

Les stations touristiques contemporaines, des conceptions cinquantennaires

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

(GUERIN, 2002, p.5)

Le choix s'est porté dans ce premier chapitre sur l'adoption d'une démarche chronologique pour présenter les stations¹³ contemporaines au coeur de cette recherche. Tout en restant conscient des limites d'une telle construction (les périodes n'étant pas clairement tranchées et s'enchevêtrant dans la réalité), on peut toutefois dégager trois phases d'aménagement particulières. Les années 1960-1970 sont abordées dans une première section comme le temps de la production des stations créées *ex nihilo* en montagne et sur le littoral. La décennie suivante est envisagée comme un tournant majeur pour ces stations entrées non seulement dans une économie de gestion (il faut gérer ce qui a été réalisé), mais, plus largement, dans une société analysée en termes d'« hypermodernité ». Enfin, les décennies 1990-2010 sont traitées comme le temps des "tensions" pour ces stations entrées dans une économie de marché (concurrence accrue des destinations) et d'environnement (injonction du développement durable notamment), qui questionne leur devenir et leur évolution. Ces trois phases sont identifiées de façon distincte pour faciliter la lecture, mais l'on reste conscient qu'elles ne se succèdent pas de manière strictement linéaire et cadencée, tolérant de fait des coexistences, favorisant parfois des combinaisons inédites qui ne se laissent pas réduire à des profils types.

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

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

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

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

Cette partie retrace les modalités relatives à la création des stations touristiques françaises dans les années 1960-1970. François ASCHER (1995, p.86) qualifie cette période de « *taylor-ford-keynésio-corbusienne* ». Selon lui, l'urbanisme¹⁴ fonctionnaliste à l'origine des villes « *fordiennes* », est imprégné, depuis l'entre-deux-guerres, par les modèles industriels dominants prônés alors par les ingénieurs et économistes Henry FORD, Frederik TAYLOR et John Maynard KEYNES. Au-delà des villes et toute proportion gardée, cette approche paraît être un outil analytique pertinent pour appréhender la conception des stations touristiques contemporaines créées *ex nihilo*, à la même époque, selon des modalités qui sont relativement similaires (VLES, 2004, p.3). En insistant au préalable sur le fait qu'« *une destination touristique est un lieu dont la mise en désir a été construite* » (VIARD, 2000, p.7), on se propose de retracer les principes d'aménagement et d'urbanisme ayant présidé à leur constitution, à travers le prisme *taylor-ford-keynésio-corbuséen*.

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

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

« Le monde n'est pas donné sous la forme d'une intuition pure ni d'une signification abstraite délocalisée, il s'instaure dans le nouage du réel, de l'imaginaire et du symbolique. »

(YOUNES, in PAQUOT, LUSSAULT et YOUNES, 2007, p.363)

Le tourisme s'impose aujourd'hui comme un fait social¹⁵ indéniable qui infuse nos sociétés en profondeur (LUSSAULT, 2007). Il ne faut pas oublier pour autant que les pratiques et les motivations touristiques sont toujours historiquement et culturellement relatives. Le voyageur du Moyen Age, marchand ou pèlerin, ne s'intéressait pas à l'esthétique du paysage. Pour lui, la nature est ce qui le sépare de son objectif ; il ne peut être considéré comme un touriste. En ce sens, l'idée d'une « vocation touristique naturelle » des espaces littoraux ou montagnards ne tient pas (DUHAMEL et KNAFOU, 2003, p.54). « *Un lieu acquiert « vocation touristique » quand il s'ajuste à des besoins exprimés, quand il répond à une demande existante ou latente, quand il se confond avec les aspirations, les goûts, les mythes d'une époque* » (DEWAILLY et FLAMENT, 1993, p.134). C'est durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, époque de toutes les révolutions et période fascinée par la circulation des savoirs et des regards, que les grandes découvertes touristiques ont lieu¹⁶ (BOYER, 2005, p.6). La mise en tourisme des espaces montagnards et littoraux n'a été permise que par une lente évolution des regards et des imaginaires, dont on retrace à grands traits les lignes directrices déjà mises en lumière par ailleurs (BOZONNET, 1977 et 2002 ; CHADEFAUD, 1988 ; URBAIN, 1993 et 2002, BRIFFAUD, 1995 ; CORBIN, 1988 ; DEBARBIEUX, 1995 et 2001b ; PAULET, 2007, etc.).

