature et l'âge) des investissements dans la résidence secondaire comme un outil de la politique d'urbanisation, c'est-à-dire d'extension urbaine sans tenir compte des objectifs de production de lits marchands (ceci par toutes les stations, mais à des degrés divers selon les volontés locales) ;
- la volonté de créer en permanence des nouveaux lits marchands en extension des noyaux centraux des stations afin d'aider à la compétitivité des équipements, à leur remplissage ou à leur fréquentation ;
- une forme de désintérêt souvent partagé vis-à-vis des lits existants ;
- une faveur récente accordée aux résidences de tourisme présentées comme des solutions miracles à tous les maux immobiliers et soutenues jusqu'à une date récente par une politique de niches fiscales sujette à risques (paragraphe 3.2.).

Un chantier prioritaire inabouti : la rénovation et la restructuration des lits locatifs anciens

Aujourd'hui, l'aménagement touristique des stations de montagne est donc confronté à deux enjeux pour éviter de produire uniquement des résidences secondaires non locatives (dont le bilan économique n'est pas si négatif que cela en termes de retombées comme le rappellent Clivaz et

Nahrath en 2010 lorsqu'ils rapportent une étude suisse pour l'aménagement national (ASPAN 1993) : celui de la poursuite de la construction de résidences neuves en lits locatifs et celui de la rénovation, de la requalification des villages et stations anciens, devenus d'autant plus nécessaires qu'une grande partie de ce parc touristique date des années 1970. Traditionnellement, l'immobilier de loisir remplit en station, pour les propriétaires « particuliers », une fonction personnelle de résidence secondaire dans des espaces de villégiature (Bachimon 2003, 2007). Une partie de cet immobilier de loisir rentre dans l'immobilier touristique, qui a une fonction économique et marchande d'hébergement pour des professionnels : 30 % des 3 millions résidences secondaires recensées en France ont pour unique fonction l'hébergement touristique, saisonnier et occasionnel, officiel ou non, soit 5 à 6 millions de lits (1,2 million seulement sont classés ou labellisés – Direction du tourisme 2006). La grande majorité du parc d'hébergement est donc constituée de « lits froids » : elle échappe totalement à la gestion locale par les stations, elle ne peut être mise en marché en location, elle ne permet donc pas d'accueillir des clientèles nouvelles — notamment internationales — d'étendre la saison, de fournir un réservoir de clientèle pour des produits nouveaux à créer en hors saison, bref de faire fonctionner l'économie touristique de manière professionnelle.

On a coutume d'entendre dire que les stations de ski sont pleinement « occupées » en haute saison hivernale. C'est vrai, car les lits vraiment commercialisables, ceux dont la qualité correspond à la demande, sont effectivement loués. Mais c'est aussi faux : Emmanuelle George-Marcelpoil évalue à seulement un lit sur deux l'occupation réelle de la capacité théorique des lits des stations des Alpes du Nord en haute saison (2008 : 122). En Suisse, la situation n'est pas meilleure (Clivaz 2010 et 2006 pour Crans-Montana), dans les Pyrénées elle est très variable d'une station à l'autre en fonction de son histoire et les données cumulées n'existent pas à l'échelle des vallées ou du massif en raison, sans doute, de son émiettement administratif écartelé entre 3 régions et 5 départements.

L'échec des ORIL

Quelques rares stations ont développé depuis une décennie des expériences de réhabilitation de l'immobilier de loisir détenu par les particuliers. L'implication de l'immobilier dans les performances de ces territoires est en effet majeure :

- pour ce qui concerne la capacité et la qualité d'accueil : la relance de l'hébergement locatif dans l'immobilier ancien nécessite des schémas d'intervention nouveaux ;
- pour ce qui concerne le paysage et l'image de la destination : les mutations d'image engagées par certaines stations ont été réalisées grâce à des incitations importantes en direction des copropriétés.

Les expérimentations menées en stations ont porté sur une quinzaine de sites pilotes en montagne : Gourette, Saint-Lary-Soulan (Pyrénées), Super-Besse, Le Lioran (Auvergne), Orcières-Merlette, Serre-Chevalier, Valloire, Les Sept-Laux, Métabief, Les Arcs, Courchevel, Territoire de la Haute Maurienne, Les Ménuires, La Norma, La Plagne, Tignes, Val-d'Isère (Alpes). Toutes ont visé à moderniser l'immobilier de loisir qui remplit, pour les propriétaires « particuliers », une fonction personnelle de résidence secondaire dans ces espaces de villégiature⁵⁶.

Si la qualité de l'immobilier de loisir est un enjeu vital pour les stations (1 million de résidences secondaires pourraient être affectées à la location meublée touristique d'après les rapports officiels), elle repose principalement sur des arbitrages et des stratégies patrimoniales de propriétaires détenteurs d'une résidence secondaire pour leur loisir. L'hébergement meublé constitue un outil de production à part entière en montagne : organisé sous certaines conditions de mise en marché et de confort, il est devenu la composante obligée des séjours et de la consommation touristique. Si toutes les résidences secondaires étaient louées, elles représenteraient jusqu'à 74 % de la capacité d'accueil des stations de montagne françaises (INSEE). Mais une bonne partie des appartements locatifs dans les stations ne sont plus mises en marché pour des causes diverses liées à la situation personnelle et patrimoniale des propriétaires (amortissement du bien, vieillissement du propriétaire, successions, souhait des nouveaux acquéreurs), mais aussi par réticence à engager des frais de rénovation pour satisfaire aux attentes des clientèles.

Cette déperdition des lits marchands vers le non marchand (« *débanalisation* ») est ainsi estimée à 1 à 3 % du stock/an, soit un besoin de renouvellement du stock de 20 % tous les 10 ans. En montagne, l'occupation d'un lit marchand est en moyenne de 14 à 15 semaines, le non marchand est occupé de 3 à 6 semaines. Le lent glissement des lits marchands vers la résidence secondaire classique constitue une perte de fréquentation de 8 à 12 semaines par an (Comète). Au-delà de cette perte de fréquentation qui génère des contre-performances économiques, le phénomène

⁵⁶ 30% des 3 millions résidences secondaires recensées en France remplissent une fonction d'hébergement touristique, saisonnière et occasionnelle, officielle ou non, soit 5 à 6 millions de lits (1,2 millions seulement sont classés ou labellisés) [Direction du tourisme, 2006]

implique aussi la sortie des hébergements des standards de confort lorsque l'effort de réinvestissement n'est pas consenti.

Les attentes des clientèles touristiques sont donc encore plus difficiles à satisfaire pour les stations, les biens se louent encore plus difficilement, ils se disqualifient progressivement : la station rentre dans une logique « d'exténuation » de l'offre. Pour contrer ce phénomène, les premières démarches ont été initiées par les stations de montagne comme Tignes et La Plagne dans les années 1990. Elles ont été poussées par les opérateurs de remontées mécaniques qui mesuraient l'impact sur leurs activités des pertes d'occupation chroniques des lits diffus existants dans les stations. Dès 1993, la Compagnie des Alpes, puis les Deux-Alpes en 1996, la Société des Trois-Vallées en 2005 ont développé des opérations de type « marchands de biens » qui visaient à remettre sur le marché immobilier des hébergements en formule d'exploitation par bail de 9 ou 12 ans.

Trois catégories d'actions ont été entreprises en faveur du développement de l'offre meublée en station :

- les démarches publiques d'appui « diffus » à la filière meublée par les collectivités territoriales : promotion des labels Clé-vacances, Gîtes de France, systèmes d'aides localisées ou diffuses sur le territoire ; il s'agit de relever le niveau de qualité de l'offre par des travaux aidés par des financements inscrits dans les Contrats de Projet Etat-Région ;
- les interventions ciblées d'opérateurs immobiliers réalisant, par achat-revente, des réhabilitations d'immeubles existants ou de parts de copropriétés pour les remettre dans le circuit touristique via une gestion parahôtelière ; cela concerne surtout les opérateurs de remontées mécaniques.
- Les démarches publiques territorialisées : les opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisir (ORIL) qui complètent l'action en direction des propriétaires. Cette intervention émane de l'État français qui crée en 2000 (loi SRU) cette possibilité pour les collectivités locales d'engager ces opérations. Cette possibilité fait suite au « village résidentiel de tourisme » (VRT), label conçu par la loi de finances de 1999 à destination des parcs d'hébergement diffus ou rénovés, afin de labelliser commercialement l'offre d'hébergement touristique sous certaines conditions de mise en marché.

Cependant, d'après la loi montagne et le code de l'urbanisme, c'est à la collectivité locale qu'il revient en France de dynamiser la réhabilitation de l'immobilier, d'impulser une dynamique conjointe du patrimoine privé et des espaces publics, de conquérir les propriétaires concernés, de fédérer les partenaires de la station, de mettre en œuvre un acte d'urbanisme avec une répartition des rôles au sein d'un projet d'intérêt général. C'est la station qui doit définir le processus de rénovation des appartements et du patrimoine privé : fixer le nombre d'appartements à rénover, la nature de la gestion locative des appartements rénovés, les objectifs de rénovation des copropriétés, le cahier des charges en termes de confort immobilier. C'est à elle qu'il revient de moderniser ou de requalifier les espaces publics de la station au sens large, leurs fonctionnalités et les services, de même qu'investir dans le logement social.

La commune doit suivre une procédure complexe pour mettre en place une mission d'animation, c'est-à-dire d'information et d'explication de la démarche, un guichet financier en faveur des propriétaires qui restent maîtres des travaux. Elle constitue un « pool » d'opérateurs pour conduire les travaux et choisir le futur exploitant, elle définit les travaux et les conditions de prise à bail du bien dans une offre globale de rénovation. Elle entreprend les démarches en direction des acquéreurs, qu'il s'agisse d'investisseurs ou de futurs usagers de la station, qui sont la plupart du temps des démarches de commercialisation qui incombent à l'acquéreur (opérateur). En montagne, ces opérateurs sont très souvent des sociétés de remontées mécaniques dont l'intérêt pour l'hébergement est renforcé par le lien direct qu'ils entretiennent avec l'activité de ski alpin ou les sociétés d'exploitation des thermes.

Ces ORIL ont connu des débuts lents et difficiles, dans un contexte général de curiosité et d'attente de résultats. On en dénombre en 2010 une vingtaine achevée et autant en projets, totalisant 500 appartements aidés (2 800 lits) : 350 appartements en Savoie dans 7 stations, 100 dans les Hautes-Alpes dans 2 stations, 40 en Isère dans 2 stations, 20 dans les Hautes-Pyrénées à Saint-Lary. Par ailleurs, 3 opérateurs de remontées mécaniques ont réalisé à eux seuls en dix ans 500 logements (à La Plagne, aux Deux-Alpes, aux Trois-Vallées) équivalents à 2 800 lits. Pour sa part, le village résidentiel de tourisme a aidé au lancement du mécanisme d'investissement en résidences de tourisme qui a produit, dans les 10 dernières années, 40 000 appartements et 230 000 lits neufs.

Aujourd'hui, le marché immobilier favorise l'attentisme : les prix immobiliers d'abord ont connu une très forte croissance, souvent déconnectée du marché touristique. Dans les Pyrénées et notamment le versant sud des Pyrénées et dans les Pyrénées catalanes, la compétition que se

livrent l'Andorre, l'Aragon et la Catalogne y ont fait éclore une bulle immobilière : de nombreuses résidences, mais aussi des hôtels, récemment construits, sont dans l'incapacité de trouver un nombre suffisant d'acquéreurs ou de clients intéressés. Ce phénomène a déjà inévitablement eu des conséquences sur tout le marché pyrénéen, et des friches immobilières ou des chantiers arrêtés sont visibles dans certains secteurs (par exemple en France en Cerdagne à Eynes – figure 18, à Sainte-Léocadie, à Osséja, ou en Béarn à Gourette ; et en Espagne, plus particulièrement dans des petites stations en difficulté désormais comme à Llessui [près de Sort], à Tucaran [près de Vielha, en Val d'Aran] et de Vall Fosca [Torre de Cabdella] en Catalogne occidentale, dans la province de Lleida).

Assez vite donc, les rentabilités locatives n'ont plus permis de garantir un rendement à l'investissement en capital du propriétaire. Ce point pèse d'autant plus que les aides fiscales ont été longtemps réservées à l'investissement neuf. Le village résidentiel de tourisme n'a bénéficié d'un dispositif fiscal qu'en 2006 et ce dispositif est resté très en deçà des mesures en faveur des résidences de tourisme qui ont donc gardé la faveur des investisseurs. Peu de ces dispositifs ont survécu à la crise de la dette en Espagne et aux réformes des niches fiscales entamées en France en 2011. Les procédures et les processus à mettre en œuvre sont toujours particulièrement longs dans l'immobilier de loisirs en station : convaincre des propriétaires de réhabiliter leur résidence secondaire est difficile et coûteux : 3 600 €/lit à Tignes, 2 800 € à Serre-Chevalier, 2 000 € à Aix-les-Bains ou à Gourette.

Le volontarisme local est faible en raison des coûts de la rénovation, qui ne sont pas couverts par les budgets publics, et l'intervention est donc restée très dépendante de celle des départements et régions, c'est-à-dire quasi nulle dans le massif pyrénéen. L'État, au-delà de sa politique d'incitation fiscale, limite de plus en plus ses interventions sur l'offre au profit de la promotion et de la communication. Les collectivités locales doivent donc faire face au transfert de compétences lié à la décentralisation et sont parfois en peine de prendre le relais. Les entreprises hôtelières investissent peu (6,5 % du chiffre d'affaires en France contre 16,2 % en Espagne). L'hôtellerie saisonnière ne génère pas assez d'autofinancement nécessaire à un maintien de son niveau d'équipement, de confort et de services. Pour sa part, le secteur bancaire reste très frileux en termes de capital-risque dans le secteur des investissements touristiques. Donc la rénovation du parc de meublés issus de la grande période de développement de l'immobilier de loisirs des années 1970/1980 devient aujourd'hui un problème crucial pour l'avenir des stations de montagne. Leur exigüité, le vieillissement de leur décoration et de leur équipement nuisent à leur

location et à la compétitivité du tourisme national. Le potentiel et l'enjeu sont donc encore très importants en montagne où l'immobilier et les espaces publics des stations de ski ou thermales ne sont pas adaptés au tourisme d'été. La place que doit occuper la réhabilitation immobilière comme outil de transformation de la station et de portage de son projet de repositionnement à long terme est fondamentale (Miquel 2010). C'est l'exemple, parmi tant d'autres, de la station du Lioran dans le Cantal qui se découvre deux territoires, l'un d'hiver réduit à son champ skiable, l'autre d'été où elle se constitue peu à peu, très lentement, une offre d'hébergement sur un vaste périmètre incluant le Parc naturel régional des volcans d'Auvergne, territoire très élargi où l'offre d'hébergement reste relativement faible. Son problème est donc adapter son urbanisme et son offre à cette nouvelle donne et se réinventer une vocation à laquelle son armature urbaine initiale ne la préparait pas.

Ce court bilan critique du modèle d'aménagement et de gestion des stations touristiques de montagne implique de s'emparer des questions cruciales de l'adaptation et de la requalification. Ce qui implique de « faire avec » ce que sont les stations, un héritage parfois encombrant (on pense à ces barres et immeubles des stations de ski isolées), mais aussi une donnée territoriale, et potentiellement une ressource.

Plusieurs pistes peuvent permettre de repenser leur requalification :

- tout d'abord l'idée de « reconstruire la station sur la station », qui reste encore rare en France où les opérations immobilières destinées à renouveler l'offre d'hébergement se succèdent systématiquement en périphérie du bâti existant, d'où une accentuation des problèmes d'emprise paysagère et foncière, de gestion fonctionnelle et de paysage pouvant entraîner le déclin de l'attractivité des stations ;
- ensuite la question des déplacements piétons en station, et plus généralement de la limitation de la place de la voiture et du déploiement de solutions de mobilité douce ;
- enfin le thème de la saisonnalité, qui est un facteur de déséquilibre urbanistique, économique et identitaire, mais reste une donnée de base à mobiliser.

Le dispositif des opérations de réhabilitation immobilières de loisir et des villages résidentiels de tourisme a été globalement un échec puisqu'il n'a permis en près de quinze ans que la rénovation de 7 000 lits environ en montagne (sur un total de 8 000 en France, ce qui représente tout de même une belle performance pour la montagne !), soit un peu moins de 1 % des lits touristiques totaux (Miquel : 15). Cette mesure, qui connut un fort engouement au départ, y compris dans les stations pyrénéennes, a été progressivement abandonnée : lourde et

complexe à mettre en œuvre, coûteuse en études d'ingénierie préalable, mal financée dans ses réalisations, elle s'est donc distinguée par son caractère inopérant. La plupart du temps en effet, ces opérations contractualisées de réhabilitation assortie d'aides ciblées n'ont pu concerner que quelques centaines de logements (au mieux et dans les plus grandes stations) et n'ont pas été à la hauteur des enjeux quantitatifs. Les seules stations à avoir pu parvenir à la mise en place d'une vraie politique de « rénovation des logements » (George-Marcelpoil 2008) – il vaudrait mieux dire ici de réhabilitation de l'immobilier de loisirs – sont celles qui ont été conduites par des opérateurs très puissants sur le plan financier, notamment les sociétés de remontées mécaniques comme la Compagnie des Alpes (aux Deux-Alpes ou à Aime-La Plagne), qui a créé des sociétés d'économie mixte « marchands de biens ». Mais même là, les résultats furent décevants : à La Plagne, 130 appartements seulement ont pu être rénovés dans ce cadre juridique d'ORIL/VRT, et 50 lits seulement (sur 600 potentiels et ciblés) ont pu être achetés, rénovés et mis en location à l'issue de la procédure de remise sur le marché de lits qui étaient devenus non marchands. À défaut de résultats quantitatifs satisfaisants concernant le parc d'hébergement, certaines stations ont cependant pu investir dans le secteur où elles pouvaient être directement maîtres d'ouvrage : les espaces publics, comme à Tignes ou à Gourette (chap. 1).

