



HAL
open science

Les stations pyrénéennes, des systèmes territoriaux en transition

Vincent Vlès

► **To cite this version:**

Vincent Vlès. Les stations pyrénéennes, des systèmes territoriaux en transition. Nouveaux territoires touristiques. Invention, reconfigurations, repositionnements, Presses de l'Université du Québec, 2016, 276054625X. <hal-01737116>

HAL Id: hal-01737116

<https://hal.science/hal-01737116v1>

Submitted on 19 Mar 2018

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

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



HAL Authorization

VLES V., 2016. « Les stations pyrénéennes, des systèmes territoriaux en transition », in DELAPLACE M. & GRAVARI-BARBAS M. (Eds), *Nouveaux territoires touristiques. Invention, reconfigurations, repositionnements*, Québec : Presses de l'Université du Québec, p. 103-124.

Résumé

De nouveaux facteurs permettent de considérer aujourd'hui les stations de la montagne pyrénéenne comme des systèmes territoriaux en transition. Les temps de vacances, autrefois fondés sur une rupture dans la quotidienneté, y laissent progressivement place à la double résidentialité ; l'hyperconnectivité des touristes aux réseaux assure à leur mobilité une résistance aux cassures du temps. Ce facteur est l'une des modifications qui transforment peu à peu les formes territoriales de la gouvernance du tourisme en stations: les travaux de Clivaz, Nahrath (2010, Hatt (2011), Vlès (2012, 2014) et Fablet (2013, 2015) montrent comment, dans les montagnes européennes, la «société hypertexte» (Ascher, 2005) transforme lentement ces villes initialement conçues dans une approche «taylor-ford-keynesio-corbusienne» (Ascher, 1995). À l'origine fonctionnaliste et rationnelle, la station de montagne est en train de se recomposer, de se métamorphoser lentement en métastation¹.

On examine ici plus particulièrement les transformations urbaines des stations des Pyrénées soumises à ces évolutions: l'étude de ces villages-stations de petite taille révèle une série de déconnexions issues du décalage grandissant entre leur composition urbaine, vieillie, datée (le temps figé dans la pierre et le béton) et les représentations, les attentes, les souhaits actuels des touristes ainsi que les requêtes nouvelles d'habitants issus d'une part grandissante de l'économie présentielle². Dans ses extensions, la forme urbaine contemporaine traduit les principaux effets de ces nouvelles mobilités de loisirs. Mais au-delà des modifications de l'infrastructure touristique pyrénéenne, on avance également l'hypothèse d'un effacement des frontières entre des catégories de tourisme que l'on a opposées un temps, celles des formes d'accueil du tourisme de masse et celles de pratiques transgressives, pour le moins hybrides, en tout cas qui sortent des sentiers battus (Bourdeau, 2007). Les sciences humaines et sociales avaient, au siècle dernier, classifié les stations de montagne en types assez rigides, en catégories schématiques qu'elles opposaient volontiers (le modèle urbain de la station «intégrée» de Cumin [1970] et de Knafou [1978], les «générations», les «catégories» de Poutissiou [1999], le «système touristique localisé», les deux types de stations de Perret [1992], la «station-village» et la «station intégrée»). Ces schémas semblent remis en question par la conformité des formes liées à la pénétration, partout, de la mondialisation et à la banalisation de pratiques autrefois considérées comme marginales, en tout cas sortant des sentiers battus (Clarimont, Vlès, 2016). L'insertion par l'urbanisation banalisée de cette conformité nouvelle dans un espace qui est attractif grâce à sa non-conformité même 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.

Texte

Depuis les années 1985-1990, le tourisme en station de montagne en Europe est entré dans une phase de changement global marqué par de multiples facteurs tels que la concurrence accrue entre les destinations, le vieillissement de la population touristique, l'affaiblissement des dynamiques internes, l'insuffisance des initiatives d'investissement, les déficits chroniques d'exploitation, les exigences croissantes de qualité esthétique et environnementale ou encore la gestion des risques

¹ Méta est un préfixe qui provient du grec μετά (*meta*) (après, au-delà de). Il exprime le changement, la succession, le fait d'aller au-delà, la transformation, la sortie des sentiers battus. Ce phénomène de mutation urbaine et territoriale est également à l'œuvre dans les Alpes (Fablet, 2015).

² L'expression «économie présentielle» est un néologisme utilisé par Laurent Davezies et Christophe Terrier pour décrire une économie basée sur la population réellement présente dans un territoire qui, à la fois, produit et consomme.

(Perret, 1992; Bourdeau, 2007, 2009, 2013; Bourdeau et Christin, 2011; Clarimont et Vlès, 2008, 2012, 2013, 2014; Bachimon, Dério et Vlès, 2013; Botti, Goncalves et Peypoch, 2012; Achin et George-Marcelpoil, 2013). En Europe, les stations ont participé au renouvellement de l'image de la montagne, dont l'ouverture au tourisme au début du XX^e siècle avait déjà initié l'attrait. L'aménagement urbain y a produit des hébergements et des équipements de sports de loisirs fonctionnels, mais valorisant en général peu le décor, l'identité des lieux, le renom, l'attrait du milieu et de ses sociétés (Hatt, 2011). L'avenir urbain de ces stations, l'adaptation de leur architecture, de leur parc immobilier, leur insertion dans le paysage sont aujourd'hui confrontés à un mouvement de transition marqué par une sortie des logiques habituelles de développement :

1. Les modifications de l'ancrage temporel des stations les rendent de plus en plus décalées pour assurer leurs fonctions initiales. Le renforcement de l'économie présentielle est avéré partout dans les montagnes périurbaines ou de piémont (Davezies, 2004; Terrier, 2006), la manière dont le «touriste» évalue le paysage de la station change (Frochot et Kreziak, 2008; Hatt, 2011) et ses perceptions révèlent la conscience qu'il a de la déconnexion des temps.

2. Le «management des interdépendances» des stations transforme leur ancrage territorial. Une mutation de la gouvernance affecte aujourd'hui le système polarisé de production des loisirs, jadis éclatés dans l'espace valléen et dans leur organisation: l'ensemble des situations de coopération qui ne peuvent plus être ordonnées par la hiérarchie (Simoulin, 2007) rend le tourisme de montagne polymorphe, le concept de «station intégrée» ne s'applique plus guère qu'à une douzaine de stations françaises (Fablet, 2013), une seule dans les Pyrénées.