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

« La montagne telle qu'on la perçoit est une fabrication de l'esprit, un mythe, qui ne correspond que de très loin à son support géographique. »

(BOZONNET, 1977, p.6)

Les Alpes, et plus généralement la montagne¹⁷, ont été longtemps perçues comme des espaces difficiles d'accès et inhospitaliers. La hantise des « *Monts affreux* » domine l'Antiquité et le Moyen Age (BOZONNET, 2002 ; VALLOT et ENGEL, 2005). Jusqu'au XVIII^e siècle, on ne les fréquente que par obligation, dans le cadre de pèlerinages ou de campagnes militaires. On en rapporte alors des récits effrayants qui alimentent un imaginaire de la peur, des périls physiques (gouffres, rudes passages des cols, etc.) comme des dangers sociaux (les

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

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

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

Alpes sont décrites comme le repère des bandits, des asociaux, des hérétiques et des exclus divers). Il faut, entre autres, attendre les Romantiques et Jean-Jacques ROUSSEAU pour que l'image de la montagne – de la moyenne montagne pour être précis – évolue, substituant aux « *Monts affreux* » les « *Monts sublimes* » (VALLOT et ENGEL, 2005 et 2006). S'inspirant des naturalistes suisses (principalement d'HALLER), l'auteur de la *Nouvelle Héloïse* propose une nouvelle façon de voir et de concevoir la montagne¹⁸. La montagne, celle qui conserve ses qualités paradisiaques via sa position périphérique, est envisagée comme une rencontre avec le divin ou, tout du moins, comme le lieu de la création et de la communauté pure des origines¹⁹. Le récit rousseauiste encense cette terre sacrée, idéalise la nature et remet au goût du jour une antique pratique du "retour aux sources" (BOZONNET, 2002). Il fixe durablement les images et valeurs de l'espace montagnards ancrées sur les idées de « monts sublimes » (qui engendrent une passion romantique), de « monts régénérant » (qui purifient les passions) et de monts naturels et préservés (VEYRET, 2001, p.6). La montagne fait parallèlement l'objet de recherches par les naturalistes dès les XVII^e et XVIII^e siècle. Ils l'abordent comme un laboratoire d'expérimentation privilégié et permettent du même coup d'en améliorer la connaissance. Cette réhabilitation de l'espace montagnard dans l'imaginaire littéraire et scientifique du XVII^e siècle inverse les valeurs qu'il véhicule. Progressivement sont distillées de nouvelles représentations d'une montagne sauvage et régénératrice qui peut faire l'objet de nouveaux intérêts, sportifs (l'alpinisme et les grandes ascensions) et curatifs (pratiques thermales notamment), avant de devenir ludiques.

Une évolution similaire a touché le littoral resté, pendant longtemps, un « *territoire du vide* » dont les charmes des plages et de la mer, aujourd'hui tant recherchés, étaient largement ignorés. Comme l'a mis en évidence Alain CORBIN (1988, p.27), une chape d'images répulsives, qu'elles soient religieuses, sociales ou politiques, entrave l'émergence du désir de rivage²⁰. Dans les récits bibliques, la mer est perçue comme un « Grand Abyme » et un lieu de mystère, symbole de l'inachèvement de la Création. Son imaginaire, comme celui de la montagne, est également marqué par la peur des périls physiques (liés au souvenir des invasions normandes ou sarrasines, aux monstres marins des profondeurs, à la diffusion des maladies par cet itinéraire de la peste noire, etc.) et des dangers sociaux (pirates, contrebandiers et bandits auxquels sont confrontés les navigateurs). Il faut attendre la fin du XVII^e siècle pour observer un renversement des regards, sous l'impulsion conjointe des progrès de l'océanographie en Angleterre (qui permet de faire tomber certains mystères), des récits des poètes français baroques (TRISTAN, THEOPHILE ou SAINT-AMANT) et du

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

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

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

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

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

1.1.2. Renouveau des pratiques touristiques et du séjour

« Cette histoire du tourisme a du sens, celui d'un phénomène socioculturel qui est une quête de distinction, une rupture avec la vie quotidienne de la société industrielle productiviste. »