Des acteurs privés de moyens financiers lourds

La question des opérateurs est donc centrale. Le coût de la rénovation des appartements se situait, avant l'application des normes issues du Grenelle II de l'environnement, à plus de 5 000 € par lit. Insuffisamment impulsée au départ, jugée complexe et lourde à mettre en œuvre, la procédure n'a pas attiré les opérateurs, car ils n'ont pas vu d'intérêt immédiat à investir sur leurs fonds dans des appartements dont ils n'auraient, plus tard, qu'une maîtrise partielle (Miquel). L'absence, également, de l'aide des collectivités départementales ou régionales tue les projets ou les arrête à l'état de projet (par exemple à Gourette en 2005). La création d'une SEM de rénovation qui associe communes, sociétés de remontées mécaniques et offices de tourisme (vallée des Belleville, Serre-Chevalier, les Ménuires...) nécessite ailleurs un état de gouvernance locale très abouti et une grande capacité à animer des opérations de « marketing » vis-à-vis des propriétaires pour les sensibiliser, les aider à mettre en place les aides à la rénovation, leur simplifier la compréhension du cahier des charges de réhabilitation, travailler à leur fournir des baux renouvelés, leur monter les dossiers de demande d'aides. Cette gouvernance a été difficile partout, et impossible lorsque l'opérateur des remontées est différent des gestionnaires du parc

d'hébergement (notamment dans les Pyrénées comme le démontrent les cas de Gourette et Saint-Lary). Car, si le processus est possible, il est coûteux pour la collectivité qui doit porter le financement de cette ingénierie de grande ampleur : Tignes a mis en place un budget annuel de 100 000 € pour accompagner la rénovation des 30 000 lits estimés (sur plusieurs dizaines d'années au vu du rythme actuel de la rénovation !). La généralisation de ces opérations de réhabilitation se heurte donc aux besoins financiers considérables en fonds de trésorerie nécessaires pour acquérir les logements au prix du marché, réaliser les travaux de restructuration des logements, des mises aux normes électriques, énergétiques, sanitaires, d'embellissement intérieur et extérieur dans les parties privatives et dans les parties communes. Et ce coût n'est pas à la portée de la majorité des stations de montagne auxquelles en reviennent pourtant l'initiative, le pilotage et le montage financier.

Tout le problème du traitement du vieillissement des stations est là et explique la « fuite en avant » dans le neuf : des activités la plupart du temps en limite de rentabilité (hors de quelques « grandes » stations de ski alpines, une vingtaine tout au plus), un parc d'hébergement des plus obsolètes, un poids de la dette publique locale considérable et des opérateurs sans moyens.

Des modalités peu attractives pour les propriétaires

L'échec des procédures contractualisées de réhabilitation comme les ORIL tient aussi à des modalités juridiques et financières peu attractives pour les propriétaires : si les travaux de rénovation sont effectués par un opérateur, il faut passer ensuite par un bail commercial régi par les dispositions du code du commerce, ce qui entraîne la création d'un fonds de commerce et le propriétaire devient, lorsqu'il souhaite occuper son logement, locataire de son propre bien. Pire, il doit également verser à l'exploitant une indemnité s'il ne renouvelle pas ce bail. Dans le cas où le logement ferait l'objet d'un mandat d'administration de biens régi par les dispositions du Code civil, cette fois les coûts honoraires du mandataire sont vraiment dissuasifs pour le propriétaire non « professionnel ». S'agissant de la grande majorité des logements en stations de montagne qui sont sous le régime de la résidence secondaire détenue par des particuliers, ces contraintes enlèvent clairement au propriétaire en charge de la réhabilitation la possibilité d'en jouir librement, d'en conserver la disposition permanente : autant d'éléments psychologiques déterminants qui expliquent l'échec patent de la requalification de l'immobilier de loisir, notamment en stations de montagne. Pour les propriétaires, l'enjeu est variable et va de la constitution ou du maintien d'un capital et d'un complément de retraite à la préservation d'un

lieu de ressourcement. Leur manque de motivation, que le défaut d'attractivité des dispositifs de rénovation existants ne compense pas, est lié à l'absence de prise de conscience de la déqualification du logement, au désintérêt qui augmente avec l'âge (le taux de départ aux sports d'hiver des Français de 60 ans et plus est de 1 %, contre 13,5 % pour les moins de 50 ans), à l'absence de bénéfice directement perceptible des dépenses de rénovation, au défaut de besoin de tirer un rendement locatif du logement, notamment au regard des contraintes générées. Si le propriétaire loue son bien, il se sent pénalisé ; s'il ne le loue pas, il échappe au contraire aux contraintes des baux, à la perception et reversement de la taxe de séjour, à l'organisation de la location, aux prélèvements à verser sur les revenus perçus qui augmentent les revenus imposables.

Aucun mécanisme d'incitation n'invite donc actuellement le propriétaire à reconsidérer ces contraintes de manière plus positive : ni le marché ni l'environnement juridique et fiscal ne le poussent à réinvestir dans leur immobilier de loisirs en stations de montagne. Le temps produit alors inéluctablement son œuvre et transforme la station, ses produits, ses paysages, puis, plus tard, altère sa fonction de lieu de dépaysement, de rêve et de désir. La *métastation* est aussi liée à un vieillissement parfois accéléré par l'absence de mobilisation collective et sans doute, à l'échelon national, une prise de conscience jugée peu prioritaire.

Des difficultés liées à des villes souvent conçues pour une saison unique et un monoproduit

Ces quelques rares interventions de mise à niveau quantitative et qualitative du parc d'hébergements ancien produisent un volume du parc remis à neuf, certes, mais marginal et conçu toujours sur la base de sa fonctionnalité vis-à-vis de la clientèle de référence de la station : ski de piste, thermalisme, tourisme de nature, de villégiature. Rares sont les opérations qui permettent d'adapter le produit à une fréquentation autre, l'été par exemple en station de ski alpin. On est en effet la plupart du temps en présence d'un type d'immeuble et d'emplacement qui valorise la fréquentation l'hiver pour le ski alpin et qui reste peu adapté à la *diversification* dans le temps et dans l'espace des activités. Les hébergements restent peu adaptés pour la fréquentation d'été. Du coup, comme le note fort justement Pascal Jacottin (Pamir 2011 : 47), cela relativise la montée en gamme des produits, l'ensemble des prestations n'étant pas adapté à la pluri-saisonnalité. L'offre de services, lorsqu'elle est créée au sein d'un village résidentiel de tourisme issu de l'ORIL, ne s'entend pas sur les thématiques de séjours (découverte de la nature, treks, patrimoine), mais est uniquement envisagée comme facilitatrice des séjours. La remise en

location de ce parc ancien ne promeut ni ne commercialise des produits territoriaux nouveaux, d'autant que les territoires ne les ont eux-mêmes pas élaborés : si les hébergements requalifiés sont dotés de piscines, parfois de jacuzzis, ils restent bien souvent sous-dimensionnés eu égard aux exigences récentes du marché. Ces produits modernisés ne disposent pas d'un confort hôtelier et sont standardisés la plupart du temps : ils ne qualifient ni ne typent le patrimoine local, sa culture, ses modes de vie. L'opération de réhabilitation est donc insuffisante pour *adapter l'appareil productif* des stations. Les expériences d'achat et de transformation de « lits froids », entreprises avec succès par la Caisse des Dépôts dans les Alpes ou par des SEM de rénovation dans la vallée des Belleville ou à Serre-Chevalier, montrent que la procédure ORIL est une solution qui oblige à une approche avec des moyens financiers lourds et un opérateur puissant et techniquement outillé. Ce dernier n'agira que s'il sait que son investissement est rentable, c'est-à-dire, très concrètement, dans les stations « hauts lieux touristiques ».

Sur cette question complexe de la réhabilitation de l'immobilier de loisirs ancien, il apparaît clairement que les acteurs (collectivités territoriales, grands opérateurs d'infrastructures, propriétaires, gestionnaires, agents immobiliers) sont peu sensibles au « glissement » du parc vers une sortie du marché et le resteront, du moins tant qu'ils pourront envisager de lui substituer du neuf. Et, justement, « le neuf » commence à poser de sérieux problèmes avec la bulle immobilière de l'Espagne qui n'en finit pas d'éclater.

3.1.2. La question foncière mal maîtrisée

Au-delà de la rénovation de l'immobilier ancien, la question foncière pose celle de la préparation de l'avenir des stations.

Un marché foncier très tendu et mal maîtrisé

Privilégier la création d'établissements publics fonciers à vocation touristique est devenu évident depuis que cette possibilité a été prévue par l'article 28 de la loi du 13 décembre 2000, afin d'acquérir du foncier en vue de constitution de réserves. Les questions foncières et celles des prix que nous avons déjà soulevées en 1996 et 2006 se posent toujours et se sont même accentuées : augmentation incessante des prix (Donzel 2008), tension du marché particulièrement dans les stations de ski prisées en Rhône-Alpes. L'exploitation de la base des références

immobilières notariales par la Direction régionale de l'Équipement en 2009 a confirmé cette très forte croissance des prix des appartements (+ 66 % en Isère, + 46 % en Savoie, + 44 % en Haute-Savoie entre 2004 et 2008, chiffres identiques dans les Pyrénées-Orientales, moindres ailleurs), mais avec un tassement voire un recul depuis 2009. Notamment dans les stations les plus prestigieuses. Bien que d'un niveau inférieur, les Pyrénées connaissent les mêmes tendances et même des stations en crise comme certaines stations anciennes (Cauterets, Bagnères-de-Bigorre, Font Romeu) sont toujours dans un marché très tendu qui laisse peu de marges aux collectivités locales pour intervenir en constituant des réserves foncières.

Celles-ci sont pourtant devenues un des moyens les plus efficaces pour agir sur l'immobilier, son coût, sa nature (marchande plutôt que non marchande) et la localisation des extensions urbaines pour cibler la densification en centre de station plutôt que l'étalement sur les meilleures terres agricoles des vallées. Mais du fait de l'imprévoyance foncière de la plupart des communes de montagne, qui privilégient les opportunités issues des demandes de permis de construire et les coups partis des opérateurs plutôt que la planification à long terme par gel des sols, et malgré la crise de la bulle immobilière espagnole récente, même près des frontières, les prix restent globalement stables. Le marché a donc enregistré une chute de son volume dans l'ensemble des massifs, mais plus forte dans les Alpes qu'ailleurs dans la dernière décennie (— 25 % environ selon les directions départementales des territoires). Les prix sont très variables et sont fonction des tendances régionales : Gabriel Fablet (IRSTEA Grenoble) fait état de 5 500 € le m² à Arcs1950 (la plus récente des stations des Arcs) contre 1 300 € à Arcs 2000, 6 000 €/m² à Val d'Isère. Les prix pyrénéens sont proches des 2 000 €/m² en général dans l'ensemble des stations, avec des pointes dans les stations (de toute nature, y compris climatique ou de villégiature) proches de la frontière espagnole où on dépasse largement encore aujourd'hui les 3 000 €/m². L'éclatement de la bulle immobilière espagnole n'a qu'assez peu touché le niveau des prix de transaction dans le massif pyrénéen, toujours très recherché par une clientèle soucieuse de mettre son argent à l'abri (la garantie de l'épargne bancaire n'existe pas en Espagne). Bien entendu, le niveau d'attractivité des stations conditionne le niveau des prix : très élevés dans les stations historiques et de renommée, ils faiblissent au fur et à mesure que le village s'écarte de ce modèle prestigieux. Pour autant, investir dans l'ancien ou le patrimoine est encore plus cher : acheter une grange foraine hors station en vallée d'Aure (mais à proximité de Saint-Lary), par exemple à Ens (25 habitants), la faire restaurer dans les conditions prévues par le service départemental

d'architecture (architecte des bâtiments de France) va coûter tout de même 3 000 € le m². C'est donc bien l'homogénéité spatiale qui domine, dorénavant, dans les vallées à proximité des stations. Par effet de débordement, la station a créé un marché foncier tendu dans l'ensemble de son hinterland qui détermine les conditions immobilières de l'ensemble des vallées : la station, ici encore, est devenue une *métastation* englobante.

Un foncier marqué par la rareté du sol urbanisable plus que par la qualité urbaine et architecturale

Le produit immobilier en *métastation* est donc marqué par une forme de tension liée à la rareté et qui repose sur une clientèle plutôt fortunée. Celle-ci investit essentiellement plus sur des placements à long terme, mais à faible rendement, donc en station de montagne et souvent aussi par *distinction*, comme l'ont très bien montré Bachimon et coll. (2013) à propos des résidences secondaires en zone transfrontalière catalane. L'influence des instruments de la planification urbaine et foncière sur la formation des prix a été démontrée notamment par Donzel (2008) en montagne, puis Dantas (2010) sur le littoral. Même si les facteurs liés à la localisation éloignée des grands centres urbains, la rareté des disponibilités foncières, les contraintes liées aux conditions de pente et le climat qui imposent des surcoûts de construction, les limites fortes à l'urbanisation imposées par la loi montagne de 2005 contribuent bien entendu à ces prix parmi les plus hauts du marché touristique international, l'effet de la notoriété touristique du lieu comptant beaucoup pour les *métastations* de montagne. Quant aux facteurs qui président à cette notoriété, des travaux sont en cours à la fois à l'IRSTEA de Grenoble et à la Maison des Sciences de l'Homme de Bordeaux pour déterminer le poids des variables de l'attractivité dans les dynamiques foncières. La notion même de « compétitivité des stations » (Botti et coll. 2012) semble être un facteur révélateur des prix et des disponibilités foncières, facteur synthétisant lui-même à la fois les résultats économiques des stations, les niveaux de fréquentation, la qualité des domaines skiables, l'offre en thermalisme, la densité des pratiques de tourisme de nature, et ce beaucoup plus que la qualité urbaine et architecturale des stations (Hatt 2011).

Par ailleurs, certaines stations à proximité des grandes villes sont confrontées à la concurrence de l'installation des ménages urbains (Francois 2007), comme en Chartreuse ou en Vercors. Jadis déconnectées du système des réseaux de villes, elles rejoignent progressivement le mouvement d'autant qu'elles deviennent plus que jamais « l'ailleurs compensatoire » du monde urbain. Pour

la société urbaine, la montagne comme la mer, la campagne, « l'ailleurs » en général demeure un pays imaginaire, une utopie. L'arrivée des citadins en tant qu'habitants migrants alternants, mais permanents transforme *la dimension cognitive et intellectuelle* de la station, où *le loisir* devient dominant dans la décision de l'implantation. L'enjeu central de la valorisation du capital « station » porte alors directement sur la capacité locale à transformer de la connaissance, du paysage, en foncier à transformer. La « transition résidentielle » transforme ainsi certaines stations en lieux de travail et valorise l'autonomie (travail choisi qui tire parti de l'économie immatérielle et de la gratuité numérique).

C'est désormais « l'intelligence collective » qui se présente comme la force émergente productrice de loisirs, et si certaines stations commencent à se l'approprier, d'autres ne pourront pas en raison de leur éloignement ou de leur accessibilité difficile. Mais cette force produit également ses propres exclusions : celle des travailleurs saisonniers, par exemple, partout obligés de se loger très loin de leur commune d'emploi touristique en raison des coûts des logements liés à ce foncier rare et cher (Fareniaux Verlhac 2008).

Gabriel Fablet (2011) va jusqu'à penser que « si ces dynamiques bouleversent la nature des relations qu'entretenaient jadis les stations avec leurs territoires supports, elles participent également à la remise en cause des modèles économiques sur lesquels elles reposent ». Les effets de la non-maîtrise immobilière et foncière des urbanisations touristiques de montagne sur leur territoire support pourraient, sous certaines conditions qui restent encore à définir par la recherche, remettre en cause leur attractivité même. La station devenue *métastation* aurait donc ainsi détruit le rêve sur lequel elle fut bâtie ? Cela reste à prouver, mais les conditions d'accès au foncier et à l'immobilier y sont difficiles.

Les transformations nouvelles issues du Grenelle II de l'environnement

Le « Grenelle de l'environnement » et les lois de programmation qui s'en sont suivies en 2009 et 2010 modifient de manière suffisamment forte les modalités d'aménagement, de construction, de transport et de préservation du milieu naturel et des écosystèmes pour avoir un impact important sur la manière d'habiter des populations et donc, par voie de conséquence, sur l'habitat touristique. La construction telle qu'elle a été pratiquée jusqu'à aujourd'hui, responsable de la consommation de plus de 40 % de l'énergie finale et du quart des émissions de gaz à effet de serre, va devoir se métamorphoser et respecter des labels et des processus nouveaux, drastiques. L'idée d'une adaptation de ces principes à des concepts nouveaux en montagne fait son chemin et

promeut dorénavant un cadre similaire à ce que les center-parcs ont réalisé en plaine. On pense à des *resorts* qui répartiraient dans l'espace naturel, la plupart du temps forestier, des séries d'*écocottages* conçus sur des modes d'architecture à énergie positive et structurés uniquement à partir d'un accès en mobilités douces ou écomobilités. Le grand succès auprès de la clientèle jeune de ces nouveaux modes de résidentialité (en plaine, en Sologne par exemple) crée déjà de facto une obsolescence accélérée du parc et des offres traditionnels des stations de montagne. Les stations qui se dotent de ces « écoquartiers de loisirs » au Canada, en Autriche, en Nouvelle-Zélande transforment le produit touristique traditionnel en courts séjours de proximité, étalés dans l'avant et l'après-saison, liant activités intérieures et extérieures qui correspondraient bien au positionnement de la montagne. Ces hébergements mettent en scène l'environnement naturel (au lieu de lui tourner le dos, comme l'ont fait les immeubles du Plan Neige et ceux qui ont suivi) et permettent d'offrir aux nouvelles clientèles (qui ne connaissent plus grand-chose, il faut le dire, du monde montagnard) une immersion sécurisée incluant des activités d'animation et des pôles récréatifs. La création de nouveaux villages en cours, dotés d'un marketing extrêmement actif auprès clientèles ciblées, risque de plonger les offres immobilières locatives actuelles dans un environnement dépassé. La nouvelle station de Tignes 1800 (ZAC de 36 000 m² de surface hors œuvre nette) ne propose que des lits locatifs, et regroupés en « village » (Les Boisses). Cette réalisation fait suite à l'expérience des Arcs 1950, conçue et gérée un temps par la société canadienne Intrawest. Les projets sont conçus ici globalement, dans le cadre d'une approche environnementale de l'urbanisme (AEU), la construction des bâtiments est exclusivement réalisée sur des modes de basse consommation, offrant une mixité de lits marchands et de résidences permanentes, sur des lieux en friche et à destination de la clientèle famille. En Nouvelle-Zélande, près de la station de Wanaka, l'ensemble immobilier d'EdgeWater offre ainsi des appartements mixtes, une *restricted access residency*, (l'accès est réduit, mais pas fermé matériellement, ce n'est donc pas une *gated community*), les services qui donnent sur le lac sont accessibles par l'intérieur et par la promenade au bord du lac.