3. Ces nouveautés, ces mutations des stations apparaissent clairement aujourd'hui à travers de réels problèmes de requalification de l'immobilier de loisirs, l'apparition de friches touristiques dans des programmes d'hébergements neufs, inachevés et non livrés. L'apoptose³ dans la fuite en avant immobilière de l'immobilier de loisirs en montagne pyrénéenne témoigne de décalages importants entre pratiques proposées et attentes des clientèles.

1. Les effets de la «déconnexion des temps» et les modifications de l'ancrage temporel des stations

Les stations pyrénéennes sont aujourd'hui confrontées à un phénomène récurrent : l'obsolescence du bâti par rapport aux modifications des pratiques. Ce phénomène n'est pas nouveau⁴ dans l'histoire de l'aménagement touristique. L'opposition entre le temps figé d'une part – qui type la station et marque son urbanisme initial – et le temps en mouvement, celui qui porte l'évolution des pratiques touristiques et de loisirs, prend aujourd'hui un caractère très sensible et touche la grande majorité des stations de montagne. Les débats sont encore ouverts entre chercheurs sur l'ampleur de l'obsolescence : certains pensent que le tourisme en montagne est à la porte d'un changement radical, porté par la mutation contemporaine du développement durable, par des changements de pratiques que les Anglo-Saxons qualifient d'«après-tourisme» (Urry, 2002), les Français de «post-tourisme» (Bourdeau, 2007), modifications qui accompagneraient les évolutions de la société postindustrielle (Hatt, 2011). D'autres, plus circonspects, relèvent plus volontiers la grande stabilité de leur évolution et de leurs ancrages (Fablet, 2013; Bachimon, Dério et Vlès, 2013). Mais tous s'accordent à dire que des modifications importantes sont à l'œuvre.

1.1. L'utilisation d'un corpus photographique

³ 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.

⁴ Déjà au XIX^e siècle, la montagne ou le littoral européens sont aménagés pour l'accueil des touristes. Aristocrates ou rentiers jusqu'à l'entre-deux-guerres, ils reproduisent dans les stations de villégiature le mode de vie mondain de la classe dominante: on vient en station pour voir et être vu, se regarder exercer ses privilèges. Les stations anciennes offrent aujourd'hui une multitude d'espaces de «monstration»: terrasses, pergolas, marquises, jardins, jardins d'hiver, chemins couverts, parcs, promenades, etc., dont on a perdu – provisoirement? – l'usage.

Des recherches menées de 2008 à 2013 au sein de l'UMR 5603 du CNRS en termes de diversification de l'offre touristique et de requalification productive dans les stations de la montagne ou par l'Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture (IRSTEA) de Grenoble sur la croissance immobilière des stations de sports d'hiver en Tarentaise ont abordé ces questions sous l'angle des vecteurs de durabilité et d'urbanité en territoire touristique (Fablet, 2015): ces vecteurs sont la lutte contre la création de lieux pastiches, stéréotypés (Vlès, 2010; Hatt et al., 2011), la composition urbaine ancrée dans l'esprit (patrimonial) du lieu, la prise en compte des spécificités microterritoriales, la réinsertion de symboles et la promotion touristique des pratiques sportives et récréatives dans les stations. Ces recherches ont permis 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, etc.) et des Pyrénées (La Pierre Saint-Martin, Saint-Lary village, Saint-Lary-Pla d'Adet, Gourette, Baqueira, Peyragudes-Peyresourde, etc.) ainsi que leur représentation dans l'imaginaire des visiteurs.

La méthode a consisté à faire procéder par chaque personne interrogée (lors d'un entretien individuel de 45 minutes) à un double choix libre de représentations : les «images mentales» des touristes interrogés ont été saisies par classement libre de photographies. Le corpus photographique retenu était composé de deux séries de clichés : la première comprenait des photographies d'espaces publics et de paysages de 22 stations touristiques de sports d'hiver (78 images); la seconde ne comprenait que des images de la station étudiée et sur le lieu même de l'enquête, par exemple Gourette (57 images)⁵.

1.2. Les trois images les plus représentatives

Pour les visiteurs, trois images représentatives de la montagne apparaissent à l'issue de ces recherches :

- La présence de la nature au cœur de la station est toujours plébiscitée, jugée importante et très attractive par plus de 80% des visiteurs interrogés. C'est un élément indispensable pour le cadre urbain de la station même : les commentaires exprimés par les «touristes» décrivent la façon dont 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 «répulsifs». Au contraire, les aménagements végétalisés sont particulièrement appréciés, même s'ils sont souvent l'objet de commentaires divergents (Hatt, 2011, p. 371).

- Le cadre bâti lui-même est apprécié lorsqu'il a recours à des matériaux traditionnels, tels le bois ou la pierre. En montagne, le chalet constitue un point de repère fort, souvent mentionné; il ne fait pas l'objet d'un rejet en tant que forme pastiche, au contraire: le néorégionalisme, le factice est systématiquement jugé positivement; ces formes architecturales reconstituées attirent et font l'objet de commentaires enthousiastes, les visiteurs les qualifient même souvent «d'authentiques» (pourtant le chalet n'est pas une forme architecturale d'origine pyrénéenne, il a été «importé» au début du XX^e siècle des Alpes). Cet habitat «typique» réfère à la notion de «village», qui plaît aujourd'hui encore, notion que Jean-Didier Urbain qualifiait déjà «d'image embryonnaire de la vie collective, du contact, de l'hospitalité ancienne» (1993, p. 161).

- La dimension fonctionnelle des stations pyrénéennes (séparation des logements, des parkings, de la grenouillère et du front de piste, accès unique en voiture) sort très critiquée de cette recherche sur les perceptions des usagers. Les reproches portent sur deux objets essentiels du paysage touristique, tous deux symboles de la période des années de forte croissance urbaine moderne : l'immeuble collectif et la prépondérance accordée aux espaces de circulation motorisés et de

⁵ L'ensemble de la méthode, ses atouts et ses limites, est publié en ligne (Hatt et al., 2011).

stationnement. La «machine à habiter» des stations des trente glorieuses, le modèle de Piau-Engaly, du Pla d'Adet à Saint-Lary-Soulan, du Tourmalet, les barres, des plus grandes aux plus petites comme à Peyresourde, avec leurs façades d'immeubles en front de neige, sont toujours jugés répulsifs, même lorsqu'une architecture parfois soignée s'insère dans le paysage.