(BOYER, 2005, p.318)

Témoin de ces bouleversements, Henri BEYLE, mieux connu sous le nom de STENDHAL, invente, dans ses *Mémoires d'un touriste* (1838), le terme français qui désigne, encore aujourd'hui, les acteurs essentiels de ces nouvelles pratiques (BOYER, 2005 ; COUSIN et REAU, 2009). Le Littré définit en 1872 les touristes comme les « *voyageurs qui ne parcourent des pays étrangers que par curiosité et désœuvrement, qui font une espèce de tournée dans des pays habituellement visités par leurs compatriotes. Se dit surtout des voyageurs anglais en France, en Suisse et en Italie* » (cité par RAUCH, 1993, p.7). Si le terme « touriste »²¹ fait initialement référence au voyage initiatique de la jeunesse aristocratique anglaise (le « Grand Tour »)²², il a été progressivement appliqué, par extension, à la minorité privilégiée qui voyage pour son agrément. Le début du XIX^e siècle est marqué par une vague de départs qui touche tant les savants que les lettrés (peintres et écrivains vont chercher l'inspiration, romantique, devant de "beaux" paysages), auxquels viennent se mêler aristocrates et rentiers²³. « *Au XIX^e siècle, alors que la bourgeoisie d'affaire fait circuler biens et capitaux, une ancienne noblesse innove en créant des signes gratifiants du bien-être. L'invention de l'alpinisme et des séjours à la mer enrichie la panoplie des signes de bien-être que cultive ce*

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

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

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

public choisi » (RAUCH, 1993, p.17). L'acte du déplacement est en ce temps là l'apanage et le privilège d'une classe oisive : la noblesse britannique transforme peu à peu une contrainte médicale (marquée par la pensée hygiéniste de l'époque) en plaisir. En Angleterre, puis en France, la villégiature maritime se développe de façon relativement spontanée. « *Le processus d'invention de pratiques, de saisons, de stations joue librement. Il n'y a pas eu, dans toute la période, du XVIII^e au milieu du XX^e, d'intervention du pouvoir politique* » (BOYER, 2005, p. 280)²⁴. Les stations sont ainsi le fruit d'une conjonction d'éléments, les plus saisissants étant l'invention du chemin de fer²⁵ et l'accès de nouvelles catégories sociales à ces pratiques.

Pendant le XIX^e et durant la première moitié du XX^e siècle, les pratiques touristiques se propagent et se diffusent (par imitation), touchant des groupes sociaux de plus en plus nombreux. Le second Empire est le cadre d'une impulsion nouvelle marquée par l'accès de la bourgeoisie urbaine à ces pratiques touristiques : le tourisme n'est plus dès lors réservé à la classe oisive. Les touristes-curistes sont de plus en plus nombreux, l'hiver sur le littoral et l'été en montagne. Aller « aux bains » s'inscrit d'ailleurs dans la lignée de pratiques anciennes marquées par la création des thermes à l'époque romaine²⁶. En bord de mer, trois moteurs paraissent sous-tendre les pratiques touristiques : le soin, la contemplation et la sociabilité (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.40). Une série d'aménagement est réalisée pour accompagner la pratique des cures thermales qui se développe ; la « promenade » participe notamment de cette dynamique du soin en facilitant la prise d'air. La promenade caractérise tant les bords de mer que les stations thermales de montagne. Aux Eaux-Bonnes, station appréciée de l'impératrice Eugénie sous le Second Empire, la promenade de l'Impératrice est par exemple créée en surplomb. En filigrane, le tourisme reste une pratique de sociabilité dans laquelle des urbains souhaitent retrouver, là où ils séjournent, le même cadre de vie et la même urbanité. La saisonnalité du tourisme, ce que Marc BOYER (2005, p.276) nomme son « *pêché originel* », étant établie à partir de l'époque Romantique, la novation se situe dans l'invention de nouvelles stations. Dans la lignée de Bath (première station thermale créée en Angleterre), les stations se développent dès 1850 en Europe occidentale (Arcachon par exemple) et aux États-Unis (comme Atlantic City). Elles témoignent du passage du tourisme au « *stade industriel* » (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.36). Notons à ce sujet qu'un autre

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

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

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

témoin – ou plutôt instigateur – de la transformation de cette activité en véritable industrie, se retrouve dans la figure de Thomas COOK²⁷ qui organise les premiers voyages de groupes permettant aux classes moyennes de la révolution industrielle d'accéder à une activité qui leur était jadis interdite (RIFKIN, 2000, p.190-191).