[insérer Figure 13 : photo station de Queenstown, Nouvelle-Zélande, cliché Ph. Bachimon, droits cédés]

On retrouve ici un autre élément de mixité qui marque ces réalisations : deux modes de résidence et deux types de clientèles. Ce concept de station village ne peut fonctionner que sur

une offre locale mutualisée, organisée autour d'un tourisme quatre saisons, associant différentes ressources naturelles, patrimoniales, productives et de détente sportive. Peu de stations de montagne (aucune sauf les cas très particuliers des grands sites de l'alpinisme) se sont dotées actuellement des moyens leur permettant d'atteindre ces conditions productives nouvelles.

3.2. RETARDS ET DIFFICULTES DE L'IMMOBILIER MARCHAND

Pour tenter de réorienter les investissements immobiliers en station et dans les régions déshéritées vers des lits mis en marché, l'État a mis en place récemment des systèmes de défiscalisation des investissements réalisés dans des logements neufs mis en location sous la forme de résidences de tourisme. L'attractivité de cet investissement a été réelle et a produit des résultats spectaculaires : réalisation de 128 000 lits en territoires de montagne, dont 33 500 en Maurienne, 22 600 dans les Hautes-Alpes, 26 000 lits dans les Pyrénées (PAMIR Conseil, SNRT 2008). Les dispositifs fiscaux mis en place pour la réhabilitation de l'immobilier ancien ont été moins favorables que pour cette incitation à la construction dans du neuf.

3.2.1. Un système de financement producteur d'un effet d'aubaine

La rénovation et la création d'immobilier de loisir marchand sont devenues un enjeu vital pour les stations et lieu de séjours (1 million de résidences secondaires pourraient être affectées à la location meublée touristique), mais cet enjeu de modernisation de l'outil productif dans les stations touristiques repose en grande partie sur des arbitrages et des stratégies patrimoniales de propriétaires détenteurs d'une résidence secondaire pour leurs loisirs (Vles 2005, 2007, 2010 ; Hatt 2011 ; Bachimon 2013). L'hébergement locatif constitue un outil de production touristique à part entière. Organisé sous certaines conditions de mise en marché et de confort, il devient la composante obligée des séjours et de la consommation touristique. Il représente en effet jusqu'à 70 % de la capacité d'accueil de certains sites (50 % dans les régions où l'hôtellerie de plein air est très développée) et jusqu'à 80 % de la capacité d'accueil de quelques stations de montagne françaises. Cependant, une partie de ce stock de lits en location (appelés « lits banalisés » ou « lits

chauds ») est transformée chaque année en résidence secondaire classique, occupée par son seul propriétaire, du fait de toute une série de mécanismes financiers (notamment la fin des obligations de mises en location liée aux aides fiscales). Ces logements aux volets souvent clos sont communément stigmatisés, car ils constituent un parc improductif pour les stations touristiques. La création de ces résidences secondaires non locatives a été au centre des politiques de développement de l'hébergement touristique des années 1960 aux années 1985. Elles ont permis de satisfaire rapidement l'accroissement de la demande d'hébergement touristique, et ce à moindres frais pour la collectivité nationale : durant les « Trente glorieuses », l'État et les communes ont organisé leur développement touristique en ouvrant à l'urbanisation des espaces nouveaux sur lesquels les promoteurs ont édifié des immeubles composés essentiellement de petits studios touristiques privés et les particuliers des maisons en lotissements (Guitard 2004). Assez vite, dans les années 1990, les gestionnaires de stations se sont confrontés à ce parc plutôt orienté vers la villégiature de week-end et de vacances de clients certes fidèles, mais peu présents, et donc le parc a été jugé insuffisamment productif. Le discours tenu tend à montrer que si les lits froids étaient occupés plus souvent, leurs retombées économiques locales seraient plus élevées sans qu'aucune augmentation du stock net de capital fixe n'intervienne. D'où l'idée, apparue et défendue depuis les années 1990, de construire en priorité des résidences de tourisme⁵⁷ ou parahôtelières, c'est-à-dire des lits mis en location par des organismes professionnels.

Pour orienter les investisseurs dans ce sens, un système complexe de défiscalisation et d'exonération partielle de la TVA a été inventé par le législateur (loi Demessine). Pour aider l'investissement locatif meublé professionnel, l'État a mis au point en 1988 un dispositif d'aides à la construction de résidences de tourisme dans les régions françaises défavorisées (les « zones de revitalisation rurales », classées en Comité interministériel et essentiellement situées en montagne et dans les campagnes). L'implication de l'immobilier dans les performances économiques de ces territoires est en effet majeure pour ce qui concerne la capacité et la qualité d'accueil (la relance de l'hébergement locatif dans l'immobilier ancien nécessite des schémas d'intervention nouveaux, car les aides traditionnelles – subventions pour la création de gîtes, etc. — sont largement insuffisantes), mais également pour ce qui concerne les mutations d'image réalisées grâce à des incitations importantes en direction des copropriétés. Construire une résidence de tourisme

⁵⁷ La résidence de tourisme classée par le Préfet (arrêté du 14 février 1986) est un ensemble de logements ou de chambres géré pendant une durée de 9 années par un exploitant unique qui organise une commercialisation à l'international sur ce bien qui ne lui appartient pas (contrat de longue durée à une société d'exploitation).

permet d'aider les destinations touristiques émergentes : 52 % des hébergements programmés dans les Pyrénées sont établis sur des sites qui étaient peu ou pas dotés de résidence de tourisme en 2000, 34 % des hébergements sont programmés en stations d'altitude, 61 % en vallées, 5 % en piémont du massif. L'enjeu pour le massif est important : exploités en phase de croisière, les 46 000 lits de résidences de tourisme construits dans le cadre de la loi Demessine représentent potentiellement, pour l'économie d'un massif comme les Pyrénées, un marché de 900 à 950 000 clients à l'année, réparti sur les 3 saisons (hiver, été, intersaisons)... soit 6 à 6,5 millions de nuitées touristiques. Voilà pour le discours de politique publique et le postulat théorique qui a présidé aux aides de l'État. La réalité, on va le voir, est très en-deça et dépend des secteurs géographiques. En vallée d'Aure, ce sont aujourd'hui 35 résidences de tourisme qui ont été ainsi construites en fond de vallée, représentant 10 000 lits de capacité d'accueil : la surcapacité est largement dépassée, une bulle immobilière s'est formée. En Haut-Conflent ou en Cerdagne française, en Catalogne espagnole on ne compte plus les dépôts de bilan et les friches immobilières. Voici comment sont nés, en montagne, des « espaces poubelles » (Rem Koolhaas 2008, 2011).

[insérer Figure 17 : Photo Résidence de tourisme à Ax-les-Thermes, V. Vlès]

Appliqué en 1988 aux zones de rénovation rurale, ce système de défiscalisation a permis, en compensation, d'exiger de l'investisseur qu'il s'engage à mettre cet hébergement en location pendant 9 ans. Ce délai passé, il peut reprendre en totalité l'usage de son bien, et c'est ce qu'il advient communément. Du coup, la déperdition des lits marchands vers le secteur non marchand (« débanalisation ») est estimée à 1 à 3 % du stock/an (INSEE 2009) et ce phénomène produit, mécaniquement, un besoin de renouvellement du stock de lits banalisés de 20 % tous les 10 ans (Audit France). Cette sortie de la mise en location obligatoire au bout de 9 ans équivaut, pour les stations, à une perte de fréquentation de 8 à 12 semaines par an (d'après les chiffres collectés par le bureau d'études des stations de montagne Comète). Au-delà de cet effet paradoxal de l'outil résidence de tourisme défiscalisée, le phénomène produit aussi à long terme une obsolescence du parc lorsque l'effort de réinvestissement qui repose alors uniquement sur le propriétaire individuel n'est pas consenti. Les biens se disqualifient alors progressivement : la station rentre dans une logique dite « d'exténuation » de l'offre. Freiner la sortie du marché locatif de ces hébergements en résidence de tourisme et contrer l'augmentation des « lits froids et volets clos » est donc

rapidement devenu un enjeu majeur pour les pouvoirs publics français (État et collectivités territoriales).

D'autant que, pour toute une série de raisons tant internationales que nationales liées à la crise de l'endettement des États en Europe, les aides fiscales à l'investissement dans l'immobilier de loisir marchand ont été d'abord diminuées, puis interrompues à compter de 2013 (fin de la loi Demessine, puis fin du dispositif fiscal Censi-Bouvard)⁵⁸. La fin de ces aides publiques indirectes au financement de l'immobilier touristique pourrait toucher aussi prochainement la rénovation des équipements ou des hébergements existants, par exemple les villages de vacances. Lorsque l'aide au financement des travaux de rénovation est interrompue, les gestionnaires abandonnent la remise à niveau de leur équipement. Les attentes de la clientèle de 2012 n'étant pas celles des années soixante-dix, on obtient ainsi des hébergements, des immeubles, des bâtiments d'accueil qui ne sont plus loués, voire même plus commercialisables, donc des friches touristiques (Bachimon2013). Ce phénomène de « désinvestissement » ne touche pas que le marché locatif du neuf ou de l'ancien des particuliers. Ces lits non rénovés les empêchent de sortir d'une situation déjà dégradée et pire encore, leur situation va réellement empirer avec de friches touristiques dans le domaine du tourisme social ou climatique, phénomène déjà en cours dans les Pyrénées (Bachimon et coll. 2013).

Pour expliquer les effets imprévus de cette économie soumise à la construction continue, les Pyrénées offrent un terrain de choix. Plus renommée pour ses paysages et sa nature, cette « frontière sauvage » a vu la construction de 61 000 lits dans les dix dernières années, soit une augmentation de 21 % de son parc de résidences secondaires, ce qui est considérable pour un massif étroit et au relief fermé (avec des taux voisinant les + 27 % en Bigorre, + 26 % en vallées d'Aure et du Louron, en Cerdagne et Capcir, + 22 % en vallée des Gaves — Pamir 2012)

[Insérer Figure 14 : Lits construits en résidences secondaires en montagne française entre 1999 et 2009]

⁵⁸ Les avantages de la loi Demessine ont été limités fin 2010 par la Loi de Finances pour 2011. Néanmoins, le maintien de dispositifs fiscaux avantageux pour les achats des investisseurs privés dans les résidences de tourisme (l'avantage Censi-Bouvard) va continuer à soutenir, bien que moins qu'auparavant, les ventes des promoteurs, très majoritairement positionnés sur ce type de produits en stations de sports d'hiver. L'immobilier en général, y compris ancien, bénéficiera du statut de placement « refuge », d'autant plus marqué en stations. Ce volet d'activité semble donc partiellement préservé de la mauvaise conjoncture. L'activité des métiers liés à la transaction, à la construction et à la promotion immobilière pourrait être, d'après le ministère (Veille info tourisme du 21 février 2013) orientée à la hausse.

La construction neuve en location y a permis la mise en chantier en stations de montagne en périmètre de ski alpin de 111 600 lits ouverts entre 2000 et 2010 en résidences de tourisme défiscalisées. Les Pyrénées représentent 30 636 lits de cet ensemble (soit un peu moins que la vallée de la Maurienne, 38 000 lits ou encore des Alpes du Sud, 33 600 lits). Mais un examen attentif de ces statistiques montre surtout que, parmi l'ensemble des massifs français, les Pyrénées regroupent le nombre le plus important de projets « non aboutis » ou « non achevés » au 31 décembre 2011 et toujours début 2013 (donc en travaux abandonnés, c'est-à-dire en friche) : avec 24 751 lits pour l'ensemble des établissements et sites concernés, le taux d'achèvement dans les Pyrénées plafonne à 55 %, contre 97 % dans les Alpes du Nord, 95 % dans les Alpes du Sud, 93 % dans les Vosges. Dans les Pyrénées-Orientales, le taux d'achèvement est à peine de 45 % en raison de la proximité de la bulle immobilière barcelonaise.

La contribution de la résidence de tourisme « loi Demessine » à cette production nouvelle de « lits chauds » et de friches touristiques est estimée par les services déconcentrés de l'État (DDT des différents départements) à 61 % du développement immobilier global des sites de montagne concernés (figure 15).

[Insérer Figure 15 : Nombre de lits livrés et nombre de lits ni achevés ni livrés en montagne française en 2012]

La loi de défiscalisation, qui s'appliquait aux résidences de tourisme en zone de revitalisation rurale jusqu'en 2010, a eu des effets positifs en créant des hébergements et des équipements touristiques locatifs dans des territoires souvent défavorisés. La défiscalisation a permis de financer des constructions nouvelles d'hébergements touristiques locatifs sous réserve qu'ils soient mis en location pendant au moins 9 ans. Cette solution présente des avantages certains. Sur le plan quantitatif, elle est efficace et rapide : un lit neuf géré en résidence de tourisme compense la perte de deux lits anciens ; sur le plan qualitatif, elle répond mieux à la demande actuelle de qualité et permet une meilleure maîtrise de l'environnement du logement ; enfin, elle produit des hébergements remis en marché de façon pérenne et performante sur le plan commercial. Le statut de résidence de tourisme financé en partie par l'État (puisqu'ouvrant droit à défiscalisation partielle et exonération de TVA sur travaux) permet donc — en théorie — de sécuriser le débouché touristique d'une station de montagne en assurant le passage d'un mode développement extensif, de cueillette, soumis à une clientèle de propriétaires de volets clos à un

développement plus professionnel, intensif, fondé sur une offre structurée mise en marché, promue en direction de clientèles plus larges que celles acquises précédemment. Du fait de ses capacités commerciales supérieures au meublé traditionnel géré comme un gîte, cette offre nouvelle contribue effectivement à une mutation de la production touristique locale : la nécessité de mettre en location tout au long de l'année dans laquelle sont ces résidences de tourisme permet un accompagnement de la production touristique locale – si tant est qu'elle soit également reprise par le territoire. Elle soutient les tentatives de passage à un « tourisme 4 saisons », mieux étalé tout au long de l'année. C'est un outil d'aide à la diversification de l'activité, à la sortie de l'économie « tout neige », à l'adaptation aux évolutions des marchés. Dans une station de ski, cela permet d'envisager une diversification de la production « ski-neige » vers un modèle « ski-nature-culture » en attirant des clientèles complémentaires intéressées par des loisirs plus écotouristiques, notamment des clientèles nouvelles nord-européennes. La résidence de tourisme permet d'autre part à l'investisseur de réaliser son investissement en hors-taxés, avec un amortissement qui lui fait réaliser jusqu'à 30 % d'économies d'impôts sur son investissement (en 2011, les économies d'impôts pouvaient aller jusqu'à 25 % puis, la crise de la dette souveraine aidant à prendre conscience des limites du budget de l'État, elles ont été ramenées, pour un couple marié et sur la base d'un investissement de 300 000 €, à 18 %).

Pour un massif sous-doté en hébergements locatifs comme celui des Pyrénées, ce sont 46 000 lits qui ont été programmés selon ce dispositif, dont 68 % en montagne de Midi-Pyrénées, 18 % en montagne d'Aquitaine et 13 % en Cerdagne-Capcir-Haut-Conflent (Languedoc-Roussillon).

[insérer Figure 16 : Capacité d'hébergement des stations pyrénéennes et alpines en 2008]

L'enjeu est important : lorsqu'ils seront exploités en phase de croisière, les 46 000 lits de résidences de tourisme construits dans le cadre de la loi Demessine généreront un marché de 900 à 950 000 clients à l'année, réparti sur les 3 saisons (hiver, été, intersaisons), soit 6 à 6,5 millions de nuitées touristiques.

3.2.2. Les causes de l'inachèvement des programmes dans les Pyrénées

Parce qu'ils ont été programmés bien plus tard que dans les Alpes et, de ce fait, rattrapés par la crise financière de 2007-2012, certains secteurs des Pyrénées ont été victimes de la défaillance de promoteurs, entraînant le non-achèvement des travaux dans les résidences, puis l'absence et le retrait du gestionnaire. Le processus de l'apparition de la friche liée aux résidences de tourisme neuves est assez simple, notamment dans le massif frontalier qui a été touché de plein fouet par l'effondrement de la demande espagnole. Par effet de domino, les services de l'État, constatant la rupture du contrat initial ouvrant droit à des avantages fiscaux, ont été conduits à prendre dans ces cas-là des mesures confiscatoires, telles que le non-reversement de la TVA sur travaux et la reprise de réductions d'impôts qui étaient accordés par la loi. Ces sanctions se sont ajoutées au fait que de nombreux investisseurs particuliers de certains sites lancés surtout à partir de 2007 n'ont toujours pas reçu le moindre loyer, ce qui a provoqué des drames personnels puisque ces propriétaires ont acheté à crédit et qu'il leur faut rembourser ce crédit, quels que soient les résultats de leur mise en location.

Ce sont ces expériences qui ont été relevées dans les 11 stations de ski de Cerdagne et Capcir (Pyrénées-Orientales). Avec 15 100 habitants, ce territoire (les hauts cantons de Saillagouse et de Mont-Louis) est fortement peuplé (+ 46 % depuis 1968) du fait d'un apport de jeunes actifs s'installant dans le pays. L'aménagement touristique y a été réalisé autour du climatisme, en crise aujourd'hui, et des stations de ski (Bachimon et coll. 2011 ; Vles, 2012). Le tourisme hivernal y représente 80 % du chiffre d'affaires du tourisme (1,4 million de journées skieurs/saison), mais c'est une activité soumise aux aléas climatiques avec un net raccourcissement des séjours. Bien ancrée sur des sites à vocation nationale (Font Romeu, Les Angles), la dynamique des neiges catalanes apparaît moins favorable que celle des Pyrénées françaises dans leur ensemble (33 % en volume) ou de l'ensemble des stations de montagne situées en Zone de revitalisation rurale (49 % du volume des stations en ZRR) (Pamir, 2011 : 12). Si les villages-stations accusent un repli de 5 % de leur produit réel au cours de la dernière décennie (Vlès 2011), Les Angles, Pyrénées 2000, Font Romeu dégagent une augmentation de 30 %, qui reste cependant moins forte que dans l'ensemble des ZRR bénéficiant de l'impact immobilier provoqué par la loi Demessine. Toutes

ces dix stations ne représentent d'ailleurs que 11 % de l'activité ski du massif des Pyrénées, qui en font actuellement une destination hivernale mineure⁵⁹.