Les touristes arrivent sur un site avec des images préétablies (Frochot et Kreziak, 2008) et cherchent à adapter leur représentation de ce lieu à ces images (Urry, 2002). On sait ainsi que le touriste recherche en station un paysage différent, typé, «authentique», «traditionnel» (Hatt, 2011, p. 376). C'est pourquoi il s'accommode par exemple facilement d'un style néo-savoyard dans les Pyrénées (Bolquère, Eyne, La Pierre Saint-Martin, Saint-Lary-Soulan, etc.) ou en Auvergne (Super-Besse), paysage valorisé par les orientations architecturales des stations (Viès, 2010, p. 45) et les brochures touristiques. Le chalet fait partie des images d'Épinal mondialisées que le touriste s'attend désormais à découvrir dans toutes les montagnes européennes.

La très grande majorité des stations des Pyrénées, du Massif central ou des Alpes du Sud est associée par la clientèle à la convivialité, l'authenticité, les activités dérivées, à la recherche d'un paysage sauvage bien plus qu'elles ne le sont au grand ski, que le visiteur attribue d'emblée aux stations alpines. Le besoin de dépaysement des citadins, la recherche d'une confrontation permanente à la nouveauté et parfois à «l'authenticité» apparaissent omniprésents dans les enquêtes, ce qui marque un déni assez net des principes purement fonctionnels qui ont présidé à l'édification de la plupart de ces archipels urbains d'altitude.

1.3. Les villages touristiques des Pyrénées répondent à une logique de plus en plus internationale, normée et standardisée

Cette logique de standardisation prévaut aujourd'hui dans l'extension du patrimoine urbain dans les marges et dans les périphéries des stations, par effet de mimétisme. Excroissances par lotissements, enclaves urbaines porteuses de conformité, normalisées autour d'une réinvention kitsch du bâti pyrénéen, architecture qui n'existe pas par elle-même, affirmation d'une fausse autochtonie... Ce mouvement produit ce qu'on peut appeler des stations génériques, des lieux de séjour qui se ressemblent tous : partout, on y décèle le recours au pastiche de l'architecture traditionnelle. La plupart des extensions contemporaines des stations présentent des paysages identiques, à l'image de ce phénomène de ressemblance à l'œuvre dans la forme des aéroports contemporains ; «l'identité» du lieu apparaît, en fait, plutôt comme une réduction, un «amaigrissement» du passé patrimonial, une architecture de pacotille. L'importance de ce mimétisme lié au développement global des sociétés modernes pose la question de la singularité : cette réduction normalisée de «l'identité» ne produit-elle pas en définitive une station sans caractère? L'urbanisation crée aujourd'hui en montagne des enclaves porteuses de conformité, l'architecture pastiche des nouvelles opérations s'insère dans un temps et un espace mondialement partagés. Les valeurs symboliques patrimoniales, synonymes des premières formes de tourisme en Europe et même aux États-Unis, ont été remplacées par la conformité et la marchandisation. L'insertion de cette conformité dans un espace touristique qui était initialement attractif grâce précisément à sa non-conformité est sans doute une belle métaphore du tourisme de masse et de la normalisation qui l'accompagne lorsqu'il atteint ces lieux encore vierges. Ces excroissances qui se ressemblent, ces stations génériques sont de vrais-faux villages-stations, en somme, qu'on voit apparaître partout: les modes de construction en chaîne standardisée produisent en montagne une architecture de marketing répondant à une stratégie commerciale, à des opérations de production immobilière néofordistes, mimétiques, standardisées, adaptées à des concepts réducteurs de convivialité, de sociabilité et à un retour aux sources sans doute artificiel: pourtant, c'est majoritairement la recherche de la différence qui motive le voyage.

En moyenne montagne, ce mouvement s'oppose, dans la grande majorité des vallées ou des massifs (Tarentaise, Maurienne, Oisans, Auvergne, Haut-Béarn, Haute-Bigorre, Haute Vallée d'Aure, Haut-Comminges, Haute-Ariège, Pyrénées catalanes, Cévennes, Haute-Provence, Haut-Aragon, etc.), à l'art de bâtir de chaque village où des caractères bien affirmés et très différents de ce style

«mondialisé» se dégagent, depuis les simples matériaux jusqu'à la composition des maisons, du village, du paysage, principes de l'adaptation au lieu et à la forme qui n'ont pas été repris dans les évolutions urbaines récentes de ces stations.

1.4. Une situation de transition, de sortie des sentiers battus de l'imaginaire de la montagne

La déconnexion de référentiel d'image pour les visiteurs et les modifications de la fonctionnalité urbaine peuvent être prises pour les deux effets de l'état intermédiaire qui marque les stations aujourd'hui.

1.4.1. Un référentiel à des images désormais bien connues

En ce qui concerne le référentiel d'image, le besoin de dépaysement des citadins et la recherche par les touristes d'une confrontation permanente à la nouveauté et parfois à «l'authenticité» demandent dans les stations une mise en récit dans les 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.

Or, le touriste de 2014 se trouve confronté à une offre de villes qui ressemblent souvent aux grands ensembles des années 1960-1980, offre qui est déconnectée de la recherche d'une montagne immaculée, ludique et agropastorale à laquelle se réfère l'imaginaire touristique. On assiste ainsi à un décalage grandissant entre l'image vendue par la communication touristique et la réalité paysagère offerte réellement par les stations. Certes, les stations de tourisme ont toujours été définies en référence à la ville, mais ce qui nouveau, c'est la perception exprimée par les usagers : le paysage de la station semble dorénavant faire partie de «l'ailleurs compensatoire» (Bourguet, Moreux et Piolle, 1991). Pour la société urbaine, la montagne semble demeurer un pays imaginaire, une utopie qui devrait échapper à la modernité. Les citadins y transposent toujours leurs rêves de changement et de dépaysement. Les touristes y cherchent peu la réalité de la vie montagnarde, mais plutôt l'image d'Épinal qu'ils s'en sont faite. Ils y projettent leurs visions, leurs rêves ou leurs nostalgies.