Concernant la réalisation des stations thermales, on peut observer que les établissements de bains polarisent les activités thérapeutiques, ludiques et festives du lieu²⁸. « *Enclaves de luxe dans des cultures populaires traditionnelles* », les stations du littoral comme de la montagne, telles les cours d'antan, sont des lieux de représentation, d'extériorisation et d'ostentation (VLES, 2010) : les groupes dominants y font « *élite de façon saisonnière* » (VIARD, 2002, p.6). Les stations de montagne et du littoral deviennent, à la fin du XIX^e siècle, de hauts lieux touristiques qui rivalisent dans l'art d'aménager l'espace. La station, par essence, est planifiée. Ce modèle urbanistique original se traduit de manière générale sur le littoral par l'ordonnancement des rues en fonction de la vue sur la mer et par l'étirement des stations le long du littoral en fonction de ce principe de linéarité. La mer et la plage sont au centre des pratiques et constituent le point d'orgue d'une organisation spatiale : « *les pieds dans l'eau deviennent une rente de situation* » (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.59). La création *ex nihilo* de ces stations touristiques fait également écho aux modalités de construction et d'évolution des villes de l'époque. Elles sont l'expression, en bord de mer, des règles d'aménagement urbain exprimées, dès 1859, dans les plans de Barcelone proposés par l'Ensanche de CERDA, voire même, dans une certaine mesure, les plans du baron HAUSSMANN à Paris²⁹. On y retrouve le dessin régulier des formes géométriques strictes ou légèrement arrondies, tout comme la logique de places et de diagonales (qui assurent une circulation hippomobile – puis automobile – plus efficace). Les stations françaises du Touquet et de La Baule sont, par exemple, créées (respectivement en 1903 et 1923) à l'initiative de puissants lotisseurs qui instaurent une véritable planification (règlements urbanistiques et architecturaux, identification des espaces boisés à conserver, création d'équipements commerciaux et distractifs, etc.). Exemple le plus achevé en France, Deauville constitue le prototype de la « *station intégrée* » (RAUCH, 1993, p.59). Finalement, « *comme les résidents des unes sont les touristes des autres, il est normal de trouver de grandes similitudes dans la constitution et le paysage offerts par ces lieux* » (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.61). Les stations touristiques sont même, le plus souvent, à la pointe de l'innovation (électricité, eau courante, système d'évacuation des eaux usées, accès par chemin de fer, etc.). Cette conception planifiée des stations touche également la montagne et les stations thermales, telles les Eaux-Bonnes dont

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

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

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

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

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

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

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

(CORBIN, in BRIFFAUD, 1995, p.64)

Le XX^e siècle est marqué par l'avènement inéluctable des loisirs et le développement des vacances pour "tous" dans la lignée des bouleversements socio-économiques en cours depuis l'entre-deux-guerres et, surtout, après la seconde guerre mondiale : élévation générale du niveau de vie, développement des congés payés, développement des moyens de communication et de transports, participent à l'accroissement de la mobilité³⁰ des Français. Aux « *territoires du vide* » et aux « *Monts affreux* » succèdent « *la ruée vers le littoral et la montagne* ». André RAUCH (1993, p.11) dira à ce propos que si « *les premiers vacanciers*

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

faisaient groupe ; ceux-ci « font » foule ». La revendication d'un temps de loisirs "libéré" des contraintes du travail apparaît tardivement, au lendemain de la première guerre mondiale³¹. La loi du 20 juin 1936 reste dans les mémoires pour avoir légalisé les congés payés³². Elle permet, cette année-là, à près de six millions de Français (15 à 20% de la population) d'expérimenter pour la première fois les vacances (BARRON-YELLES, 1999, p.16).