Par comparaison, c'est loin d'être le cas de la Haute-Vallée des Gaves dans les Pyrénées centrales, qualifiée de première vallée touristique des Pyrénées et qui regroupe six stations de ski dont 5 « alpines », 5 stations thermales, un site de pèlerinage mondial, quatre grands sites de Midi-Pyrénées (Lourdes, Pont d'Espagne, Pic du Midi de Bigorre, Gavarnie) (figure 9). Composée de trois cantons et peuplée de 16 000 habitants, elle accueille plus de 2,5 millions de nuitées touristiques/an grâce à ses 33 200 lits marchands et 8 400 résidences secondaires. Au contraire de la Cerdagne et du Capcir (figure 10), le produit des domaines skiables y progresse fortement en volume (+ 26,9 % de 2000 à 2010), la vente des activités de thermoludisme de + 87 % de 2000 à 2007. Pour autant, le rendement des hébergements touristiques baisse (à Cauterets, par exemple, ils passent de 47 nuitées/lit/an en 1999 à 39,8 en 2009). Ainsi, la capacité d'hébergement en augmentation croissante (+ 12 % en dix ans) ne réussit pas à assurer la croissance touristique de ce territoire. On y déplore de plus en plus la présence de volets clos et un patrimoine vieillissant alors que dans le même temps la rareté du foncier a conduit à une augmentation exceptionnelle des prix de l'immobilier. La part des résidences secondaires reste prépondérante dans cet immobilier touristique (38 300 lits soit 80 % de l'immobilier de loisir), peu mis en marché (62 % de ce parc ne sont jamais loués) et la défiscalisation a eu peu de prise sur ce territoire (5 % seulement des résidences secondaires ont été créées sous forme de résidence de tourisme).

Contrairement aux Hautes-Pyrénées, l'effacement récent de l'effet frontière en Cerdagne et en Capcir induit un rapport d'influence forte du marché barcelonais : 2/3 de son marché touristique est sous influence de la construction immobilière espagnole qui a gonflé artificiellement la croissance (Pamir 2011 : 14). Les conditions financières données par leurs banques aux Espagnols jusqu'en 2010 et qui ont conduit au surendettement immobilier du pays, ont eu des effets majeurs sur les dépôts de permis de construire visant à augmenter les capacités des hébergements touristiques de la Cerdagne et du Capcir, multipliées par dix en 40 ans. Avec une capacité d'accueil de près de 110 000 lits qui produit entre 4,3 et 5,5 millions de nuitées/an et de 20 000

⁵⁹ L'ensemble de l'espace montagnard oriental des Pyrénées (stations des Pyrénées orientales en France, de la Serra de Cadí en Catalogne-Espagne et de l'Andorre) produit 4,5 millions de journées de ski, soit 39 % du massif des Pyrénées.

résidences secondaires (dont 20 % sont détenues par des propriétaires espagnols), son parc s'est accru de 694 % depuis 1968. Après avoir atteint 3 000 €/m² en 2006, les valeurs vénale des appartements de loisirs y sont retombées autour de 2 200 €/m² en 2011 (La Vie Immobilière, 11-2011). Toute l'économie locale a profité de cette bulle immobilière : le volume et la structure des activités du secteur privé montrent une progression de 10 % des emplois ces dix dernières années, dont + 29 % pour les activités caractéristiques du tourisme (39 % des emplois du secteur privé), + 9 % dans le secteur du bâtiment, + 5 % dans celui des services et commerces à la personne (CCI). Mais ces emplois sont marqués par la saisonnalité, les cycles conjoncturels, l'obsolescence des équipements et du parc immobilier. Les réalisations immobilières subissent le contrecoup de la crise financière qui se manifeste avec une ampleur mondiale à compter du second semestre 2008. L'article 41 de la loi de finances pour 2012 tire d'ailleurs le même bilan « *des conséquences désastreuses d'encadrement d'une loi qui a manifestement pâti de l'absence de verrous de sécurité financière entre les trois groupes concernés par ce type d'opération : promoteurs, gestionnaires, investisseurs* » (Nayrou Assemblée nationale 14 novembre 2011) : les avantages fiscaux de la loi Demessine sont définitivement supprimés.

C'est dans ce contexte local et dans un environnement économique international particulier qu'ont donc été mis en chantier entre 2000 et 2010 près de 6 100 lits touristiques en Cerdagne-Capcir, dont aujourd'hui 4 000 sont exploités sous le statut de résidence de tourisme. L'ensemble aurait pu apporter à ce territoire 17 000 lits si tous les projets avaient été réalisés. C'est peu par rapport à l'ensemble de la chaîne des Pyrénées (46 000 lits programmés, 31 500 en Midi-Pyrénées, 14 500 lits dans les Pyrénées-Atlantiques). C'est beaucoup quand on sait que les hébergements programmés ont été construits sur des sites qui étaient peu ou pas dotés de résidence de tourisme en 2000, en stations d'altitude. Plutôt que de favoriser systématiquement les opérations de rénovation de l'ancien, ce sont des constructions d'hébergements neufs en périphérie des stations qui ont été entreprises, contribuant ainsi à l'extension des stations en *métastations*. Pourtant, les résidences ZRR dans les Pyrénées pouvaient porter sur la rénovation du bâti existant, le recyclage de friches touristiques, la valorisation de monuments remarquables dans les villages anciens.

Le retournement économique dans le secteur des résidences de tourisme en montagne entamé à partir de l'été 2008 montre bien les limites de la loi sur le marché : ces nouveaux hébergements ont de toute façon une vie limitée en termes d'obligation de mise en location (1 500 lits de

résidences de tourisme, parfois en situation de front de neige, ont été débanalisés depuis 2005 dans les Pyrénées). Ils imposent d'anticiper des stratégies immobilières relais pour prendre la suite de création d'hébergements nouveaux dès que ces résidences de tourisme sortent d'un cycle de « lits chauds » pour rejoindre la masse de « lits froids ».

[insérer ici Figure 18 : photo de la Friche de la résidence de tourisme Pyrénéal-Eyne en 2012, V. Vlès]

Le retournement économique apparu en juillet 2008, fortement lié à une spéculation financière sur la construction et le bâtiment (USA, Espagne), renforcé en France à partir de juillet 2009 par des garanties supplémentaires dans le cadre de la loi Novelli, a accéléré la surabondance des nouvelles offres touristiques par rapport à la demande, le signal d'incitation fiscale vers l'investisseur étant plus rapide à produire ses effets d'aubaine que le montage simultané d'une exploitation des établissements sur la base de clientèles nouvelles qui ne peuvent exister tant que les formes du produit touristique restent aussi fragiles et peu organisées. D'autant que la résidence touristique n'est pas la seule forme de construction neuve de loisirs à voir le jour : dans la dernière décennie, la commercialisation de résidences secondaires non locatives (lits froids) a atteint un rythme annuel moyen de 500 lots/an en Cerdagne et Capcir. Quatre mille logements individuels ont été ainsi construits sur les communes de ce territoire à des fins touristiques, soit 20 000 lits supplémentaires de 1999 à 2009 : le rythme annuel de la construction de logements sur ces deux cantons de haute montagne équivaut à celui du cordon littoral du Roussillon dans son ensemble, pourtant déjà doté de plus de 400 000 lits touristiques. Dans ce cadre, les logements construits dans le cadre des résidences de tourisme (995 logements) représentent 24 % du marché de la construction alors qu'elles représentent en moyenne 61 % de la croissance du parc immobilier dans toutes les régions concernées par la loi Demessine. La production de lits chauds en résidences de tourisme par défiscalisation n'est donc pas seule responsable des friches, mais elle y contribue fortement.

Conclusion de la troisième partie : Une économie immobilière des plus fragiles

Dans ces cas certes marginaux, mais représentant tout de même 22 407 lits dans les Pyrénées, la chimère d'un développement de la montagne lié à une économie de la rente foncière et immobilière cache mal une *grande illusion*, celle d'une urbanisation productrice de profits : on voit comment, sous l'effet conjugué de l'éclatement de la bulle immobilière espagnole et de la crise financière de 2007, ce système fragile de financement de l'immobilier neuf de loisirs marchand peut aussi déboucher à long terme, dans les Pyrénées, sur des crises locales redoutables et des friches touristiques dommageables.

Les opérations de réhabilitation, quant à elles, se sont heurtées à des besoins financiers considérables, hors de portée de la majorité des communes de cette montagne, auxquelles en reviennent – avant et encore depuis la loi montagne — l'initiative, le pilotage et le portage financier.

Le traitement du vieillissement des stations est devenu une mission impossible dans ces lieux urbains au potentiel fiscal contraint et cela explique en partie la « fuite en avant » immobilière dans le neuf. Avec des activités la plupart du temps en limite de rentabilité, un parc d'hébergement des plus obsolètes, un poids de la dette publique locale souvent considérable et des opérateurs sans moyens, les acteurs (collectivités territoriales, grands opérateurs d'infrastructures, propriétaires, gestionnaires, agents immobiliers) assistent, impuissants, au « glissement » du parc vers une sortie du marché. Et au déclasserement lent de leur station. Aux Baléares, cette descente en gamme n'a pu être arrêtée que par un réinvestissement massif de la communauté autonome.

Conclusion générale

Le renforcement de l'attractivité des stations touristiques de montagne, leur ancrage territorial modifié sous le double effet de l'intercommunalité et des partenariats entre secteur public et secteur privé, les difficultés de financement de l'immobilier de loisirs ont transformé les liens qui unissaient traditionnellement ces pôles de croissance touristique avec leur fondement historique prétouristique, la culture, le patrimoine, l'économie, les traditions des populations locales. Dans sa thèse sur les « Systèmes touristiques localisés » (STL), Perret avait proposé en 1992 une lecture de la réalité des stations (de ski et d'alpinisme plus que de montagne) autour de deux modèles de stations, en fonction des liens qu'ils entretenaient avec « le territoire », c'est-à-dire l'espace social, culturel, politique et économique des stations. À l'époque, c'était une avancée majeure de la recherche que de parvenir à une hypothèse d'analyse différentielle de l'espace touristique montagnard et de démontrer l'opposition de modèles très différents dans cet ensemble.

Cette perspective théorique qui opposait la « station intégrée » à la « station-village » convenait assez bien pour expliquer la disparité originelle des stations alpines (George-Marcelpoil 2008). Elle a longtemps permis aux chercheurs d'entreprendre toute une série d'études fines — surtout dans les Alpes — sur les formes de leur ancrage territorial, sur la manière dont elles s'insèrent dans leur territoire environnant et de mettre en évidence le rôle de ces formes d'ancrage dans leurs trajectoires d'évolution, induisant ou non des bifurcations. Ce modèle a révélé une lecture bipolaire des stations, adaptée au cas alpin : dans un cas, on considère la station en montagne comme un produit exogène, issu de l'application de modèles immobiliers et fonciers capitalistiques et « étrangers » aux potentiels et volontés locales, répondant à des logiques mondialisées et promues par des acteurs au mieux nationaux, la plupart du temps internationaux. Dans l'autre, on la modélise comme un produit endogène qui témoigne d'une valorisation de l'identité culturelle régionale, d'une intégration socio-économique au milieu et qui contribue à les renouveler.

On a vu dans les chapitres précédents que ce schéma dual est insuffisant, incomplet en tous cas, pour expliquer la pénétration de facteurs exogènes poussant à la mutation urbaine de toutes les stations et leur transformation en *métastation* dans les massifs « périphériques ».

Si la question de l'efficacité économique est encore fréquemment mobilisée et appropriée dans les discussions sur la transformation des stations, la distinction originelle de Perret des formes d'ancrage de la station dans son territoire en deux pôles opposés doit aujourd'hui tenir compte

des apports récents qui viennent à la fois les enrichir, mais également les complexifier notablement dans plusieurs domaines : celui des essais théoriques dans le domaine de la gouvernance (Simoulin 2007, Taiclet 2007), de la sociologie des réformes et des institutions intercommunales (Desage & Guéranger 2001) et celui des avancées interdisciplinaires sur les interdépendances entre tourisme, environnement, urbanité entreprises par l'urbanisme, la géographie, l'anthropologie, l'écologie. Les recherches ont replacé l'analyse des stations de montagne dans un champ économique très large et à long terme. Le concept d'« anthroposystème⁶⁰ » pourrait permettre d'aller plus loin.

La prise en compte de facteurs comme l'intégration dans le raisonnement des milieux environnants anthropisés ou non (Clarimont & Vlès 2008) oblige à concevoir la station comme une ville ou un village *se transformant* afin de « *contribuer activement à la protection du patrimoine naturel et culturel, inclure les populations locales et indigènes dans sa planification, promouvoir son développement et son exploitation dans une contribution à leur bien-être, proposer aux visiteurs une interprétation du patrimoine naturel et culturel* »⁶¹. Plus riche que le modèle analytique des systèmes locaux touristiques de Perret, ce positionnement en référence à la nature et à la culture est progressivement apparu dans le milieu des années 1980, poussé dans l'actualité par les mauvais résultats de la fréquentation touristique de la montagne, et singulièrement celle de l'hiver, qui connaissent un tassement voire une diminution en parts de marché. Depuis ces avancées de la science qui, sans le dire, remettent en cause la lecture dichotomique issue de la théorie des systèmes locaux touristiques, d'autres crises inhérentes aux implications culturelles, agricoles, foncières qui touchent les domaines de l'immobilier sont venues s'associer à celle de la fréquentation hivernale de la montagne. Elles posent des questions opérationnelles (d'outils) et des questions nouvelles de recherche, notamment en terme de gouvernance territoriale.

On constate que, loin des stations intégrées initiales et des stations-villages, les stations de montagne sont devenues des villes dont la gestion relève d'une extraordinaire complexité. On voit que toute une série de facteurs y contribue à l'hybridité de l'action publique et de l'intervention privée, mais également des filières et des acteurs, mixité qui a toujours existé (ce que nous démontrent les historiens du tourisme) mais dont on a souvent négligé les aspects secondaires. C'est le symptôme principal, avec la contractualisation, de la gouvernance territoriale, de la mondialisation des pratiques et des marchés qui induisent une porosité de plus en plus prononcée

⁶⁰ Chapitre 2

⁶¹ Déclaration de Québec sur l'écotourisme 2002 : 2.

entre les échelles territoriales, que l'on ne peut plus classer simplement en deux catégories distinctes. La clientèle de séjour traditionnelle laisse peu à peu place à une clientèle présentielle favorisant les résidences secondaires et de plus en plus les résidences principales, induisant par là même une forme inusitée « d'étalement urbain » en montagne, phénomène impliquant des transformations immobilières et foncières mal maîtrisées ; la clientèle hivernale est devenue de plus en plus exigeante et réactive face aux conditions d'enneigement et de résidence, de qualité de « l'habiter » et des services et équipements urbains associés à la montée de l'hypermodernité ; nombre de stations doivent faire face à la gestion et au remboursement de la dette, des héritages souvent lourds du modèle fordo-taylorien issu du plan neige ; dans l'espoir de retrouver (ou de fidéliser) des clientèles tentées par des pratiques de plus en plus variées (de nature, d'aqualudisme, de découverte du patrimoine) et de faire face aux échéances financières issues de la période d'équipement à marche forcée du domaine skiable (remontées, canons à neige, sécurité), un certain nombre de stations de taille modeste et de « moyenne altitude », au demeurant essentielles pour le maintien de la population et de l'emploi en montagne, se regroupent afin de mutualiser les coûts des équipements de modernisation.

Dans cette situation de mutation des lieux et des politiques publiques qui caractérise la gouvernance des stations, une des questions essentielles pour agir est d'en accompagner les conséquences sur la transformation de l'action publique et sur sa recomposition.

Des évolutions structurelles se sont fait jour en la matière depuis quelques années. Elles tendent à renouveler fortement les liens de solidarité territoriale, le management et la gouvernance des collectivités locales en questionnant les rapports qu'entretiennent les stations touristiques de montagne avec leur territoire et la technicisation des débats qu'elle induit. De nouvelles formes d'ancrages issues de l'intercommunalité sont à l'œuvre particulièrement dans les stations thermales anciennes ou dans les stations de ski en dessous du seuil de la rentabilité d'exploitation, confrontées ou non aux problèmes d'enneigement ou aux phénomènes du changement climatique. Des expériences de redéfinition des solidarités territoriales sur la base non plus de l'accord politique, mais des interdépendances entre filières économiques et systèmes (agroforestiers, pastoraux, résidentiels, etc.) naissent çà et là et ont des impacts sur le rôle traditionnel de gouvernance des stations de montagne.

Ces *métastases* sont le fait d'un mouvement de « réinscription » territoriale en montagne, mouvement associé parfois à deux objectifs qui percent dans les discours, mais sont encore bien mal engagés dans les faits : la *diversification des activités* (qui nécessite d'accroître l'espace de

gestion territoriale du tourisme afin d'augmenter la diversité et la complémentarité des formes de l'offre — objectif tout de même encore assez éloigné du modèle théorique de l'écodéveloppement) et la recherche d'un *modèle d'adaptation à une forme nouvelle de modernité* qui ne serait plus celle du « tout ski », mais dont on saisit encore mal le positionnement économique, social et politique.

On décèle sur le terrain une volonté d'enclencher le développement de ces *métastases* à partir d'autres ressources territoriales que les seules gestions immobilière et foncière liées à l'activité neige, tout en ne tournant pas le dos à l'héritage de cette modernité. Dans ces facteurs de mutation des stations de montagne, opposer des systèmes productifs irréductibles, l'un « intégré », « fordo-tayloriste » et l'autre soucieux d'un nouveau modèle de développement, fondé sur l'écotourisme ou le tourisme durable semble vain. On peut considérer que les transformations des ancrages des stations reposent désormais plutôt sur un repositionnement soucieux du développement et de l'urbanisme durable, à la recherche de l'équilibre des anthroposystèmes à long terme, sans doute par une gouvernance mieux partagée à l'échelle des vallées et des massifs.

Glossaire

Ancrage : Mobilisée par George-Marcelpoil (2007) pour désigner l'ensemble des liens tissés entre le tourisme et son territoire support et par Vlès (2007) pour les rapports entre la station, son territoire environnant et son évolution dans le temps et dans le marché, la notion d'*ancrage fonctionnel* renvoie à des questions d'adéquation du lieu productif (la station) au sein de son système productif, comme *l'implication économique* que fait Zimmermann et coll. (1995, 2000) de la firme au sein de son système productif ou de la *territorialisation* d'une activité économique en termes de ressources décrite par Colletis et Pecqueur (1993). La notion d'*ancrage territorial* renvoie à *l'ensemble des liens tissés entre la station de tourisme, son territoire originel et son espace de déploiement désormais élargi et modifié*.