Pour des raisons essentiellement économiques, on a construit des «archipels d'altitude» ou «littoraux», des villes touristiques coupées de l'habitat traditionnel 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 le monde urbain qu'avec la société locale. Les causes sont à chercher après la Seconde Guerre mondiale, lorsque le besoin criant de logements avait façonné un urbanisme purement rationnel qui reposait sur la préfabrication et le béton. On a alors construit massivement dans les années 1950-1970 des logements fonctionnels – barres et tours – avec des techniques de construction économiques, standardisées. L'urbanisme qui en est issu a été conçu comme une variation combinatoire des bâtiments et des espaces de circulation, sans référence au milieu ou au paysage environnant. Ainsi, la forme est devenue la qualité essentielle qui a déterminé l'apparence des édifices, puis de la station tout entière, tandis que la couleur a été au mieux perçue comme un simple complément du langage des formes, correspondant à telle ou telle fonction des bâtiments (Noury, 2008, p. 7). On retrouve dans toutes les stations de l'époque moderne des Pyrénées tous les ingrédients du fonctionnalisme : la pensée «taylor-ford-keynésio-corbusienne» (Ascher, 1995) y a dominé les milieux responsables de l'aménagement de la montagne. Il s'est agi de rationaliser, de simplifier, de mesurer et d'organiser la production urbaine au même titre que la production industrielle : on a décomposé la station en fonctions élémentaires (Taylor) en accordant un primat au mouvement et à la vitesse (Ford), en systématisant les économies d'échelle (Ford), en typant le logement et en industrialisant sa construction (Ford encore). Enfin, les politiques d'édification ont eu recours à l'intervention massive de la collectivité publique sans mettre en cause les réalisations privées (Keynes). Les stations ont ainsi été soumises à des tensions fonctionnelles fortes : le statut de «vacancier», fondé sur une déconnexion économique et sociale, a rendu légitime la production

d'«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.

Même dans les villages, cette rupture des urbanisations nouvelles avec le lien architectural traditionnel caractérise en particulier le vieillissement du modèle «moderne» : on a construit des lieux urbains souvent sans génie, implantés suivant un modèle urbanistique forcément daté, sur des sites toujours choisis uniquement pour leurs qualités naturelles. Du coup, les stations connaissent de graves difficultés à s'adapter à l'évolution de la demande, à la modernisation de la vie sociale. Elles peinent à fidéliser leur clientèle, à maintenir leur compétitivité internationale quand ailleurs la qualité urbaine et l'insertion paysagère se font arguments de vente. « Il en résulte fréquemment une altération de paysages ou d'écosystèmes» (Dérioz et Bachimon, 2009, p. 2), mais également une altération de la vie de village en montagne. On est loin, en station de ski ou en station thermale pyrénéennes, du village montagnard, dans ses origines de communauté où habitants et bêtes luttent contre le froid et les éléments. Aujourd'hui, reprendre ces stations en privilégiant la restructuration du bâti hérité et son intégration dans l'environnement plutôt que son étalement en «lotissements génériques» est un des enjeux majeurs de l'aménagement touristique durable.

1.4.2. Des transformations de la mobilité, des pratiques, de la demande en services

De nos jours, en station, le touriste peut avoir accès à différentes échelles spatiales au même moment. La société hypermoderne produit des lieux où les liens sociaux ne sont plus basés seulement sur la proximité géographique. L'hyperconnexion aux réseaux, la «société hypertexte» (Ascher, 2005) «augmentent» l'espace par toute une série d'informations virtuelles (notamment via les smartphones grâce aux smartphones) qui rendent sa densité plus forte, et surtout la rendent moins tributaire de l'ordre matériel, de son agencement (comme dans les espaces publics en tension [parkings d'accueil] ou de villégiature ou les grenouillères). Les outils numériques donnent accès à plus d'informations dans l'espace virtuel touristique que dans l'espace matériel. Ce phénomène transforme la vie en station, en la rendant à la fois plus accessible au monde (on échappe alors à l'idée fondatrice de «l'ailleurs compensatoire»), mais également en effaçant l'utilité de son ordonnancement interne: avec l'espace virtuel grâce auquel il se repère dans l'espace, le touriste peut se satisfaire d'un désordre dans l'espace matériel.

Les pratiques se modifient également sensiblement : en montagne, par exemple, le modèle du grand ski ou de la cure thermale répond aujourd'hui peu aux souhaits de pratiques multiformes (pratiques nordiques, promenades à pied ou 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, etc.). Les pratiques buissonnières, transgressives de l'activité touristique portée par les aménagements témoignent même à la marge de cet écartement à l'ordre conçu aux origines de l'édification. La demande en services se précise et le client attend désormais une station à la fois traditionnelle et fonctionnelle, une grande qualité des hébergements, une modernité, mais aussi son insertion dans une vie de village, le contact avec l'habitant; ces paradoxes placent les décideurs dans la nécessité de réenchanter la montagne, de se tourner vers des pratiques d'avenir, de créer des produits fondés sur les nouveautés comme l'écotourisme ou la liberté des modes de découverte de la nature et du patrimoine. Ces nouvelles requêtes du marché obligent la gouvernance locale à sortir de la reproduction des vieilles recettes du passé (fondées sur la seule promotion immobilière) et à ancrer l'architecture et les activités de loisirs dans un ensemble à la fois plus vaste et plus varié.

Cependant, si ces nouvelles attentes paraissent précises, les modes d'adaptation urbaine des stations semblent en difficulté : les stations de la seconde moitié du XX^e siècle présentent une composition urbaine fondée sur le fonctionnalisme, datée et inadaptée : la plupart du temps, on a donc construit en long, le long d'une route ou de courbes de niveau. Il n'y a pas de rue, pas de places, peu de centralité, peu de vie. Les stations sont faites de barres d'immeubles sans ville, alors que les touristes, les clients, les habitants demandent une animation, une densité, une qualité et une variété

de services égales à celles trouvées dans la cité, dans un cadre reproduisant l'image onirique de la montagne. Dans le village qu'on pourrait reconstituer, 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. Dans la station moderne des Pyrénées, pas de centre, pas d'agora : des voies de circulation (la plupart du temps automobile), des parkings. Un enlaidissement causé par des éléments architecturaux indifférents à leur contexte. Par exemple, l'étude du plan du Pla d'Adet (Saint-Lary-Soulan) ou de La Mongie révèle l'obsolescence de la forme urbaine et de son attrait : l'organisation du bâti en tissu discontinu et éparpillé le long de l'unique voie d'accès, désorienté ; la structure sans hiérarchie des voies: pas de ruelles ni de rues, pas de lieux de rencontre ni de monuments qui créeraient une hiérarchie de lieux publics; des bâtiments disparates, sans espaces de transition: des cubes posés dans la montagne.