L'amélioration des conditions et des moyens de transport (gains en sécurité et en rapidité, extensions des réseaux routiers et ferrés) participe largement à cette diffusion sociale des pratiques touristiques. Si le XIX^e siècle a été le siècle du chemin de fer (encourageant un développement touristique principalement axial), le XX^e est marqué par l'avènement de l'automobile qui ouvre plus largement l'espace touristique. La nature du rapport entre le touriste et l'espace en est de fait transformée³³. « *L'automobile individuelle élargit un potentiel considérable de « diffusion spatiale » au-delà des régions jusque-là bien connues ou, mieux encore, dans les interstices du dispositif précédent, entre les stations déjà consacrées* » (RAUCH, 1993, p.45). Durant les Trente glorieuses se développe le tourisme dit « de masse » en Europe, soutenu tant par l'État que par des associations de tourisme social³⁴, liées au militantisme des comités d'entreprise. Le terme de « masse » s'impose rapidement pour qualifier les pratiques touristiques du XX^e : le pouvoir cherche l'adhésion de ces masses (les partis totalitaires organisent leur adhésion dans des partis et des syndicats uniques) et les producteurs visent leur consommation.

Marc BOYER (2005) propose une *Histoire du tourisme de masse*, dans laquelle il trace les traits principaux de cette évolution³⁵. Comme le montre Hugues FRANÇOIS en s'appuyant sur les analyses des économistes de l'école de la régulation, ce contexte d'émergence du tourisme de masse et des stations contemporaines peut être appréhendé comme un modèle fordiste³⁶ d'aménagement du territoire. Cette forme massifiée du développement touristique est en effet liée à la modification des processus de production et de partage des gains de productivité

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

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

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

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

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

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

entre capital et travail. « *La standardisation, la rationalisation des processus de production et la possibilité d'obtenir des économies d'échelle importantes combinées avec la progression des salaires ont permis aux consommateurs d'élargir le spectre d'accès aux marchandises* » (FRANÇOIS, 2007, p.79). Partant des travaux de Pascal CUVELIER (1997), il souligne que la pratique touristique a finalement intégré la norme sociale de consommation fordiste en redéfinissant du même coup l'équilibre des temps sociaux³⁷. En ce sens, « *le temps des loisirs appartient à la régulation du régime fordiste* ». Cette « *pratique touristique fordiste* » se caractérise par l'achat en masse de prestations de services et de biens standardisés répartis sur des espaces particuliers. De fait, la démocratisation et la normalisation des productions tendent à se confondre. La production industrielle des biens et des services touristiques concourt à la massification et à l'uniformisation des pratiques. C'est dans un premier temps autour du littoral que ce processus de diffusion d'un tourisme de masse (et la création de stations contemporaines pour en assurer l'accueil) se met en place³⁸.

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

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

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

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

progrès techniques³⁹, on ne peut toutefois pas parler de généralisation⁴⁰. Reste que le taux de départ en vacances des Français quadruple entre les années 1960 et 1990 (de 15% en 1950 à 60% dans les années 1990).

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

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

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

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

1.2. Des stations contemporaines marquées par le sceau du fonctionnalisme

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

(GUERIN, 1984, p.436)

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

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

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

(GUERIN, 1984, p.10)

Dans le contexte conquérant d'après-guerre, l'État keynésien intervient largement dans l'aménagement du territoire et, *a fortiori*, des territoires touristiques. Les années 1950 sont en effet marquées par l'accélération du mouvement d'exode rural : les villes sont en pleine croissance tandis que les campagnes se vident. Face au déséquilibre géographique de ce développement⁴², les années 1960 instituent le temps d'une politique volontariste d'aménagement du territoire visant à parer les méfaits de ce système organisationnel.

Sur le plan spatial, l'appareil de production est marqué par une forte centralisation politique et économique. Les politiques d'aménagement du territoire se sont attachées à développer des métropoles d'équilibre⁴³ pour contrebalancer cette tendance. Ces pôles ont été créés de toutes pièces dans le secteur industriel (comme Fos-sur-Mer), dans celui de la recherche (Sofia-Antipolis par exemple), mais également dans le domaine touristique (PERRET, 1993, p.102). La théorie des pôles de croissance, développée par l'économie et