Aire touristique : L'aire touristique peut être approchée comme le territoire économique, social et politique marqué par des relations soutenues entre une station et son hinterland. Gunn (1972, 1997) explique bien comment l'environnement spatial de l'attraction touristique d'un site peut être envisagé en trois cercles concentriques insérés en poupées gigognes : le « nucleus » est la raison d'être qui attire les touristes ; plus large et autour, une zone qu'il appelle « inviolate belt » est le lieu de la mise en scène touristique ; au-delà, un périmètre encore plus large, la « zone of closure » donne au lieu touristique un contexte plus large d'attraction, tout aussi indispensable, car complémentaire.

Apoptose : Le terme *apoptose* est utilisé en biologie pour désigner la mort génétiquement autoprogrammée d'une cellule. Cette image de la capacité qu'ont les arbres à perdre leurs feuilles en automne afin de résister à la déshydratation et au gel en hiver avant de reverdir au printemps est utilisée par Marc Guillaume, membre du Cercle des économistes, pour qualifier la nécessaire transformation de l'économie et de la finance. Les crises immobilières qu'ont à affronter les stations pyrénéennes appellent également à une mutation des stratégies urbanistiques et immobilières des acteurs.

Attractivité touristique : Néologisme prétentieux et peu utile, par rapport à *attrait*, le terme « attractivité » est suffisamment utilisé dans le monde du tourisme pour qu'on donne ici quelques précisions le concernant. Aujourd'hui la destination montagne se place, toutes saisons

confondues, en 3^e position des destinations « *attirant les Français* » (Atout France 2013). Cette attirance s'exprime particulièrement l'hiver (64 % d'attraction, contre 57 % l'été), même si l'été reste la saison la plus fréquentée (sauf dans les Alpes). Mais cette « attractivité » vis-à-vis de la destination montagne peine à se concrétiser en fréquentation, qui est même globalement en baisse, été comme hiver. En 4 ans, la montagne française a perdu près de 6 millions de nuitées, soit 5 % de sa fréquentation. Sur les dix dernières années, ce chiffre est d'environ 10 %. « L'attractivité touristique » (Crouch 2011) des stations repose sur les attributs de la destination et sur la perception qu'en ont les visiteurs. Au fondement de « l'attractivité » des massifs et de leurs eaux thermales, puis de leur climat, du soleil et du ski, les stations ont *construit* autour de l'attrait d'une nature « originelle », parfois sauvage, extraordinaire, parfois guérissante et bienfaitrice aussi. Elles ont aménagé cette « sauvagerie » pourtant déjà façonnée depuis des millénaires par les actions anthropiques.

Les touristes enquêtés en station de ski font référence, de manière toujours plus ou moins implicite, à l'existence *d'un lien entre la qualité de l'aménagement urbain en station et l'attrait de la destination*, qu'ils nomment « attractivité ». Dans cette « attractivité », le facteur du traitement des espaces publics est jugé important (399), même s'ils ont du mal à définir précisément ce qu'est un « espace public » (Hatt 2011). Les espaces publics sont extrêmement structurants pour le tourisme en station. Ils engagent, par l'élément d'ambiance qu'ils y dégagent, notre rapport au monde.

Communauté de communes : La communauté de communes (CC) est un EPCI regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave. Elle a pour objet d'associer des communes au sein d'un espace de solidarité en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace. Les conditions « d'un seul tenant et sans enclave » ne sont pas exigées pour les communautés de communes existant à la date de la publication de la loi du 12 juillet 1999 ou issues de la transformation d'un district ou d'une communauté de villes en application de cette même loi (*cf. art. 51 et 56*).

Économie présentielle : 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.

Établissement public de coopération intercommunale : Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont des regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration de « projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité ». Ils sont soumis à des règles communes, homogènes et comparables à celles de collectivités locales. Les communautés urbaines, communautés d'agglomération, **communautés de communes**, syndicats d'agglomération nouvelle, **syndicats de communes** et les **syndicats mixtes** sont des EPCI.

Espace public : Avec Françoise Choay et Pierre Merlin (1996 : 320), on considèrera que « *l'espace public [est] 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* ». L'espace public en station touristique est une notion assez complexe de lieux ouverts aux circulations et rencontres. L'usage du mot « public » tend à le confondre, en station touristique, avec celui de spectateur (Zask). Il sous-entend que les espaces d'accueil et de circulation s'ouvrent sur un paysage où se perd le regard. L'épaisseur du lieu et l'épaisseur du temps s'y superposent. Ces « lieux urbains » ont, en station, une capacité ludique, déambulatrice, spectatoriale. Cette intégration d'usages extrêmement différents en un même lieu provoque des tensions différentes entre un modèle du dedans et un modèle d'ouverture sur l'extérieur.

Résidence secondaire : Les résidences secondaires sont des logements utilisés pour les week-ends, les loisirs ou les vacances pour des saisons touristiques dans les stations touristiques, dans les stations balnéaires, de sports d'hiver, etc. On y classe également les logements meublés, loués ou à louer. Sont inclus dans cette catégorie de logements les cas de multipropriétés ainsi que les gîtes ruraux, les villages de vacances « en dur » et les hôtels résidences de tourisme. Est exclu le logement mobile sédentarisé, caravane ou mobile home installé à demeure sur un terrain. (INSEE 1999).

Résidence de tourisme : La résidence de tourisme classée par le Préfet (arrêté du 14 février 1986) est un ensemble de logements ou de chambres géré pendant une durée de 9 années par un exploitant unique qui organise une commercialisation à l'international sur ce bien qui ne lui appartient pas (contrat de longue durée à une société d'exploitation).

Station touristique : En janvier 2000, l'Observatoire national du Tourisme (ministère délégué au tourisme), dans son « dictionnaire des concepts et des méthodes de l'observation touristique », définit la *station touristique* comme « *à la fois une ville (ou un bourg) qui fait l'objet de politiques*

d'aménagement et d'urbanisme touristiques et un pôle de vente de services regroupant des entreprises variées » (p. 113), reprenant ainsi une approche globale du concept de station touristique : « *système territorial de production et de distribution de biens et services de loisirs : une unité spatiale organisée d'hébergements et d'équipements offrant un ensemble de prestations généralement diversifiées, gérée comme une ville, mais aussi comme un pôle de vente de services regroupant des entreprises variées* » Vlès (1996-1 : 5). C'est ce sens que l'on reprend ici et qui déborde largement le seul classement ministériel dans le cadre de l'abondement de la DGF (2006). Pour sa part, la *station classée de tourisme* (réforme du 14 avril 2006, articles L. 133-13 à 16 du code du tourisme), est une appellation juridique et fiscale qui recouvre les 6 anciennes catégories de stations classées : hydrominérales, climatiques, balnéaires, de tourisme, uvaux, de sports d'hiver et d'alpinisme. En Aragon, la loi 6/2003 de Turismo de Aragón (titre I, Chapitre III) définit la commune touristique sur les mêmes bases quantitatives que la législation française. (Capítulo IV. Ley del Turismo de Aragón n° 6/2003 du 27 février : « *sont centres de ski et montagne, les complexes touristiques qui forment un ensemble coordonné d'équipements en remontées mécaniques, pistes et installations complémentaires d'usage public* »). À partir des années 1960, 16 stations de ski ont été créées dans les Pyrénées espagnoles qui viennent s'ajouter aux 3 stations thermales existantes en versant Sud.

En France, la catégorie ancienne des stations classées d'alpinisme et de sports d'hiver ne couvre pas tous les sites urbains à partir desquels on pratique les sports d'hiver ou d'été, le thermalisme ou l'aqualudisme, la villégiature et le climatisme en montagne en France. Pourtant, le chiffre exact de stations ne peut être approché que par le type de classement d'avant la réforme de 2006 : la zone des massifs de montagnes totalise plus de la moitié des stations classées au niveau national (286 sur un total de 525 en 2012). On évalue le chiffre total des stations françaises (classées et non classées) dont l'activité est liée à la pratique des sports d'hiver à environ 295 correspondant à 329 domaines skiables (DEATM-Audit France 2008), selon que l'on associe ces villes ou villages à une plus ou moins grande diversité de sites depuis les stades de neige jusqu'aux grandes stations d'altitude. Cependant, le modèle des stations intégrées n'a concerné que peu de sites, surtout concentrés dans les Alpes et c'est plutôt la diversité des types de stations qui prévaut aujourd'hui. Par ailleurs, il convient de rajouter à ces quelque 300 stations de ski 50 stations thermales (23 dans les Pyrénées) et une majeure partie des 278 « Stations vertes de vacances » et des 72 « Plus beaux villages », soit environ un total de 650 *unités urbaines qui vivent du tourisme de montagne* en France et qui font vivre nombre de vallées.

Système touristique local (STL) : Fondé sur les recherches de Jacques Perret, le modèle théorique de système touristique local (STL), revisité et développé dans la thèse d'Emmanuelle George-Marcelpoil en 1997 et dans son HDR en 2008, a parfois été présenté comme un outil d'analyse applicable à tous types de stations, c'est-à-dire comme un des paradigmes pour la compréhension et la description de la production de l'aménagement touristique ; en la matière, le concept de SPL appliqué aux territoires touristiques (le SPL est alors nommé « STL ») a permis de vérifier que le fonctionnement et les faits d'une économie et d'une société touristiques peuvent être directement comparables aux résultats prédits par cette théorie-paradigme. Cependant, les analyses d'exploration et de description de terrain des chercheurs, et notamment celles développées dans les travaux d'Emmanuelle George-Marcelpoil, ont mis en avant quatre mutations essentielles des territoires touristiques locaux et ont révélé les insuffisances du modèle des STL pour expliquer l'apparition de faits nouveaux qui se sont reproduits avec régularité : ces quatre facteurs enrichissent le paradigme en suggérant de prendre également en compte la profonde évolution de l'industrie touristique qui impose aux territoires de se « professionnaliser », l'importance déterminante du comportement du touriste, plus exigeant et évoluant dans un marché fragmenté et mouvant, la généralisation d'une approche stratégique et « qualité » dans les politiques de développement touristique, et, enfin, la prise en considération des réflexions et des politiques publiques menées à des niveaux d'intervention supérieurs et qui exigent une meilleure planification du développement économique et touristique.

Territoire touristique : Le terme polysémique de « territoire » traduit l'exercice d'un pouvoir d'organisation ou hiérarchique sur un espace politique, économique et/ou social, il est caractérisé avant tout par des continuités à l'intérieur du territoire

Bibliographie

- ABRIC J.C., 1994, « Les représentations sociales : aspects théoriques », dans J.C. Abric (dir.), *Pratiques sociales et représentations*, chapitre 1, Paris, PUF, 11-35.
- AFIT, 2000, *Carnet de route de la montagne*, Paris, AFIT, 158 p.
- AGENCE FRANCAISE DE L'INGENIERIE TOURISTIQUE, 1999, *Les espaces publics des stations de montagne*, Paris, AFIT, 111 p.
- AGENCE FRANCAISE DE L'INGENIERIE TOURISTIQUE, 2000, *Carnet de route de la montagne, de l'écoute des clients à l'action marketing*, Paris, AFIT, 155 p.
- AGENCE FRANCAISE DE L'INGENIERIE TOURISTIQUE, 2001, *Piloter le tourisme durable dans les territoires et les entreprises*, Paris, AFIT, 113 p.
- AGUT B., 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 d'aménagement et développement territorial, Toulouse, Université de Toulouse Le Mirail, 131 p.
- ALLEIN B., 2009, *Le partenariat public-privé. L'exemple des stations de ski*, Pau, Université de Pau et des pays de l'Adour, Mémoire de VAE de Master 2 Aménagement touristique, 94 p.
- AMIROU R., février 2007, « Tourisme et post-modernisme : les métamorphoses de l'authenticité », *Revue Espaces*, n° 245, Paris, Éditions ETE, 46-53
- AMOUDRY J-P, 2002, *Rapport d'information de la Mission chargée de dresser un bilan de la montagne*, Sénat, Rapport n° 15, session ordinaire de 2002-2003, Paris, Sénat, 368 p et annexes
- ANEM, 2007, *Au-delà du changement climatique, les défis de l'avenir de la montagne*, Rapport au 23e Congrès, Paris, ANEM, 102 p.
- ARCUSET L., 2009, « Logiques touristiques en station de haute montagne : quelles évolutions possibles vers la durabilité ? », *Revue de géographie alpine* [En ligne], 97-3 | 2009, mis en ligne le 09 décembre 2009, Consulté le 05 janvier 2010, URL : <http://rga.revues.org/index1049.html>
- ARCUSET L., 2013, *La prise en compte de la diversité des acteurs dans un processus de tourisme durable*, Thèse de doctorat de l'Université de Grenoble, soutenue le 10 octobre 2013, Grenoble, UMR PACTE, 520 p.
- ARNAUD D., 1975, *La neige empoisonnée*, Paris, Alain Moreau, 299 p.
- ARRIPE R., 1978, *Histoire et petites histoires de Gourette*, Pau, Marrimpouey, 156 p.
- ASCHER F., 2000, *La société hypermoderne. Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, Paris, Éditions de l'Aube, 300 p.
- ASCHER F., 2001, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Paris, Éditions de l'Aube, 110 p.
- ASCHER F., 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 345 p.
- ASCHER F., 2005, *La société hypertexte*, La Tour d'Aigues : L'Aube.
- ASPAN Association suisse pour l'aménagement national, 1993, *La limitation de la construction des résidences secondaires : modèles et recommandations à l'intention des localités*. Berne.

- ATOUT FRANCE, 2013a, *Panorama du tourisme de la montagne*, Cahier n° 1 : l'offre et la fréquentation, Col. Observation touristique n° 31, Paris, Éditions Atout France.
- ATOUT FRANCE, 2013 b, *Panorama du tourisme de la montagne*, Cahier n° 2 : emploi et retombées économiques, Col. Observation touristique n° 34, Paris, Éditions Atout France, 230 p.
- BACHIMON, Ph. 2003, « Indicateurs géographiques de la résidence temporaire. Demande sociale et offre disciplinaire » dans J. Maby, *Objets et indicateurs géographiques*, Actes 4, Avignon, UMR-Espace, 121-132.
- BACHIMON Ph., 2007, « Les résidentes secondaires et le tourisme », *Habitat rural. Quelles nouvelles dynamiques*, POUR 195, GREP, 35-41.
- BACHIMON Ph, ARCUSET L., BARDE Ch., DALAMA G. DERIOZ P., 2008, « Le développement touristique durable en montagne : comment mobiliser les acteurs locaux. » dans S. Clarimont et V. Vlès, *Tourisme durable en montagne — Entre discours et pratiques*, Paris, AFNOR, 99-115.
- BACHIMON P., DERIOZ P., MARC M., 2009, « Développement touristique et durabilité en Cerdagne française », *Revue de géographie alpine* [En ligne], 97-3 | 2009, mis en ligne le 11 décembre 2009, Consulté le 05 janvier 2010. URL : <http://rga.revues.org/index1056.html>
- BACHIMON Ph., DERIOZ P., VLES V., 2011, « Développement touristique et mise en patrimoine des paysages et de la culture montagnarde : Paradoxes et synergies en matière de développement durable. Exemple de la Cerdagne », Colloque international *Ressources patrimoniales et alternatives touristiques : entre Oasis et Montagne*, Ouarzazate, 21 avril 2011.
- BACHIMON Ph., DERIOZ P., VLES V., 2013a. « Quelle place pour les patrimoines culturels et paysagers dans le développement touristique de la Cerdagne ? Pyrénées – France. Rémanences, fragilités contemporaines et interrogations sur la durabilité du modèle », in *Ressources patrimoniales et alternatives touristiques : entre Oasis et Montagne*, EDYTEM, n° 14-2013, Université de Savoie, 15-24.
- BACHIMON Ph., 2013 b, *Vacances des lieux*, Paris, Belin, 255 p.
- BAILLEUL, H. FEIDEL, B. THIBAUT, S., 2012, « La structure de l'habiter : éléments de connaissances et perspectives pour les sciences du projet » *Habiter : vers un nouveau concept ?*, Armand Colin /Recherches, 245-262
- BARRADO TIMON D. & GALIANA MARTIN L., 2006, « Ideas y modelos de planificación territorial en los orígenes del turismo de masas español. La Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional frente a la Ley del Suelo » *Investigaciones geograficas n°39*. En ligne, URL : www.cervantesvirtual.com/.../los-centros-de-inter-turstico-nacional-y-el-despegue-del-turismo-de-masas-en-espaa-0/
- BASSAND M., COMPAGNON A., JOYE D., STEIN V., 2001, *Vivre et créer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 223 p.
- BERDET M., 2013, *Fantasmagories du capital ; l'invention de la ville-machine*, Zones.
- BERQUE A., 2000, *Médiance. De milieux en paysages*, Reclus, coll. Géographiques, Paris, Belin, 156 p.
- BERTRAND C. et G., RAYNAUD J., 1978, « Le Sidobre (Tarn). Esquisse d'une monographie », *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, vol. 49, n° 2, « Géosystème et aménagement », 259-314.
- BERTRAND G., 1978, « Le paysage entre la nature et la société », *Géosystème et aménagement*, *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, vol. 49, n° 2, 239-258.
- BESSE J-M., 1992, « Entre modernité et postmodernité : la représentation paysagère de la nature », *Du milieu à l'environnement : pratiques et représentations du rapport homme/nature depuis la Renaissance*, Paris, Economica, 89-121.
- BIGANDO, E., 2004, « Entre le social et le sensible, l'émergence d'un ordinaire paysager », *Bulletin de l'Association de Géographes Français – Géographies*, n° 2004-2, 205-218.

BOTTI L., PEYPOCH N., SOLONANDRASANA B., 2006, « De la relation entre politique événementielle et attractivité touristique », *Revue Espaces*, n° 239, 30-35.

BOTTI L., 2011, *Pour une gestion de la touristicité des territoires*, Paris, Balzac Editeur.

BOTTI L., GONCALVES O., PEYPOCH N. 2012, « Analyse comparative des destinations “neige” pyrénéennes », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research* [En ligne], 100-4 | 2012, mis en ligne le 04 janvier 2013, consulté le 13 juin 2013. URL : <http://rga.revues.org/1843>

BOUNEAU C., 2008, « 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, 61-91

BOURDEAU PH., BERTHELOT L., 2008, « Tourisme et Décroissance : de la critique à l'utopie ? », *First international conference on Economic De-growth for Ecological Sustainability and Social Equity*, Paris, April 18-19th 2008, 78 à 86.