Les choix anciens d'urbanisme (et leurs corollaires en termes d'ambiance : acoustique, mobilité, environnement lumineux, olfactif, thermique, dimension esthétique, couleurs) sont ici étrangers au contexte de l'environnement montagnard : les harmonies des formes et des couleurs ont été étroitement liées à la perception qu'en avaient les vacanciers des années 1960, et cette perception diffère selon la culture, les époques, les lieux et les matériaux disponibles dans cet environnement. La disposition des bâtiments et leur étagement en station pyrénéenne ne permettent pas d'offrir à tous une vue sur la montagne.

Une des tâches aujourd'hui est de réparer ce tissu, en réconciliant l'usage fonctionnel et le sens des formes bâties selon les traditions régionales dans l'architecture et l'urbanisme. Elle nécessite un travail d'analyse de l'ensemble des facteurs déterminant 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. Si on parvient à introduire à nouveau en station de montagne la dimension du temps qui passe, l'urbanisme montagnard des stations ne sera 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 du type «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, la station soient habités, 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. On doit tenir le plus grand compte de l'environnement économique, social, paysager de la station pour recoudre les éléments d'un système complexe. Cela passe sans doute également par un changement d'échelle de la gouvernance territoriale du tourisme.

2. Le «management des interdépendances» et les modifications de l'ancrage territorial des stations

C'est une nouveauté sensible en montagne, la gouvernance à l'échelon de la vallée évolue désormais très rapidement et cette transformation est encore encouragée par la Loi de 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République : le tourisme s'exerce sur un territoire économique et la destination, qui fut «station», devient «aire» ou destination, territoire plus large pour le tourisme aujourd'hui (Vlès et Bouneau, 2016).

2.1. Un territoire de gouvernance élargi

Longtemps, la gouvernance locale du tourisme français a témoigné de difficultés certaines à une mise en œuvre intercommunale. D'abord, parce que la compétence «tourisme» qui devait être transférée n'a jamais été très clairement précisée: 75% des intercommunalités ont déclaré avoir eu des difficultés pour définir l'intérêt communautaire dans le domaine du tourisme (Dupuy et Lewy, 2004). En général, elle se réduit à la seule promotion, au mieux au marketing de services. Pourtant, on sait que plus de 70% de l'investissement touristique local est réalisé dans l'aménagement, l'immobilier de loisirs et la création d'équipements. Pour compliquer le tout, contrairement à l'Espagne ou à l'Italie, les départements et les régions françaises, par la clause de compétence générale qu'ils pouvaient exercer, ont longtemps continué à exercer une compétence «tourisme» identique. Tous ces facteurs ont contribué à produire une disjonction entre l'échelle des stations, où sont élaborées traditionnellement les politiques de développement et de gestion touristiques, et celle des territoires beaucoup plus vastes où se réalisent les flux économiques des touristes.

L'intercommunalité, pour la mise en cohérence de ces deux échelles, offre quatre types d'avantages :

- du point de vue des produits de loisirs, la solidarité intercommunale assure un gisement suffisant, une production riche et diversifiée de sites et d'événements (par complémentarité et regroupement de l'offre);
- du point de vue de la politique des prix: 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 matière de communication, la gouvernance intercommunale intègre mieux le long terme en raison des concertations, des débats nécessaires entre des positions plus diverses sur des objectifs partagés. L'intercommunalité de projet permet la mise en place de formes de gouvernance impliquant les populations en amont des opérations, donc souvent plus respectueuses de la biodiversité ou de son renforcement ;
- enfin, le regroupement, plus visible et mieux outillé, permet de s'insérer dans un réseau de distribution international. 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'assumer seule cette fonction.

La station (en tant que collectivité territoriale de gestion touristique) est devenue peu à peu trop étroite pour gérer un espace économique de grande ampleur systémique: d'une part, son urbanisation agglomérée est restreinte et réduite à la seule fonction productive des sports d'hiver et d'alpinisme (ce qu'elles ne sont plus seulement aujourd'hui), d'autre part, elle s'insère peu à peu dans une nouvelle structuration des espaces montagnards requise par les impératifs de remboursement de la dette, par l'adaptation au changement climatique, par la diversité de l'offre dans un territoire élargi à des services mutualisés. La transformation en cours de l'ancrage territorial du tourisme repose désormais sur un positionnement plus soucieux du développement durable, à la recherche de l'équilibre des anthroposystèmes à long terme, voire désireux de passer de «l'après-ski à l'après-tourisme» (Bourdeau, 2009), plus attentif aux injonctions des collectivités de rang supérieur finançant un réinvestissement dans le système productif «neige» qui n'en amplifie pas la dette et même la diminue si possible. Ce mouvement s'inspire des expériences apparues dans le monde anglo-saxon dès les années 1970 avec la prise en compte de l'interaction du tourisme avec les systèmes écologiques anthropisés, apparue dans la littérature scientifique dans l'écodéveloppement des années 1970 (Sachs, 1997), la création des centres permanents d'initiatives pour l'environnement (CPIE) en France (1976), ces mouvements de recherche d'objectifs sociaux et écologiques pour une activité à soumettre à la planification environnementale, à la limitation à des seuils de fréquentation supportables et à l'amélioration des positions et des revenus de la population, des communautés, le tout dans une perspective plus large de recherche de l'équité spatiale.

2.2. La lente apparition d'une diversification des activités touristiques et de leur durabilité

On observe également que ce mouvement de réinscription territoriale suit la lente percée du concept d'écotourisme qui, tout en englobant les principes du tourisme durable, promeut également une participation active du touriste à la protection du patrimoine naturel et culturel, la mise en place d'une interprétation de ce patrimoine, l'association des communautés locales et indigènes à la prise de décision, une contribution au bien-être général des habitants. Apparu sur fond de contestation du modèle de développement productiviste et de montée des préoccupations environnementalistes, l'écotourisme – qui a préfiguré le tourisme durable d'aujourd'hui (et non l'inverse) – a ouvert la voie de la diversification des produits touristiques dans ces stations de moyenne montagne. C'est finalement vers l'idée de Lévêque et al. (2003) que l'extension de l'ancrage territorial semble conduire aujourd'hui : la station de montagne devient un des éléments d'un anthroposystème beaucoup plus large intégrant dans son périmètre la définition des enjeux de développement local non seulement en termes de maintien des agrosystèmes traditionnels (homme + agrosystème forestier), mais également l'économie de services que représente le tourisme. La station apporte des transformations fortes du milieu local, issues de la rencontre entre mondes urbain et rural.