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

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

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

Dans un souci d'équité socio-spatiale et considérant l'afflux de la demande touristique, l'État va largement s'investir de cet enjeu et conduire une réflexion d'ensemble sur l'équipement touristique en termes d'aménagement du territoire. C'est l'époque du volontarisme rationnel. En France, la tradition d'un État interventionniste est d'ailleurs fortement marquée ; il s'est engagé très tôt dans l'activité touristique⁴⁴, avant d'y voir un enjeu d'aménagement et de développement économique. La Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR⁴⁵) constitue la « tête pensante » de l'aménagement en France depuis 1963. Elle est assistée par le Commissariat au Plan qui s'occupe de la planification quinquennale et gère les crédits gouvernementaux pour la réalisation des travaux d'aménagement. Elle peut également compter sur la Caisse des dépôts et consignations (C.D.C.), groupe public et investisseur de long terme, qui prête à l'État et aux collectivités impliquées dans les schémas d'aménagement qu'ils ont pu définir (BARRON-YELLES, 1999, p.42). L'aménagement touristique est considéré par les acteurs publics comme un moteur de développement⁴⁶ susceptible de contribuer au rééquilibrage du territoire français et de ranimer certaines régions en proie à la désertification. « *Les stations apparaissent comme des pôles de croissance qui apportent le développement dans des zones en difficulté. Cette force qui leur est attribuée repose sur des préceptes stricts issus d'une rationalité fonctionnaliste et constituant un véritable guide de conception* » (FRANÇOIS, 2007, p.82).

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

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

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

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

régional, les enjeux sont essentiellement économiques. Créateur d'emploi, le tourisme est appréhendé comme une source de dynamisme démographique. La planification économique et sociale de l'après-guerre favorise les territoires les mieux situés dans cette compétition. Il s'agit également pour les pouvoirs publics de capter et de retenir les devises étrangères (en partance vers les destinations suisses et espagnoles notamment) par la valorisation de ces espaces délaissés, en proposant des lieux touristiques attractifs, pourvus de tout le confort moderne. Le secteur touristique est considéré par l'État comme une source non négligeable de devises et de rentrées fiscales, un poste important des exportations. La dimension sociale du tourisme (permettre à tous d'accéder aux diverses formes de vacances) est parallèlement avancée pour justifier ces plans ambitieux de création de milliers de lits et favoriser le consensus autour des investissements réalisés. Les organismes de tourisme social, tels les Villages vacances familles (V.V.F.)⁴⁷, les Villages vacances tourisme (V.V.T.) ou encore les colonies de vacances⁴⁸ se développent abondamment durant cette période. Soutiens d'une « *utopie concrète* » (BOYER, 2005, p.312), les acteurs du tourisme social cherchent à anticiper une société plus fraternelle et plus égalitaire, en s'appuyant sur la logique communale des pratiques touristiques.

Il convient toutefois de noter que ce keynésianisme spatial, s'il est présent et joue un rôle non négligeable dans la création des stations touristiques contemporaines, n'est pas omnipotent pour autant. « *Ce qui advient n'est jamais la projection de ce que désire un acteur mais la résultante des différents projets concurrents ou non, et des résistances du territoire et des acteurs hostiles* » (STOCK, 2003, p.195). On ne doit pas oublier que se développe également la création de « *formes spontanées* » qui procèdent de l'addition ou de la multiplication d'initiatives plus dispersées, opérations réalisées au coup par coup par des acteurs de taille et d'origine variées⁴⁹ (DEWAILLY et FLAMENT, 1993, p.174). Parallèlement à l'aménagement de régions ou de territoires touristiques par le biais des services de l'État, une croissance touristique se développe également de façon anarchique dans la lignée de la spéculation foncière. C'est le cas de certaines stations du littoral aquitain ou de nombreuses stations de sports d'hiver pyrénéennes. Dans les Pyrénées, si le rôle de l'État est important (par le biais de ses administrations et notamment du S.E.A.T.M.), les communes et les départements⁵⁰ (encore largement sous sa coupe) ont pris une part active à la construction des