BOURDEAU PH., 2007, « L'après-ski a commencé », dans Ph. Bourdeau, *Les sports d'hiver en mutation. Crise ou révolution géoculturelle ?* Cachan, Hermès-Lavoisier, 207-231.

BOURDEAU Ph. 2009a, « De l'après-ski à l'après-tourisme, une figure de transition pour les Alpes ? », *Revue de géographie alpine* [En ligne], 97-3 | 2009, mis en ligne le 09 décembre 2009, Consulté le 05 janvier 2010. URL : <http://rga.revues.org/index1049.html>

BOURDEAU Ph. 2009 b, « Interroger l'innovation dans les Alpes à l'échelle locale », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research* [En ligne], 97-1 | 2009, mis en ligne le 24 juin 2009, consulté le 12 juin 2013. URL : <http://rga.revues.org/786>

BOURDEAU Ph., BERTHELOT L., 2008, « Tourisme et Décroissance : de la critique à l'utopie ? », *First international conference on Economic De-growth for Ecological Sustainability and Social Equity*, Paris, April 18-19th 2008, 78-86.

BOURDEAU Ph., dir., 2007, *Les sports d'hiver en mutation. Crise ou révolution géoculturelle ?* Cachan, Hermès-Lavoisier.

BOURDEAU PH., « From après-ski to après-tourism : the Alps in transition? », *Journal of Alpine Research* [Online], 97-3 | 2009, 09 décembre 2009, URL : <http://rga.revues.org/1049> ; DOI : 10.4000/rga.1049

BOURDEAU Ph., CHRISTIN R., 2011, *Le tourisme : émancipation ou contrôle social ?* Paris, Ed. du Croquant, 288 p.

BOURDEAU Ph., 2013, « Interroger les mutations et recompositions en cours », *Fins (?) et confins du tourisme. Interroger le statut et les pratiques de la récréation contemporaine*, Paris, L'Harmattan, 17-39.

BOURDIEU P., 1979, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris : coll. Le sens commun, éd. de Minuit, 672 p.

BOURGUET M., MOREUX C., PIOLLE X., 1991, « Pratiques de la montagne et société urbaine : la construction d'un ailleurs compensatoire », *HEOGA, Cahiers du CRISSA*, Pau, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 116 p.

BOUTROY., BOURDEAU Ph., MAO P., SENIL P., 2013, « Combinaison de proximités géographiques et socio-économiques. La filière tourisme sportif de montagne et de nature en Rhône-Alpes », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research* [En ligne], 100-3 | 2012, mis en ligne le 08 mars 2013, consulté le 13 juin 2013. URL : <http://rga.revues.org/1843>

BOYER M., 1996, *L'invention du tourisme*, Paris, Découvertes Gallimard, 160 p.

BOYER M., 2005, *Histoire générale du tourisme du XVIe siècle au XXIe siècle*, Paris, l'Harmattan, 327 p.

- BOZONNET J-P., 1977. *La perception de l'espace montagnard*, Grenoble, Groupement du CTGREF, étude n° 117, 240 p.
- BOZONNET J-P., 2002, « Un siècle d'imaginaire dans les Alpes : mutation du récit d'ascension et fin de l'initiation institutionnelle », dans D. Grange, *L'espace alpin et la modernité : bilans et perspectives au tournant du siècle*, Grenoble, PUG, 339-354.
- BROSSARD T., WIEBER J-C., 1980, « Essai de formulation systématique d'un mode d'approche du paysage », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, n° 468, 103-111.
- CARCANO E., 2002, *Snow Business, stations de ski, enquête sur l'envers du décor*, Tétras éditions, 184 p.
- CARRAUD M, SERVOIN F., 2001, *Le tourisme de montagne à l'heure européenne*, Grenoble, P.U.G., 188 p.
- CAUE 65 (Conseil d'architecture, urbanisme et environnement des Hautes-Pyrénées), non daté, *L'art de bâtir en vallée d'Aure*, Tarbes, 131 p.
- CATTLA M., 2007, De la genèse d'une régulation territorialisée à l'émergence d'une gouvernance territoriale, dans R. Pasquier, V. Simoulin, Weisben, *La gouvernance territoriale. Pratiques, discours et théories*, Paris, L.G.D.J., Série Politique, n° 44, 89-109.
- CHADEFAUD M., 1988, *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour : du mythe à l'espace. Un essai de géographie historique*, Pau, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 1010 p.
- CHAMBRE D'AGRICULTURE DES PYRENEES-ORIENTALES, 2011, *Étude stratégique ACAP. Évolution de l'urbanisation et de l'agriculture par canton depuis 1962 – canton de Saillagouse*, Perpignan, CDA Cerdagne/Capcir, cartes.
- CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PERPIGNAN, 2007, *Diagnostic du territoire Cerdagne Capcir*, CCI de Perpignan, antenne de Saillagouse, 15 p.
- CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PERPIGNAN, 2007, *Premiers éléments de bilan sur les incidences du déficit d'enneigement Hiver 2006/2007 sur l'économie de la Cerdagne et du Capcir*, Saillagouse, CCI de Perpignan, antenne de Saillagouse, 22 p.
- CHATEAU L., 2004, *Intercommunalité et tourisme*, Étude KPMG, l'Assemblée des communautés de France. n. p.
- CHOAY F., 1965, *L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie*, Paris, Seuil, 448 p.
- CHOAY, F., 1966, *La règle et le modèle : sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Seuil.
- CLARIMONT S., VLES V., 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 S., 2006, Partage de la compétence tourisme. L'expérience aragonaise, *Intercommunalité & tourisme. Les Cahiers Espaces* n° 91, 116-121.
- CLARIMONT S., VLES V., 2007, El turismo en los Pirineos : ¿un instrumento de desarrollo sostenible ? in *Ecología política de los Pirineos ; estado, historia y paisaje*, edited by Vaccaro, Beltran. Barcelona : Garsineu Edicions, 77-99.
- CLARIMONT S., VLES V., 2008, *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratiques. Préambule et introduction*, Paris, Editions AFNOR, 226 p.
- CLARIMONT S., VLES V., 2009, « Pyrenean tourism confronted with sustainable development: partial and hesitant integration », *Journal of Alpine research, "Mountain tourism and sustainability"*, [On line], 97-3 | 2009, mis en ligne le 09 décembre 2009. URL : <http://rga.revues.org/index978.html>.

- CLARIMONT S., VLÈS V., 2011, « Politiques publiques touristiques et développement durable : les difficultés de mise en pratique d'un tourisme durable dans le massif pyrénéen » dans A. BLETON-RUGET, N. COMMERÇON et ILEFORT, *Tourismes et territoires*, Mâcon, Institut de recherche du Val de Saône-Mâconnais, 2011, 259-270.
- CLIVAZ C., NAHRATH S., 2010, « Le retour de la question foncière dans l'aménagement des stations touristiques alpines en Suisse », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research* [En ligne], 98-2 | 2010, mis en ligne le 14 septembre 2010, consulté le 10 juillet 2013. URL : <http://rga.revues.org/1220> ; DOI : 10.4000/rga.1220
- COLLETIS G., PECQUER B., 1993, « Intégration des espaces et quasi intégration des firmes : vers de nouvelles rencontres productives ? », *Revue d'Économie régionale et urbaine*, n° 3, 489-507.
- COMMUNE D'EYNE, 2009, *Dossier de concertation dans la perspective éventuelle de la création d'une Zone d'aménagement concertée. Opération d'aménagement au lieu dit « Prats dels Clots »*. Eyne : Mairie, 45 p.
- CONSEIL D'ARCHITECTURE, URBANISME ET ENVIRONNEMENT DES HAUTES-PYRENEES, 2000, *L'art de bâtir en vallée d'Aure*, Tarbes, CAUE, 131 p.
- CONSEIL NATIONAL DU TOURISME, 2005, *Tourisme et intercommunalité*, Section Politiques Territoriales Touristiques, Paris, CNT, n.p.
- CONTOURS, 2005, *Mesure des retombées économiques des stations de sports d'hiver dans les Pyrénées-Atlantiques et les Hautes-Pyrénées*, Paris, Contours, 163 Bd Murat, 75 016, 46 p.
- COURTIN J.P., 2002, *Le versant noir du Mont-Blanc*, éd. Pro Mont-Blanc, 64 p.
- COUSIN S., RÉAU B., 2009, *Sociologie du tourisme*, Paris, Editions La Découverte, collection Repères n° 535, 128 p.
- CREUCHET B., FRIEDRICH G., LEBOURDAIS G., PENEAU V., SARDAIS C., 2010, *Bilan de la loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, Rapport*, Paris, Inspection générale de l'administration, 325 p.
- CROUCH G., 2011, « Destination Competitiveness: An Analysis of Determinant Attributes », *Journal of Travel Research*, vol. 50, no 1, p. 27.
- CUMIN G., 1970, « Les stations intégrées », *Urbanisme*, n° 116, 50-53.
- D'AMICO, F., BARDONNET, A., DELZON, S., MICHALET, R., VLES, V., 2013, L'impact du changement climatique sur l'activité touristique en montagne aquitaine, *Changement climatique en Aquitaine*, Bordeaux, Conseil régional d'Aquitaine, 1-28.
- DANTAS M., 2010, *Analyse des effets économiques de la planification urbaine sur les prix immobiliers et fonciers en zone littorale : la cas du Bassin d'Arcachon*, Doctorat en sciences économiques, Pessac, université Montesquieu Bordeaux IV.
- DAVEZIES L. 2004, « Temps de la production et temps de la consommation : les nouveaux aménageurs du territoire ? », *Futuribles* n° 295
- DEBARBIEUX B., 1995, *Tourisme et montagne*, Paris, Economica, Poche Géographie n° 3, 107 p.
- DEBARBIEUX B., 1990, *Chamonix-Mont-Blanc, 1860-2000, les coulisses de l'aménagement*, Servoz, Edimontagne.
- DEBARBIEUX B., 2007, « Actualité politique du paysage », *Revue de Géographie Alpine*, t. 95, n° 4, « Paysages alpins en perspective », 101-113.
- DE JONG C., 2008, « Savoy – balancing water demand and water supply under increasing climate change pressures (France) », *Regional Climate Change and Adaptation. The Alps facing the challenge of changing water resources*, Report N. 8, Copenhagen. European Environmental Agency (EEA), 81-84.
- DE JONG C., 2010, « La production artificielle de la neige », *Nature et Patrimoine*, 19-24.

- DE JONG C., 2011, « La sécurité de l'eau face aux changements climatiques. Gestion quantitative de l'eau et préservation des milieux aquatiques et des espèces associés ». *Actes du 9e colloque rivière*, Frapna, Talloires, 18-19.
- DE JONG C., 2012, « Les impacts du changement global sur l'eau karstique en montagne », *Le Petit Écho des Entremonts*, Vol. 70., p. 38.
- DÉRIOZ P., 2004, « Le paysage, une ressource territoriale emblématique, mais ambiguë », *Montagnes Méditerranéennes*, n° 20, Actes du colloque *La notion de ressource territoriale*, Domaine Olivier de Serres, Le Pradel, 14-15 octobre 2004, 155-163.
- DÉRIOZ P., 2008, « L'approche paysagère : un outil polyvalent au service de l'approche opérationnelle et interdisciplinaire des problématiques environnementales », Actes des Premières Journées Scientifiques ARPEnv (Association pour la Recherche en Psychologie Environnementale), *Interdisciplinarité et gestion environnementale : partage d'expériences autour de la psychologie environnementale*, Université de Nîmes, 6-7 juin 08, Cdrom UNimes/ARPEnv/Éco-Psy & disponible en ligne (<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00363625/fr/>), 23 p.
- DERIOZ P., BACHIMON P., 2009, « Le tourisme montagnard au crible de la durabilité », *Revue de géographie alpine* [En ligne], 97-3 | 2009, mis en ligne le 09 décembre 2009, Consulté le 05 janvier 2010. URL : <http://rga.revues.org/index963.html>
- DEWAILLY J.M., FLAMENT E., 2000, *Le tourisme*, Paris, Sedes.
- DISSART J.C., MARCELPOIL E., 2011, « Gouvernance environnementale dans les Alpes françaises. Le cas des stations moyennes », *Mondes du tourisme*, n° 3, Editions ESPACES, 17 p.
- DONZEL A., FRANÇOIS D., GENIAUX G., NAPOLEONE C., 2008, « Les déterminants socio-économiques des marchés fonciers », in *Observatoire des territoires et de la métropolisation des marchés fonciers*, Territoires méditerranéens, n° 19, Paris, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.
- DRAC Rhône-Alpes, 2009, « Station de sports d'hiver Arc 1600 — Pierre Blanche » et « Station de sports d'hiver Arc 1800 : Charvet-Villards-Charmetogé », *base architecture et patrimoine du ministère de la Culture et de la Communication*. Paris : articles n° 26 et 31, <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine>
- DUPUY K., LEWY R., 2004, *Tourisme et intercommunalité*, Rapport du Conseil National du Tourisme, session 2004-2005. n. p.
- DURAND-DASTES F., 1999, « Jamais deux fois... ou : de quelques précautions à prendre avec le temps », *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, 101-104, 5-23.
- ESCLARMONDE R.-M., 2012, *Les stations de ski outils de développement territorial ? Le cas de Formigal et Cerler*, Pau, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Service de la Formation Continue, 152 p.
- ETCHEVERS P., MARTIN E., 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.
- FABLET G., 2011, *Les dynamiques foncières et immobilières comme clefs de lecture du devenir des stations touristiques. Contexte, enjeux et perspectives de recherche*, Grenoble, IRSTEA, 45 p.
- FABLET, G. 2013. « Entre performance de l'outil de production et pérennité de l'outil d'aménagement : le dilemme immobilier dans les stations intégrées d'altitude », *Tourisme & Territoires/Territories & Tourism*, TourTer3 Article 4. Amérique du Nord, 3, déc. 2013. Disponible à l'adresse : ><http://papyrus.uqtr.ca/ojs/index.php/tourter/article/view/65/37>>. Date de consultation : 30 déc. 2013.
- FACIM, 2003, *Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver*, Actes de la conférence Cimes 2002, Courchevel, 320 p.

- FACIM, 2004, *Stations de montagne, vers quelle gouvernance ?* Actes de la conférence-débat du 30 avril 2004, Chambéry, 230 p.
- FACIM, 2005, *Laissez-vous conter les stations de sports d'hiver – Archipels d'altitude*, Chambéry, Fondation pour l'animation culturelle internationale en montagne, 8 p.
- FARENIAUX B, VERLHAC E, 2008, *Le dysfonctionnement des marchés du logement en zone touristique*. Rap. n ° 004983, Paris, Rapport pour Conseil Général des Ponts et Chaussées.
- FENNEL D., 2009, « Ecotourism », in *Encyclopedia of Human Geography*, London, Elsevier, 372 à 376.
- FONTAINE L., 2008, « Les paysages médiatiques et mentaux confrontés aux paysages réels », dans T. Brossard et J.C. Wieber, *Paysage et information géographique*, chap. 15, coll. Aménagement et gestion du territoire, Hermès science/Lavoisier, 359-381.
- FORTIN M.J., 2007, « Le paysage, cadre d'interprétation pour une société réflexive », dans M. Berland-Darqué, Y. Luginbühl et D. Terrasson, *Paysages : de la connaissance à l'action*, Partie I, chap. 1, coll. Update Sciences & Technologies, Quae éditions, 17-27.
- FRANÇOIS H., 2007, *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, 352 p.
- FRANÇOIS H., GEORGE-MARCELPOIL E., 2008, « Mutations touristiques, mutations foncières : vers un renouvellement des formes d'ancrage territorial des stations », dans S. Clarimont et V. Vlès *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratiques*, chapitre 13, Paris, Editions Afnor, 177-195.
- FRANÇOIS H., GEORGE-MARCELPOIL E., 2009, *Développement durable des stations. État des lieux et perspectives*, Ingénierie, n°57-58.
- FRANCOIS H., HATT E. et MATHIEU G., 2010, « La montagne, laboratoire du changement climatique », *Revue de géographie alpine*, [En ligne], 98-4 | 2010, mis en ligne le 31 janvier 2011, URL : <http://rga.revues.org/index1271.html>
- FROCHOT I., KREZIAK D., 2008, Customers' perceptions of ski resorts' images: implications for resorts' positioning strategies, *Tourism and Hospitality Research*, Vol. 8(4), 298-308.
- GAEA Consultants, 2004-1, *UTN Complexe résidentiel Els Prats dels Clots*, Piece 1, Analyse de l'état initial du site et de son environnement, Perpignan, Tecnosud, 58 p.
- GAEA Consultants, 2004-2, *UTN Complexe résidentiel Els Prats dels Clots*, Piece 2, Caractéristiques principales du projet, Perpignan, Tecnosud, 33 p.
- GAEA Consultants, 2004-3, *UTN Complexe résidentiel Els Prats dels Clots*, Piece 3, Prise en compte des risques naturels, Perpignan, Tecnosud, 8 p.
- GAEA Consultants, 2004-4, *UTN Complexe résidentiel Els Prats dels Clots*, Piece 4, Effets prévisibles du projet sur l'environnement et mesures compensatoires, Perpignan, Tecnosud, 42 p.
- GAEA Consultants, 2004-5, *UTN Complexe résidentiel Els Prats dels Clots*, Piece 5, Conditions générales de l'équilibre économique et financier du projet, Perpignan, Tecnosud, 69 p.
- GEORGE-MARCELPOIL E., 2002, Les systèmes d'acteurs dans les stations françaises, *Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver*, Chambéry, FACIM, Editions Comp » Act.
- GEORGE-MARCELPOIL E., 2003, « Les systèmes d'acteurs dans les stations françaises », dans *Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver*, Colloque des 9 et 10 décembre 2002, Courchevel, Facim, 189-197.
- GEORGE-MARCELPOIL E., HATT E., DISSART J-C, 2007. « L'appropriation du développement durable dans les territoires alpins : espaces protégés et procédures d'unités touristiques nouvelles (UTN) »,

Pau : colloque international *Territoire, modernité et développement durable – Problèmes dans l'appropriation territoriale du développement durable : une modernité réinventée ?*, 21-23 novembre 2007 (CD-Rom)

GEORGE-MARCELPOIL E., BOUDIERES V., 2006, « Gouvernance touristique des grandes stations et durabilité. Une lecture en termes de proximité », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 7 : Proximité et environnement, mis en ligne le 18 mai 2006, Consulté le 18/09/2010.