Cette évolution de l'ancrage territorial de la station de montagne est donc le produit non seulement de dispositions légales, réglementaires ou de gouvernance intercommunale, mais également d'interactions sociétés-milieus, interactions sous la forme d'une boucle entre des acteurs désormais liés au sein de politiques territoriales complexes (la gouvernance produite par les Parcs naturels, les pôles d'excellence touristique, les agendas 21 intercommunaux, les sites naturels exceptionnels, les sites classés, etc.). L'idée même de station telle qu'elle avait été conçue lors de son édification, hors sol, déconnectée de son environnement immédiat, productiviste au plus haut point, est insérée dans ce mouvement de réinscription territoriale, elle n'est plus seule à décider.

3. L'immobilier de loisirs : «fuite en avant» ou gestion de l'obsolescence?

Au-delà de la perte de fréquentation qui génère des contre-performances économiques, le phénomène actuel de la déprise du tourisme en station de montagne implique aussi la sortie des hébergements des standards de confort lorsque l'effort de réinvestissement n'a pas été consenti. Les attentes des clientèles sont plus difficiles à satisfaire, les biens se louent plus difficilement, ils se disqualifient progressivement : la station rentre dans une logique «d'exténuation» de l'offre; le phénomène est massif dans les Pyrénées.

3.1. L'exténuation de l'offre en hébergements marchands

Ce mouvement produit une «fuite en avant» ou «système en spirale» (George-Marcelpoil, 2002; Bourdeau, 2009; Fablet, 2015) de l'immobilier de loisirs: 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. Ils y parviennent au moins partiellement grâce aux enneigeurs artificiels ou à des équipements ludiques ou thermaux spécialisés. Cependant, ces investissements très lourds doivent à leur tour être rentabilisés par de 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 portées, pour ce qui est de l'hébergement locatif, par la défiscalisation lorsqu'elle était possible avant 2011. La vente de foncier communal permet également de financer les aménagements collectifs qui agrémentent l'accueil de ces nouveaux touristes, de couvrir les frais et d'amortir 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 fondé uniquement sur l'économie des remontées mécaniques, des thermes ou de la production de l'immobilier de loisirs. Au-delà de cette perte de fréquentation qui génère des contre-performances économiques, le phénomène implique aussi la sortie des hébergements des standards de confort lorsque l'effort de réinvestissement n'a pas été réalisé au cours du temps. Dans ce cas, les attentes des clientèles en matière de confort sont plus difficiles à satisfaire pour les stations, les biens se louent difficilement, ils se disqualifient progressivement : la

station rentre dans une logique «d'exténuation» de l'offre. La sortie des logements marchands du Parc national est estimée, ainsi, chaque année, à 2% du stock. Au bout de cinq ans, ce sont plus de 10% des lits marchands qui échappent ainsi à la commercialisation de séjours, et les stations tentent alors de produire des logements neufs défiscalisés... qui seront bientôt rattrapés par l'obsolescence. Intervenir sur le bâti ancien, requalifier les espaces publics et l'immobilier de loisirs anciens est donc devenu une priorité pour éviter étalement urbain périphérique et friches urbaines au cœur des stations.

3.2. Des tentatives d'interventions publiques en échec

Mais les tentatives de requalification se soldent aujourd'hui par deux échecs dans les Pyrénées : celui des opérations de requalification de l'immobilier de loisirs qui n'ont pas pu adapter l'immobilier ancien et celui des opérations de défiscalisation de l'investissement dans les résidences de tourisme, qui affectent l'immobilier neuf marchand en l'ayant placé, au plus mauvais moment (années 2007-2010), dans une bulle spéculative largement sous influence du marché espagnol.

3.2.1. L'échec des opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisirs dans les Pyrénées

L'équilibre financier de l'édification des stations 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 pyrénéennes, 54% de cette capacité d'accueil (parfois jusqu'à 97% comme à Gourette), suivies des meublés (22%) et des hébergements collectifs (8%). La question du financement de la remise à niveau de ce parc n'est pas réglée. L'intervention directe des pouvoirs publics dans le parc privé est difficile. Peu de jeunes achètent dorénavant en montagne. Le patrimoine immobilier, souvent négligé, se dégrade et le réservoir de clientèle des stations décroît, ainsi que son image. Le parc devient majoritairement obsolète, faute d'entretien. 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 (Miquel, Mougey et Ribière, 2010).

Les démarches en faveur des meublés touristiques sont restées limitées à quelques expériences : dès 1993, la Compagnie des Alpes, puis la station des Deux-Alpes en 1996, la Société des Trois-Vallées en 2005... ont développé des opérations en tant que «marchands de biens» : rachats du parc et remise sur le marché immobilier des hébergements en formule d'exploitation par bail de 9 ou 12 ans. Mais cette opération n'est possible que dans les stations dont la rentabilité, le rendement de l'investissement est avéré, c'est-à-dire souvent dans les plus hautes stations des Alpes. Ailleurs, les modalités restent peu attractives pour les propriétaires. Aucun mécanisme d'incitation ne les invite à reconsidérer ces contraintes de manière plus positive : ni le marché ni l'environnement juridique et fiscal ne les poussent à réinvestir dans l'immobilier de loisirs ancien en station.

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 CléVacances, 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 réalisés à l'aide des financements inscrits dans les Contrats de plan État-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 par le biais d'une gestion parahôtelière; cela concerne surtout les opérateurs de remontées mécaniques;

- les démarches publiques territorialisées: les opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisirs (ORIL) qui complètent l'action en direction des propriétaires. Cette intervention émane de l'État français qui a créé en 2000 cette possibilité pour les collectivités locales d'engager ces opérations (Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains). Cette opportunité fait suite au label «village résidentiel de tourisme» (VRT), label consacré 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. Quelques stations ont développé depuis une décennie des expériences de réhabilitation de l'immobilier de loisirs détenu par les particuliers. Les expérimentations menées en stations ont porté sur 21 sites pilotes en montagne, sur le littoral et en station thermale : Gourette et Saint-Lary-Soulan dans les Pyrénées, Super-Besse et Le Lioran en 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–Aix-les-Bains, enfin Berck-sur-Mer, Saint-Jean-de-Monts et La Grande-Motte sur le littoral.

Les démarches de requalification n'ont pas dépassé les 7 000 lits réhabilités en montagne, sur les 176 000 obsolètes. Il n'y en a eu aucun dans les Pyrénées. L'Espagne, où la part des opérateurs privés est plus importante, a expérimenté pour sa part des solutions de destruction-reconstruction difficiles, voire quasi impossibles financièrement (comme en témoigne l'échec de Panticosa, station thermale en Haut-Aragon entièrement rasée et reconstruite par un groupe immobilier privé... désormais également en faillite).

3.2.2. La résidence de tourisme par défiscalisation a aussi produit des surcapacités et des friches neuves

Le statut de résidence de tourisme permet en théorie de sécuriser le débouché touristique en assurant le passage d'un mode de développement extensif à un développement plus intensif, fondé sur une offre structurée et professionnelle, promu en direction de marchés plus larges que ceux acquis par le passé. Du fait de ses capacités commerciales supérieures, ce statut contribuerait, d'après ses promoteurs, à une mutation du mix touristique territorial : la contrainte de mettre en location son bien tout au long de l'année requiert un accompagnement de la production touristique, un passage à un tourisme quatre-saisons.

Certes, sur le plan quantitatif, l'outil de la résidence de tourisme est efficace et rapide : un lit neuf géré en résidence de tourisme compense la perte de deux lits anciens, voilà de quoi résoudre — pense-t-on — la question de l'exténuation de l'offre ; 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. Si ce produit immobilier est bien maîtrisé dans une station de ski ou une station thermale fondée sur la monoactivité, il peut effectivement contribuer à une diversification de la production d'un modèle ancien « ski-neige » ou « thermal aqualudisme » à un modèle « ski-thermoludisme-nature-culture » qui anticipe et accompagne l'évolution des clientèles européennes.

Mais, dans les Pyrénées, la résidence de tourisme a surtout été utilisée dans son seul objectif financier de défiscalisation : elle permet à l'investisseur de réaliser un investissement en hors-taxes avec un amortissement qui offre jusqu'à 30% d'économies d'impôts. L'application de ce dispositif dans toutes les zones de rénovation rurales a provoqué dans les massifs périphériques comme le massif pyrénéen une bulle immobilière marchande : on compte, sur les 111 000 lits construits en résidence de tourisme en France entre 2000 et 2010 dans les seules zones de montagne, 6 000 lits en Cerdagne et Capcir par exemple, 30 000 pour toutes les Pyrénées. C'est à la fois peu à l'échelle française et beaucoup trop eu égard au potentiel touristique du massif, qui n'est pas négligeable, mais qui reste très typé sur un tourisme de nature. La loi a produit, par effet d'aubaine fiscale, des surcapacités dans certaines vallées pyrénéennes : en vallée d'Aure, on compte 35 résidences, dont 10 000 lits qui sont largement inoccupés d'après les élus et les agences immobilières de la vallée ; on relève des faillites dans les Pyrénées catalanes : sur les 46 000 lits programmés sur l'ensemble de la chaîne des Pyrénées,

le taux d'achèvement en 2013 n'était que de 55% dans les Pyrénées, et de 45% dans les Pyrénées-Orientales : 55% des constructions nouvelles n'avaient pu être livrées à leurs propriétaires pour leur mise en location. Ici, l'exténuation de l'offre a produit des friches immobilières neuves, en cœur de station (en vallée d'Aure, en Haut-Conflent, en Haut-Ossau, les exemples ne manquent malheureusement pas).

Conclusion

Les stations de montagne pyrénéennes offrent aujourd'hui des paysages urbains et des hébergements souvent obsolètes, marqués par leur temps d'édification. Leurs 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, pavillons individuels, barres ou immeubles collectifs, chalets de bois, maisons de pierres, pastiches néorégionaux. L'héritage est délicat à gérer : peut-on encore redonner à la station un sens urbain rénové tout en permettant une vie de village ? Peut-on reconfigurer sans trop de moyens des espaces publics, des voies où se mêlent activités multiples et échanges, favorisant les circulations douces, une séparation des modes de déplacement, un mobilier respectueux du paysage montagnard, une interpénétration fine entre les espaces publics et les espaces privés, l'accès des piétons à la montagne facilité depuis la rue, des emblèmes chromatiques d'altitude (blanc, vert, gris), une mise en scène de la neige, la création de promenades pédestres autour des villages ? Cette question d'adaptation fonctionnelle et paysagère est d'autant prioritaire que le modèle de la junk resort, de la « station camelote », dupliqué à grande échelle, percole dans les villages alentour.

Ce potentiel et cet enjeu semblent importants en moyenne montagne où l'immobilier et les espaces publics des stations de ski ou des stations thermales sont peu adaptés au tourisme quatre-saisons. La place qu'occupe la réhabilitation immobilière, comme outil de transformation de la station et de son projet de repositionnement à long terme, semble délaissée, alors qu'ailleurs, des exemples de repositionnement semblent encourageants : le Mas de la Barque, dans le Parc national des Cévennes, a abandonné avec succès le ski alpin au profit d'un tourisme de découverte de nature fondé sur des gîtes de qualité ; le Lioran dans le Cantal s'est découvert deux territoires, l'un d'hiver réduit à son champ skiable, l'autre d'été où il se constitue peu à peu, très lentement, une offre d'hébergements sur un vaste périmètre incluant le Parc naturel régional des Volcans d'Auvergne, territoire très élargi où l'offre d'hébergement reste relativement faible. Les stations au sein des Parcs sont peut-être amenées à cette transition. Ces exemples montrent comment adapter l'offre à une nouvelle donne, celle de la sortie des sentiers battus et de la transition, comment l'idée que la station de l'âge d'or alpin peut se réinventer une vocation à laquelle son armature urbaine initiale ne la préparait pas, chemine lentement, très lentement dans le massif pyrénéen.

Bibliographie

- Achin, C. et E. George-Marcelpoil (2013). « Sorties de piste pour la performance touristique des stations de sports d'hiver », *Tourisme & Territoires*, n° 3, p. 67-92.
- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 345 p.
- Ascher, F. (2005). *La société hypertexte*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- Atout France (2013). *Panorama du tourisme de la montagne. Édition 2012/2013. Cahier 1 : L'offre et la fréquentation*, Paris, Éditions Atout France.
- Bachimon, P., P. Dérioz et V. Vlès (2013). « 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 », dans P. Bachimon, P. Dérioz et V. Vlès (dir.), *Ressources patrimoniales et alternatives touristiques : entre oasis et montagne*, EDYTEM, n° 14-2013, Université de Savoie, p. 15-24.
- Botti, L., O. Goncalves et N. Peypoch (2012). « Analyse comparative des destinations "neige" pyrénéennes », *Revue de géographie alpine / Journal of Alpine Research*, vol. 100, n° 4,