GEORGE-MARCELPOIL E., 2007, « 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 12 161-172,

GEORGE-MARCELPOIL E., FRANCOIS H., 2008, *Les processus d'articulation des proximités dans les territoires touristiques : l'exemple des stations de montagne*, Revue régionale d'économie et urbaine.

GEORGE-MARCELPOIL E., 2008, *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, 250 p.

GEORGE-MARCELPOIL E., FRANCOIS H., 2009, « Real estate, a complex factor in the competitiveness of mountain resorts », *Tourism Geographies*, vol.11, n° 3, august, 334-350.

GEORGE-MARCELPOIL E., PERRIN-BENSAHEL L., FRANCOIS H., 2010, *Les stations de sports d'hiver face au développement durable. État des lieux et perspectives*, Ed. L'Harmattan, Collection les idées et les théories à l'épreuve des faits.

GERBAUX F., BOUDIERES V., GEORGE-MARCELPOIL E., 2004, « De l'utilité de la notion de gouvernance pour analyser les modes de management touristique locaux : l'exemple de la station des Arcs », *Ingénieries* n° 37, 75-85.

GERBAUX F., GEORGE-MARCELPOIL E., BOUDIERES V., 2004, « L'univers complexe des stations », *Stations de montagne, vers quelle gouvernance ?* Actes de la conférence-débat du 30 avril 2004, Chambéry, FACIM, 21-41.

GODINO R., 1980, « La station des Arcs (Savoie) », *Techniques et Architecture* n° 333.

GROUPE CHADULE, 1974, *Initiation aux méthodes statistiques en géographie*, Paris, Masson, 192 p.

GROSJEAN M., THIBAUD J-P., 2001, *L'espace urbain en méthodes*, Editions Parenthèses (collection Eupalions), Marseille, 217 p.

GUERIN J-P., 1984, *L'aménagement de la montagne – politiques, discours et productions d'espaces*. Grenoble, Ophrys.

GUERIN J.P., GUMUCHIAN H., 1978, *Pourquoi les sports d'hiver ? Mythologie et pratiques*, Grenoble, Institut de Géographie Alpine.

GUERIN M., GEORGE-MARCELPOIL E., LECAT G., FRANÇOIS H., 2009, *Développement touristique et tensions foncières. Analyse des formes d'interventions publiques et collectives. Pistes d'amélioration envisageables : vingt recommandations concrètes*, Chapitre final pour le Conseil National du tourisme, Groupe tensions foncières.

GUILPART E., 2005, Colloque IDDRI 8 juin 2005. « Pourrons-nous toujours skier en 2050 ? » Séminaire *Évaluer les risques climatiques-enjeux pour la décision, enjeux pour la recherche*, Compagnie des alpes. 2005, http://www.iddri.org/Activites/Seminaires-reguliers/s05-3_guilpart.pdf

GUITARD B., 2004, *Les résidences secondaires littorales : le renouvellement des politiques d'aménagement*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Rennes 2, UMR CNRS 6590, 8 septembre 2004.

GUNN Clare A., 1972, *Vacationscape designing tourist regions*, Coll. Studies in tourism-recreation 1, Austin, University of Texas at Austin Bureau of Business Research, 238 p.

- GUNN Clare A., 1997, *Vacationscape developing tourist areas*, 3rd. Washington : Taylor & Francis, x, 196 p.
- HAGIMONT S., 2013, *l'essor du tourisme dans les Pyrénées centrales : adaptations et transformations des sociétés et de leurs territoires, des années 1850 au début du XXI^e siècle (France-Espagne)*, Projet de recherche doctorale, Toulouse, Université Toulouse-le Mirail, FRAMESPA-UMR 5136.
- HATT E., 2005, *Le développement durable dans les stations de sports d'hiver : entre mythe et réalité*, mémoire de sciences politiques, Grenoble, IEP, 107 p.
- HATT E., 2007, *La gouvernance environnementale en stations de sports d'hiver : le cas de la procédure U.T.N.*, mémoire de Master 2 en Aménagement touristique, Pau, Université de Pau et des pays de l'Adour, 151 p.
- HATT E., VLES V., 2009, *Requalification des stations de sports d'hiver. Le cas de Gourette. Caractérisation du vieillissement et stratégies de reconquête*, rapport de recherche pour le Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, programme de recherche 2007, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 127 p.
- HATT E., 2009, « L'aménagement urbain des stations de sports d'hiver pyrénéennes : des espaces publics en quête de durabilité ? », Huesca (Espagne), Colloque international *Tourisme durable en montagne*, 17-18 septembre 2009, 22 p. (Cd-Rom)
- HATT E., 2009, « Requalification des stations de montagne : caractérisation du vieillissement et identification des stratégies de reconquête », Grenoble : colloque international *Fins et confins du tourisme*, 26-27 mai 2009, 23 p. (CD-Rom)
- HATT E., VLES V., 2010, « Images et imaginaires des stations de sports d'hiver : entre conception urbaine et représentations des usagers ». Aoste (Italie) : Colloque international AISRE-ASRDLF *Identité, qualité et compétitivité territoriale. Développement économique et cohésion dans les territoires alpins*, 20-22 septembre 2010 (CD-Rom).
- HATT E., 2010, « Les enquêtes photographiques auprès des touristes : un support à l'analyse des représentations *microterritoriales* des stations balnéaires », *Mondes du tourisme*, n° 2, 24-44
- HATT E., VLES V., 2010, « Conceptions et représentations paysagères des stations contemporaines : l'espace public comme paysage touristique », Neuchâtel (Suisse) : 135^e congrès du CTHS Paysages, 6-11 avril 2010, 22 p. (Cd-Rom)
- HATT E., 2011, *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, V. VLES (dir.), 644 p.
- HATT E., VLES V., CLARIMONT S., DELETRAZ S., 2011, « Retour sur images. Les stations touristiques de Seignosse et Gourette sous le regard des touristes », *Espaces Temps. Net*, Textuel, 10.10.2011, <http://www.espacestems.net/document9036.html>
- HATT E., 2012, « La mise en scène des lieux urbains en station de montagne », *Revue de géographie alpin/Journal of Alpine Research* [En ligne], 100-2 | 2012, mis en ligne le 28 décembre 2012, consulté le 13 juin 2013. URL : <http://rga.revues.org/1796> ; DOI : 10.4000/rga.1796 — See more at : <http://rga.revues.org/1796#sthash.BsA7wR5A.dpuf>
- IBERCAJA, 2010, *Impacto económico y en el empleo del esquí en las comarcas de montana aragonesas*, Saragosse, Ibercaja, mars 2010, 33 p.
- INGALLINA P., 2003, *Le projet urbain*, Paris, PUF, Collection Que sais-je ? (2e édition), 127 p.
- JOLIVEAU T., MICHELIN Y., BALLESTER P., 2008, « Eléments et méthodes pour une médiation paysagère », dans T. Brossard et J.C. Wieber, *Paysage et information géographique*, chap. 11, coll. Aménagement et gestion du territoire, Hermès science/Lavoisier, 257-385.
- JOSEPH I., 1995, *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Paris : Ministère de l'Équipement, Plan Urbain, Pontigny-Cerisy : Éditions Recherches-Colloque de Cerisy.

- KNAFOU R., 1997, *L'Institut de Saint-Gervais. Une recherche-action dans la montagne touristique*, coll. Mappemonde, Paris, Belin, 263 p.
- KNAFOU R., 1978, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises : l'aménagement de la montagne à la « française »*, Masson, 319 p.
- KOOLHAAS R., 2008, *La ville standard, l'espace-poubelle*, Payot.
- KOOLHAAS R., 2011, *Junkspace. Repenser radicalement l'espace urbain*, Paris : Manuel Payot, 128 p.
- LAQUES A.E., 2009, *Paysage, image et observatoire : lire et diagnostiquer les territoires amazoniens*, Mémoire de recherche inédit, HDR, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 271 p.
- LE GALÈS P., 2004, « Gouvernance », dans L. Boussaquet, S. Jacquot et P. Ravinet, *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.
- LÉVÊQUE Ch., MUXART T., ABBADIE L., WEIL A. et van der LEEUW S., 2003, « L'anthroposystème : entité structurelle et fonctionnelle des interactions sociétés – milieux », dans Ch. LÉVÊQUE et S. van der LEEUW, *Quelles natures voulons-nous ?*, Elsevier, Paris, 110-129.
- LEVY, J., THIBAUT, S. 2008, *La vie quotidienne des lieux, Les échelles de l'habiter*, Edition Recherche PUCA n° 194.
- LIPOVETSKY G., CHARLES S., 2004, *Les Temps hypermodernes*, Paris, Grasset, 185 p.
- LUGINBUHL Y., 1989, « Paysages élitaires et paysages ordinaires », *Revue d'Ethnologie Française*, n° 1989-3, 227-238.
- LYNCH K., 1998, *L'image de la cité*, Dunod, Paris (rééd. de 1976 ; 1ère édition américaine : *The Image of the City*, Cambridge, Massachusetts, 1960), 224 p.
- LYON-CAEN J-F., 2004, *Montagnes territoires d'invention*, Ecole d'architecture de Grenoble, 88 p.
- LYOTARD J-F., 1979, *La condition postmoderne*, Paris, Éditions de Minuit.
- MABY J., 2002, *Campagnes de recherche. Approche systémique de l'espace rural*, Mémoire de recherche inédit, HDR. Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 195 p.
- MARTIN N., DALLER J.-F. 2009, *La figure de l'après-tourisme pour (re) penser l'habitat en milieu rural*, Université Joseph Fourier Grenoble, Laboratoire Pacte Territoires. CERMOSEM, Domaine Olivier de Serres, 07170 MIRABEL www.neoruraux.ucs.inrs.ca/pdf/TexteMartinDaller.pdf
- MAYNTZ R., 1997, *Soziale Dynamik und Politische Steuerung*. Campus, Francfort sur le Main/New York.
- MERLIN P., 2001, *Tourisme et aménagement touristique, des objectifs inconciliables ?* Paris, La Documentation Française, 216 p.
- MERLIN P. & CHOAY F. (dir), 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF col. Quadrige, 963 p.
- MIQUEL F., MOUGEY J., RIBIERE G., 2010, *La réhabilitation de l'immobilier de loisirs en France*, Paris, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, 53 p.
- MOINE A., 2007, *Le territoire : comment observer un système complexe*, coll. Itinéraires géographiques, L'Harmattan, Paris, 176 p.
- NAHRATH S., STOCK M., 2012, « Urbanité et tourisme : une relation à repenser », *Espaces et sociétés*, vol. 3, no 151, 7-14.
- NEIRINCK V., 2011, « Sur l'urbanisation *ad libitum* de la montagne », *Mountain Wilderness France*, n° 88, automne 2011, 17.
- NOURY L., 2008, *La couleur dans la ville*, Paris, Éditions du Moniteur, 167 p.

- OBSERVATOIRE NATIONAL DU TOURISME, 2000, *Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique*, Paris, Ministère délégué au tourisme, 132 p.
- OCDE, 2007, *Changements climatiques dans les Alpes européennes. Adapter le tourisme d'hiver et la gestion des risques naturels*, Paris, OCDE, 136 p.
- ODIT France, 2008, *Améliorer la qualité d'usage touristique des espaces publics en ville*, Paris, Secrétariat d'État délégué au tourisme, coll. Ingénierie touristique, n° 21, 128 p.
- ODIT France, 2008, *Réhabilitation et remise en tourisme de l'immobilier de loisir*, Mini guide, Paris : coll. Ingénierie touristique, Odit France, n° 19.
- ODIT FRANCE, 2009, *Les chiffres clés du tourisme de montagne en France*, Paris, Secrétariat d'État au Tourisme.
- OLIVIER J.-P., 2006, *Les relations Villages — Mont Lozère — Station du Mas de la Barque*, Pau, Colloque Tourisme durable en montagne, 4-5 mai 2006, CDROM.
- OSTROWSKI W., 1968, *L'urbanisme contemporain : des origines à la Charte d'Athènes*, Centre de Recherche d'Urbanisme, Paris, 213 p.
- PACCARD P., 2010, *Gestion durable de l'eau en montagne : le cas de la production de neige en stations de sports d'hiver*, Thèse de doctorat de géographie, Université de Savoie
- PERRET J., 1993, *Le développement local – les stations de sports d'hiver*, Grenoble, Université PMF-Cemagref, thèse de doctorat.
- PAMIR Conseil, 2011, *Bilan et perspectives des résidences de tourisme dans le massif des Pyrénées-Orientales*, Perpignan, Direction Départementale des Territoires et de la Mer, version provisoire, 117 p.
- PAMIR Conseil, 2012, *Bilan et perspectives des résidences de tourisme. Massif des Pyrénées. Synthèse 2012 (10 fiches thématiques)*, Direction Départementale des Territoires des Hautes-Pyrénées, version au 1^{er} mars 2012, 34 p.
- PECQUEUR B., 2001, "Qualité et développement territorial : l'hypothèse du panier de biens", *Economie Rurale*, n°261, 2001, 37-49
- PENEAU V., CREUCHET B., FRIEDRICH G., LEBOURDAIS G., SARDAIS C., 2010, *Bilan de la loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne*, Paris, Inspection générale de l'administration, m.p.
- PERRET J., 1992, *Le développement local – les stations de sports d'hiver*, Grenoble, Université PMF-Cemagref, thèse de doctorat en économie du développement.
- PERRIAND Ch., 1998, *Une vie de création*, Paris, Odile Jacob, 425 p.
- PICON-LEFEBVRE V., 1997, *Les espaces publics modernes : situations et propositions*, Paris, Groupe Moniteur, 237 p.
- PINSON G., 2009, *Gouverner la ville par le projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Sciences Po., 420 p.
- PORTEUR M., 2000, « Location clusters company strategy », dans G.L. Clark, M.P. Feldman et M.S. Gertler, *The Oxford Handbook of Economic Geography*, 253-274.
- POUTISSIOU J.-C., 1999, *Les espaces publics des stations de montagne*, Paris, Les Cahiers de l'Agence Française de l'Ingénierie Touristique (AFIT).
- PRIDEAUX B., 2009, *Resort destinations. Évolution, management and development*, oxford, Elsevier, 310 p.
- REUIL Ph., HELLE R., 2004, *Les pionniers de l'or blanc*, Grenoble, Glénat, 14.23
- ROLLAND-MAY C., 2000, *Évaluation des territoires. Concepts, modèles, méthodes*, Hermès Science, Paris, 381 p.

- ROUFFET M., 2000, *Contribution du tourisme au développement durable de la montagne*, Paris, SEATM (Service d'Études et d'Aménagement Touristique de la Montagne), quatrième partie : un plan d'action pour le tourisme en « moyenne montagne », <http://www.tourisme.gouv.fr/document/seatm4emepart.doc>, 36 p.
- SACHS I., 1997, *L'écodéveloppement, stratégie pour le XXI^e siècle*, Paris, La Découverte/Syros, 123 p.
- SCHOENEICH PH., DE JONG C., 2008, « Évolution de l'environnement alpin — Quel environnement alpin demain ? Pour quelles activités ? » *Revue de géographie alpine*, 2008 <http://rga.revues.org/596>
- SIMOULIN V., 2007, « La gouvernance territoriale : dynamiques discursives, stratégies et organisationnelles » dans R. Pasquier, V. Simoulin, J. Weisbein, *La gouvernance territoriale. Pratiques, discours et théories* L.G.D.J., Série Politique, n° 44, 13-32.
- SORBÉ J., 2008, *Impact de la neige de culture sur la ressource en eau. Étude appliquée au bassin Adour-Garonne*, Mémoire de master 1 de géographie, Université de Pau et des Pays de l'Adour, UFR Lettre, Sciences Humaines, juin 2008, 143 p.
- SORBÉ J., 2010, *L'adaptation des stations de sports d'hiver de moyenne montagne au tourisme de toute saison*, Note d'avancement de la thèse de doctorat de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, 16 p.
- STOCK M., 2006, « L'hypothèse de l'habiter polytopique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles ». *EspacesTemps.net*, Textuel, 26.02.2006 <http://espacetemps.net/document1853.html>
- STOCK M., LUCAS L., 2012, « La double révolution urbaine du tourisme ». *Espaces et sociétés*, vol. 3, no 151, 15-30.
- TERRIER C., 2006, « L'économie présentielle. Un outil de gestion du territoire », *Cahier Espaces* n° 90, Observation et tourisme, Paris, Éditions Espace tourisme & loisirs.
- TESSIER A., 2004, *Livre Vert sur les Partenariats Public-Privé et le droit communautaire des marchés publics et des concessions*, Édition CEE.
- TISSOT L. 2003, *Construction d'une industrie touristique aux 19^e et 20^e siècles. Perspectives internationales, Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th Centuries. International Perspectives*, Neuchâtel, Editions Alphil, 410 p.
- TRESS B. et G., 2001, « Capitalising on multiplicity: a transdisciplinary systems approach to landscape research », *Landscape and Urban Planning*, vol. 57, Issues 3-4, Elsevier Science, 143-157. URL : <http://developpementdurable.revues.org/index2648.html>
- UHALDEBORDE, J.M., 2008, « Le tourisme durable de montagne sous le prisme du financement des petites communes » dans S. Clarimont et V. Vlès, *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratiques*, Paris, AFNOR, 167-175.
- URBAIN J-D. 1993, *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*. Paris : Payot.
- URRY, J., 2002, *The Tourist Gaze*, London, Sage publications, 183 p.
- VACCARO I., BELTRAN O., 2009, « L'espace montagnard comme objet de consommation. Les Pyrénées à l'époque globale », *Revue de géographie alpine* [En ligne], 97-3 | 2009, mis en ligne le 11 décembre 2009, Consulté le 05 janvier 2010. URL : <http://rga.revues.org/index1081.html>
- VELTZ P., 2002, *Des lieux et des liens. Politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues.
- VENAYRE S., 2012, *Panorama du voyage. 1780-1920*, Paris, Les Belles Lettres, 651 p.
- VERDIER Ph., 2009, *Le projet urbain participatif*, Paris, Editions ADELS, 264 p.
- VIARD J., 2000, *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, Éditions de l'Aube, 169 p.
- VIARD J., 2002, *La France des temps libres et des vacances*, Paris, Éditions de l'Aube, 227 p.

- VIOLIER Ph, 2008, *Tourisme et développement local*, Paris, Belin, 191 p.
- VLES V., 1996a, *Les stations touristiques*, Paris, Economica, 111 p.
- VLES V., 1996 b, *Le projet de station touristique*, Bordeaux, PUB, 403 p.
- VLES V., 2004, « Espaces publics et mise en scène de la ville touristique », dans V. Berdoulay, P.C. Gomes et J. Lolive, *L'espace public à l'épreuve : Régressions et émergences* Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 177-186
- VLES V., 2005, « Estaciones de montaña y desarrollo sostenible. ¿Como gestionar las viviendas turísticas en la montaña », *Territorio, Turismo y Paisaje*, Cartas Urbanas (dir.), Revista Internacional de Urbanismo, n° 11, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Departamento de Arte, Ciudad y Territorio, Seccion de Urbanistica, Seccion de Urbanistica, 26-27 nov. 2004, 154-179.
- VLES V., 2006a, *Tourisme durable et intercommunalité dans le massif pyrénéen, Analyse comparée transfrontalière*, rapport de recherche, ministère de l'Écologie et du développement durable, ministère de l'Équipement – PUCA, Programme de recherches « Politiques territoriales et développement durable », Pau, UPPA, 96 p.
- VLES V., 2006 b, *Politiques publiques d'aménagement touristique. Objectifs, Méthodes, Effets.*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, collection Le territoire et ses acteurs, 483 p
- VLES V., 2007, « 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'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durable, Plan Urbain Construction Architecture – Université Paris 12, pp. 99-103.
- VLES V., CLARIMONT S., 2008, « L'introduction tardive et hésitante du tourisme dans le champ du développement durable », in S. Clarimont et V. Vlès, *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratique*, Paris, Editions AFNOR, 226 p., X-XXVII.
- VLES V. (dir.), HATT E., 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 du CNRS et Université de Pau et des pays de l'Adour, Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, 127 p.
- VLES V., 2010a, « Du moderne au pastiche : questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme », *Mondes du tourisme*, n° 1, juin 2010, 39-48. (on line 12 juin 2010 URL : <http://www.revue-espaces.com/librairie/7743/urbanisme-architecture-stations-sports-hiver-stations-montagne.html>)
- VLES V., 2010 b, « Nuovi scenari per l'attrattività delle città turistiche : un'azione limitativa per il progetto urbano », in P. Ingallina, *Nuovi scenari per l'attrattività delle città e dei territori: dibattiti, progetti e strategie in contesti metropolitani mondiali*, Milan, Franco Angeli, col. Urbanistica, 2010, 219-228.
- VLES V., CLARIMONT S., HATT E., 2011, « Tourisme durable, ville durable : une articulation à parfaire », *Cahiers d'Espaces n° 110, Développement durable du tourisme en ville*, octobre 2011, 154-163, <http://www.revue-espaces.com/librairie/8179/urbanisme-ville-durable-developpement-durable-tourisme-urbain.html>
- VLES V., 2011a, « Entre redynamisation urbaine et banalisation des espaces : tensions et enjeux de l'urbanisme touristique », *Mondes du tourisme*, n° 3, premier semestre 2011, URL : <http://www.revue-espaces.com/contributions/64/mondes-tourisme-revue-pluridisciplinaire-recherche.html>).
- VLES V., 2011 b, « Tourisme », in R. Pasquier, S. Guigner, A. Cole, *Dictionnaire des politiques territoriales*, Paris, Presses de Sciences Po, 482-488.
- VLES V., 2012, « Ski resorts in crisis and territorial construction in French Catalonia », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research* [On line] 100-2 | 2012. Available at : <http://rga.revues.org/1824> ; 28 décembre 2012 DOI : 10.4000/rga.1824

VLES V., 2013a, « Intermunicipal cooperation and tourism : New local roots », dans J.C. Dissart, J. Dehez, J-B. Marsat, *Tourism, recreation and Regional Development : Perspectives from France and Abroad*, London, Ashgate, 1-22.

VLES V. et coll., 2013b. « L'impact du changement climatique sur l'activité touristique en montagne aquitaine », dans F. D'AMICO (coord.), BARDONNET A, DELZON S., MICHALET R., VLES V. *Changement climatique en Aquitaine*, Bordeaux : Conseil régional d'Aquitaine, chapitre 7, *Évolution du milieu montagnard*, 23 p.

VLES V., MARCELPOIL E., FROCHOT I. 2013c, « Strengths and Paradoxes of French Tourism Planning », dans C. Costa, E. Panyik, D. Buhalis, *Trends in european Tourism Planning and Organisation*, Vol II, chap. 26, London, Channel View, 17 p.

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (WTTC), WORLD TOURISM ORGANISATION (WTO), EARTH COUNCIL (EC), 1997, *Agenda 21 for the Travel and Tourism Industry : Towards Environmentally Sustainable Development*, Madrid, WTO, 78 p.

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

WYLIE J., 2007, *Landscape*, coll. « key ideas in geography », Routledge, Londres & New-York, 246 p.

ZASK J., 2013, *Outdoor art : la sculpture et ses lieux*, Paris, col. Les empêcheurs de tourner en rond, La Découverte.

ZIMMERMANN J.-B., 2000, « De la proximité dans les relations firmes-territoires : nomadisme et ancrage territorial ». J.-P. Gilly et A. Torre *Dynamiques de proximité*, Paris, L'Harmattan, 301.

ZIMMERMANN J.-B., MOREL B., CHANEL O., RYCHEN F., PERRAT J., PECQUEUR B., GILLY J.-P., TALBOT D., 1995, *L'ancrage territorial des activités industrielles et technologiques*, Paris, Commissariat Général au Plan.

Table des matières

AVANT-PROPOS	6
INTRODUCTION	9
La fréquentation de la montagne diminue, l'économie présentielle augmente	10
Stations, aires touristiques	13
Mutations et ancrages, un jeu de déconnexion des temps	16
Métastases	17
CHAPITRE 1.	
LA STATION PERÇUE PAR LE TOURISTE : L'ANCRAGE TEMPOREL ROMPU.....	21
<i>Des formes et des lieux marqués par leur temps d'édification.....</i>	23
1.1.1. Villes nouvelles en altitude	26
Les héritages du modèle fonctionnaliste	27
L'insertion paysagère sacrifiée	31
Les améliorations tentées par la recherche architecturale en atelier	33
Après le modernisme, le style néo-régional plébiscité par le touriste : une victoire du pastiche et du factice qui plaît.....	34
Du fonctionnalisme des années 1960 à l'urbanité : la découverte et la rencontre, objets de la requalification	40
Un travail à entreprendre sur les racines patrimoniales locales, au cas par cas	44
1.1.2. Le vieillissement du modèle français : des lieux souvent sans génie.	44
Une lente, mais inexorable perte d'identité	46
Des stations dont le paysage urbain est soumis à une perception très paradoxale	46
1.2. <i>Le « génie des lieux » : percevoir et mesurer les représentations.....</i>	51
1.2.1. Une question clé pour l'opérateur comme pour le chercheur : comment est perçu le « métissage des temps » par le touriste ?	52
Sur quelles bases déterminer l'ancrage temporel et social des stations de montagne demain ?	52
Que cherche-t-on à connaître ?	Erreur ! Signet non défini.
Quelles perceptions évaluer ?	55
1.2.2. Quelle méthode mettre en œuvre pour évaluer les représentations des touristes ?	56
Les limites des méthodes classiques par entretiens	57
La méthode à double classement libre photographique.....	58
L'avantage d'une méthode autorisant une structuration libre des représentations.....	59
Une méthode simple pour le touriste enquêté, mais qui suppose une maîtrise du traitement statistique par analyse factorielle des correspondances.....	60
Une image mentale de la station de montagne	61
Les principaux résultats des enquêtes sur le cadre bâti des stations de sports d'hiver	62
Conclusion de la partie 1	64
CHAPITRE 2.	
LA STATION A L'EPREUVE DU MANAGEMENT DES INTERDEPENDANCES.....	68
Partout, une histoire ancienne	69
2.1. <i>La gouvernance, une sollicitation décisive pour la métastase</i>	73
2.1.1. Le management des interdépendances.....	73
Les contractualisations impliquent des situations nouvelles de coopération	74
Du fait de la modernisation des politiques publiques, le partenariat entre collectivités et opérateurs privés s'est élargi et s'est systématisé	75
2.1.2. Un partenariat favorisant les mutations urbaines.....	78
L'expérience des partenariats dans la gestion des équipements des stations de montagne.....	78
La construction d'un territoire touristique élargi	81
2.2. <i>L'intercommunalité bouleversante.....</i>	82
2.2.1. L'ancrage intercommunal du tourisme, enjeu nouveau pour le tourisme en station de montagne.	83
La montagne intercommunale française longtemps à la peine	84
Les avantages de la coopération intercommunale poussent la station à se transformer	86
Une répartition des compétences longue à définir	89

2.2.2. Des solidarités territoriales productrices de <i>diversification d'activité</i>	91
L'intercommunalité induit de nouvelles formes de gouvernance touristique locale	94
2.3. <i>Changement climatique ? Changement global !</i>	96
Des liens systémiques de transformation entre stations et hinterland	97
2.3.1. La station contrainte à un tourisme toujours plus polymorphe.....	98
Changement climatique, changement global : l'adaptation au changement et son acceptabilité.....	99
2.3.2. Les nouvelles prophéties	102
Les prophéties autour de la fin et des confins du tourisme en montagne	103
Une nouvelle offre patrimoniale	105
Des pratiques émergentes, qui demandent encore d'investir dans la réflexion sur d'autres modèles de développement	106
Les conditions de l'acceptabilité au changement comme moyen pour parvenir à une adaptation	107
Conclusion de la seconde partie : Une recomposition territoriale à l'œuvre	109
 CHAPITRE 3.	
METASTASIONS, ENTRE TRANSITION ET APOPTOSE FONCTIONNELLES	111
3.1. <i>une maîtrise immobilière et foncière perfectible</i>	114
Un modèle immobilier très assujéti aux nécessités de l'amortissement des équipements de loisirs.....	114
3.1.1. La difficile réhabilitation de l'immobilier de loisirs ancien	116
Des politiques d'urbanisme peu lisibles	117
Un chantier prioritaire inabouti : la rénovation et la restructuration des lits locatifs anciens.....	117
L'échec des ORIL	118
Des acteurs privés de moyens financiers lourds.....	124
Des modalités peu attractives pour les propriétaires.....	125
Des difficultés liées à des villes souvent conçues pour une saison unique et un monoproduit	126
3.1.2. La question foncière mal maîtrisée	127
Un marché foncier très tendu et mal maîtrisé.....	127
Un foncier marqué par la rareté du sol urbanisable plus que par la qualité urbaine et architecturale.....	129
Les transformations nouvelles issues du Grenelle II de l'environnement.....	130
3.2. <i>Retards et difficultés de l'immobilier marchand</i>	132
3.2.1. Un système de financement producteur d'un effet d'aubaine.....	132
3.2.2. Les causes de l'inachèvement des programmes dans les Pyrénées.....	138
Conclusion de la troisième partie : Une économie immobilière des plus fragiles.....	141
 CONCLUSION GENERALE	143
GLOSSAIRE.....	148
BIBLIOGRAPHIE	153
TABLE DES MATIERES.....	167
TABLE DES FIGURES	169
INDEX.....	170
4 ^E DE COUVERTURE	175

Table des figures

- 1a : Les stations de montagne en France, auteur : V. Vlès
- 1 b : Les stations thermales et de ski dans le massif des Pyrénées, auteur : V. Vlès
- 2 : Évolution de la tâche urbaine et zones urbanisables en Cerdagne française, auteur : V. Vlès (données CA 66)
- 3 : Chalet du skieur *Le Petit Schelem*, 1938 — Megève — AD74/142J1068, CAUE 74
- 4 : Chalet aux Angles, Pyrénées-Orientales, cliché V. Vlès
- 5 : Village de gîtes de la « station nature » du Mas de la Barque, Lozère, cliché V. Vlès
- 6 : Les Arcs 1950, cliché G. Fablet
- 7 : Station nouvelle de Badaguas, Jaca, Aragon, cliché V. Vlès
- 8 : Plan « hétérogénéité urbaine de Gourette », clichés Emeline Hatt
- 9 : Deux exemples de la complexité des regroupements intercommunaux : les stations dans la Vallée des Gaves en 2006, auteur : V. Vlès
- 10 : Deux exemples de la complexité des regroupements intercommunaux : les stations de Cerdagne, du Capcir et du Haut-Conflent en 2013, auteur : V. Vlès
- 11 : Courbes des équipements et des débits des stations de ski, Atout France 2013
- 12 : Chamonix, cliché V. Vlès
- 13 : Station de Wanaka, Nouvelle-Zélande, cliché Ph. Bachimon
- 14 : Lits construits en résidences secondaires en montagne française entre 1999 et 2009
- 15 : Nombre de lits livrés et nombre de lits ni achevés ni livrés en montagne française en 2012
- 16 : Capacité d'hébergement des stations pyrénéennes et alpines en 2008
- 17 : Résidence de tourisme d'Ax-les-Thermes, cliché V. Vlès
- 18 : Friche de la RT-Pyrénéal-Eyne en 2012, cliché V. Vlès

Index

Références recherchées

Aime La Plagne
Aix-les-Bains
Allemagne
Alp
Alpes
Alt Urgell
Alto Gállego
Anzère
Apennins
Aragon
Arcs 1600
Arcs 1800
Arcs 1950
Arcs 2000
Ariège
Artouste
Astún
Aussois
Autriche
Avoriaz
Ax-les-Thermes
Badaguás
Bade-Würtemberg
Bagnères-de-Bigorre
Bagnères-de-Luchon
Baqueira
Béarn
Belgique
Belleville
Benasque
Benasque
Bigorre
Bolquère
Bolvir
Bourg-Saint-Maurice
Cadí
Cambrils
Candanchú
Capcir
Catalogne

Cauterets
Cerdagne
Cerdanya
Cerler
Cévennes
Chamonix
Champéry
Chamrousse
Chartreuse
Combrailles
Corse
Courchevel
Crans-Montana
Davos
Deux-Alpes
Espagne
États-Unis
Eyne
Flaine
Font Romeu
Formigal
Gavarnie
Gévaudan
Gex
Grandvalira
Grimentz
Grindelwald
Guzet
Haut Aragon
Haut Chablais
Haute Bigorre
Haute-Garonne
Haute-Savoie
Haute-Vallée des Gaves
Hautes-Pyrénées
Iraty
Italie
Jaca
Japon
La Clusaz
La Molina-Masella
La Norma
La Pierre Saint-Martin
La Plagne
Le Lioran
Le Mas de la Barque
Le Pla d'Adet
Le Tourmalet

Les Aillons
Les Arcs
Les Eaux-Bonnes
Les Gets
Les Ménuires
Les Sept-Laux
Lleida
Llesui
Lourdes
Louron
Lozère
Luchon
Luz-Ardiden
Maurienne
Megève
Méribel
Métabief
Mijanes-Donezan
Moixeró
Mont-d'Olmes
Morillon
Néouvielle
Oisans
Orcières-Merlette
Palau-de-Cerdagne
Panticosa
Pays Basque
Peisey Vollandry
Peyragudes-Peyresourde
Piau-Engaly
Pic du Midi de Bigorre
Pierre-Blanche
Pont d'Espagne
Porté-Puymorens
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Puigcerdà
Puigmal
Pyrénées
Pyrénées 2000
Pyrénées aragonaises
Pyrénées-Atlantiques
Pyrénées-Orientales
République Fédérale allemande
Rhône-Alpes
Ribagorza
Risoul
Royaume-Uni
Saint Moritz

Saint Pierre de Chartreuse
Saint-Jean-de-Monts
Saint-Lary
Saint-Lary village
Saint-Lary-Pla d'Adet
Saint-Martin-de-Belleville
Saint-Moritz
Sainte-Foy-Tarentaise
Sallent de Gallegó
Savoie
Sééz
Seintein-les-Bains
Sept-Laux
Serre-Chevalier
Sierra de Guara
Sixt Fer à Cheval
Sobrarbe
Somontano
Sort
Suisse
Super-Besse
Super-Bolquère
Tarentaise
Tignes
Torre de Cabdella
Tramezaïgues
Trois-Vallées
Tucaran
Urús
Val d'Isère
Val Thorens
Val d'Aran
Vall Fosca
Vallée d'Aure
Vallée de l'Ariège
Vallée des Gaves
Vallée du Louron
Vallée du Lys
Valloire
Valmorel
Vanoise
Vars
Vercors
Vernet-les-Bains
Videssos
Vielha
Villars-de-Lans
Vosges

Zermatt
Zürs

4^e de couverture

Métastations. Mutations urbaines des stations de montagne :

un regard pyrénéen

Des recherches récentes envisagent désormais les stations de montagne comme des *systèmes territoriaux en mutation*. Les transformations de la mobilité, qui ont été autrefois la clef de la rupture dans la quotidienneté, les ont fait évoluer en même temps que la mondialisation prenait le contrôle de la gestion des temps et des espaces. Aujourd'hui, dans un même espace touristique, différents phénomènes ont lieu à différentes échelles spatiales au même moment. Notre société hypermoderne produit des lieux où les liens sociaux ne sont plus basés sur la concentration et la proximité géographiques. Les stations de montagne sont aussi concernées par cette « *société hypertexte* » et ce phénomène a transformé de nombreuses stations de montagne en *métastations*.

On y constate une forte déconnexion entre *le temps figé*, marqué par une architecture, des matériaux, un parc immobilier datés, et *le temps en mouvement*, celui des attentes et des représentations liées à l'évolution des pratiques touristiques et de l'économie présentielle. Ces lieux de séjours ont particulièrement vieilli et certaines formes de leur mutation voire de leur délaissement apparaissent partout de manière marquée.

Construit autour de travaux de recherches inédits, cet ouvrage pose un regard particulier, souvent critique, sur les mutations *urbaines* des stations de montagne. Il interroge leurs trajectoires et les confronte aux théories, aux faits, aux avis d'acteurs, aux études publiées dans les Pyrénées, pris comme « laboratoire des montagnes méridionales ».

Présentation de l'auteur :

Vincent VLÈS est professeur d'aménagement et d'urbanisme à l'Université de Pau. Il est membre de plusieurs équipes de recherche dans le champ du tourisme. Spécialisé dans les stations touristiques, ses recherches analysent les logiques d'acteurs et les enjeux économiques à travers le prisme des opérations d'urbanisme touristique et des mutations de l'espace social. Il est notamment l'auteur de : *Les stations touristiques* (Economica 1996), *Le projet de station* (PUB 1996), *Service public touristique local et aménagement du territoire* (L'Harmattan 2001), *Politiques publiques d'aménagement touristique* (PUB 2006), *Tourisme durable en montagne* (AFNOR 2008).