- <<http://rga.revues.org/1843>>, consulté le 13 juin 2013.
- Bourdeau, P. (2007). « L'après-ski a commencé », dans *Les sports d'hiver en mutation : crise ou révolution géoculturelle ?*, Cachan, Hermès/Lavoisier, p. 207-231.
- Bourdeau, P. (2009). « De l'après-ski à l'après-tourisme, une figure de transition pour les Alpes ? », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research*, vol. 97, n° 3, <<http://rga.revues.org/index1049.html>>, consulté le 5 janvier 2010.
- Bourdeau, P. (2013). « Interroger les mutations et recompositions en cours », dans P. Bourdeau (dir.), *Fins (?) et confins du tourisme : interroger le statut et les pratiques de la récréation contemporaine*, Paris, L'Harmattan, p. 17-39.
- Bourdeau, P. et R. Christin (2011). *Le tourisme : émancipation ou contrôle social ?*, Paris, Éditions du Croquant.
- Bourguet, M., C. Moreux et X. Piolle (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.
- Clarimont, S. et V. Vlès (dir.) (2008). *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratiques. Préambule et introduction*, Paris, Éditions Afnor, 226 p.
- Clarimont, S. et V. Vlès (2016). « Les contestations sociales du développement touristique dans les Hautes-Pyrénées : le rendez-vous manqué de l'innovation territoriale ? », *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine* [En ligne], 104-1 | 2016, mis en ligne le 26 avril 2016, consulté le 31 mai 2016. URL : <http://rga.revues.org/3218>
- Clivaz, C. et S. Nahrath (2010). « Le retour de la question foncière dans l'aménagement des stations touristiques alpines en Suisse », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research*, vol. 98, n° 2, <<http://rgarevues.org/1220>>, consulté le 10 juillet 2013. doi : 10.4000/rga.1220.
- Cumin, G. (1970). « Les stations intégrées », *Urbanisme*, n° 116, p. 50-53.
- Davezies, L. (2004). « Temps de la production et temps de la consommation : les nouveaux aménageurs du territoire ? », *Futuribles*, n° 295, mars, p. 43-56.
- Dérior, P. et P. Bachimon (2009). « Le tourisme montagnard au crible de la durabilité », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research*, vol. 97, n° 3, <<http://rga.revues.org/index963.html>>, consulté le 5 janvier 2010.
- Dupuy, K. et R. Lewy (2004). *Tourisme et intercommunalité*, Rapport du Conseil national du tourisme, session 2004-2005, n. 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). « La croissance immobilière des stations de sports d'hiver en Tarentaise », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research*, vol. 101, n° 3, <<http://rga.revues.org/2188>>, consulté le 7 avril 2014. doi : 10.4000/rga.2188.
- Fablet, G. (2015). *Entre performance de l'outil de production et pérennité de l'outil d'aménagement : le dilemme immobilier dans les stations nouvelles d'altitude*, Thèse de doctorat d'urbanisme, Université de Grenoble.
- Frochot, I. et D. Kreziak (2008). « Customers perceptions of ski resorts' images : Implications for resorts' positioning strategies », *Tourism and Hospitality Research*, vol. 8, n° 4, p. 298-308.
- George-Marcelpoil, E. (2002). « Les systèmes d'acteurs dans les stations françaises », dans H. Gaymard (dir.), *Perspectives pour un nouveau siècle de sports d'hiver*, Chambéry, Fondation Facim/Éditions Comp'Act.
- 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, 644 p.
- Hatt, E. et al. (2011). « Retour sur images. Les stations touristiques de Seignosse et Gourette sous le regard

- des touristes », *EspacesTemps.net*, <<http://www.espacestems.net/articles/retour-sur-images/>>, consulté le 18 juillet 2016.
- Knafou, K. (1978). *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises : l'aménagement de la montagne à la « française »*, Paris, Masson, 319 p.
- Lévêque, C. et al. (dir.) (2003). « L'anthroposystème : entité structurelle et fonctionnelle des interactions sociétés-milieux », dans C. Lévêque et S. van der Leeuw (dir.), *Quelles natures voulons-nous ?*, Paris, Elsevier, p. 110-129.
- Miquel, F., J. Mougey et G. Ribière (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.
- Noury, L. (2008). *La couleur dans la ville*, Paris, Éditions du Moniteur, 167 p.
- Perret, J. (1992). *Le développement local : les stations de sports d'hiver*, Thèse de doctorat en économie du développement, Grenoble, Université PMF-Cemagref.
- Poutissiou, J.-C. (1999). *Les espaces publics des stations de montagne*, Paris, Les Cahiers de l'Agence française de l'ingénierie touristique.
- Sachs, I. (1997). *L'écodéveloppement, stratégie pour le XXI^e siècle*, Paris, La Découverte/Syros, 123 p.
- Simoulin, V. (2007). « La gouvernance territoriale : dynamiques discursives, stratégiques et organisationnelles », dans R. Pasquier, V. Simoulin et J. Weisbein (dir.), *La gouvernance territoriale : pratiques, discours et théories*, Paris, LGDJ, p. 15-32.
- Terrier, C. (2006). « L'économie présenteielle, un outil de gestion du territoire », *Cahier Espaces*, n° 90, septembre, 6 p.
- Urry, J. (2002). *The Tourist Gaze*, Londres, SAGE Publications, 183 p.
- Urbain, J.-D. (1993) *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris : Payot.
- Vlès, V. (2010). « Du moderne au pastiche : questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme », *Mondes du tourisme*, n° 1, juin, p. 39-48, <<https://tourisme.revues.org/398>>, consulté le 18 juillet 2016.
- Vlès, V. (2012). « Ski resorts in crisis and territorial construction in French Catalonia », *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research*, vol. 100, n° 2, <<http://rga.revues.org/1824?lang=it>>, consulté le 18 juillet 2016.
- Vlès, V. (2013). « L'impact du changement climatique sur l'activité touristique en montagne aquitaine », in 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.
- Vlès, V. (2014). *Métastations. Mutations urbaines des stations de montagne : un regard pyrénéen*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 198 p.
- Vlès V. (2015). *Les trajectoires des stations touristiques dans le grand Sud-Ouest français depuis le XIX^e siècle. Dynamiques d'innovation, mises en tension et enjeux prospectifs*, Toulouse, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, <<https://hal-univ-tlse3.archives-ouvertes.fr/hal-01275309/document>>, consulté le 18 juillet 2016.
- Vlès, V. et C. Bouneau (dir.) (2016). *Stations en tension*, Bruxelles, Peter Lang, 260 p.