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

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

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

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

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

Reste que les États centraux, qui détiennent le monopole de la conception, de l'expertise, de la maîtrise d'ouvrage et du financement, essaient de corriger les déséquilibres régionaux. Ils participent très largement à l'aménagement, par l'urbanisation et les équipements de loisirs, des littoraux, des montagnes et des campagnes⁵¹. En France, l'État est à la fois agent de régulation (arsenal législatif et réglementaire pour organiser l'utilisation de l'espace, la durée du travail, etc.), d'incitation (possibilités de dotation et de subvention, responsabilités en matière de formation, choix des politiques monétaires, etc.) et de planification (DEWAILLY et FLAMENT, 1993). Comme le développement touristique balnéaire, celui des sports d'hiver est encadré par le décideur public qui dispose à la fois des outils de contrôle sur le contenu du projet de développement et des outils d'observation et de mesure du secteur touristique dont il peut faire un usage stratégique. L'État intervient de façon décisive dans le secteur touristique à partir de plusieurs secteurs clefs : la création volontaire d'équipements et d'infrastructures touristiques, le soutien accordé aux entreprises touristiques (publiques ou privées), la mise en œuvre de politiques sociales visant le soutien à la consommation touristique des individus, etc. Ses bras armés, en France, s'appellent le Service d'équipement et d'aménagement touristique de la montagne (S.E.A.T.M.), la Mission interministérielle d'aménagement de la côte aquitaine (MIACA) ou encore la Mission interministérielle d'aménagement du Languedoc-Roussillon (MIALR). Sous l'impulsion de la DATAR, ces organismes publics ont eu la charge de créer *ex nihilo*, dans des territoires vierges, des stations touristiques d'envergure, selon des estimations ambitieuses⁵². Ces acteurs proposent de nouveaux espaces de vacances ; ils définissent et construisent des paysages urbains et touristiques modernes, en montagne comme sur le littoral, en prenant une part active à la création de nombreuses stations touristiques dans les années 1960-1970.

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

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

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

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

Dans l'après-guerre, la reconstruction des choses détruites en plaine s'accompagne de l'équipement de la haute montagne, constituée comme objet d'intervention publique⁵⁴. La déprise agricole rend obligatoire une intervention de la collectivité nationale pour tenter de fixer des emplois dans ces espaces périphériques. Le développement touristique est envisagé comme un levier d'aménagement des territoires montagnards. L'image peu réjouissante développée par le Ministère de l'agriculture (l'espace montagnard comme territoire hostile, pauvre, isolé, etc.), laisse place à celle d'une montagne perçue comme richesse naturelle d'importance nationale, atout pour l'environnement et le tourisme. Au-delà des enjeux d'aménagement territoriaux, cette politique de valorisation s'ancre sur des objectifs tant sociaux qu'économiques. S'il s'agit avant tout de gagner la « bataille des sports d'hiver » (en développant ce secteur d'activité pour capter les clientèles françaises et étrangères) ; la sacro-sainte "démocratisation" des sports d'hiver est également évoquée⁵⁵. Le Comité interministériel pour l'aménagement de la montagne (C.I.A.M.), créé en 1964, concourt activement au développement de stations destinées essentiellement aux sports d'hiver⁵⁶. Ils ne sont plus seulement des activités complémentaires pour stations touristiques fonctionnant principalement l'été, mais deviennent les enjeux centraux du développement et de l'aménagement des stations « qui s'intitulent désormais stations de sports d'hiver » (GUERIN, 1984, p.161).

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

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

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

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

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

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

de 365 000 nouveaux lits en 10 ans⁵⁸. Contrairement aux autres pays européens, la France décide de créer, de toutes pièces, des stations touristiques, la station intégrée en étant le modèle le plus élaboré (PERRET, 1993, p.26). Ce programme s'appuie sur un rapport de la commission du tourisme de 1957 qui estime la croissance du nombre de skieurs à 20% par an, estimation aujourd'hui largement critiquée⁵⁹. Les lits sont créés par extension des sites existants mais également, et surtout, par la réalisation de stations nouvelles, en altitude : les stations de deuxième et de troisième génération (sur la notion de génération, voir ci-dessous). Les sites à aménager sont identifiés au regard de leur qualité particulière (morphologie, ensoleillement, durée d'enneigement, etc.) et de leur position géographique (qui définit leur potentiel de clientèle).

L'État intervient massivement dans ce processus de production urbaine jusqu'en 1975. Il subventionne, entre autres, les infrastructures primaires (100% des routes nationales et 50% des routes de liaison), secondaires (les opérations de lotissement, voirie intérieure à 25%) et tertiaires (jusqu'à 60%), tout en assurant l'adduction d'eau, l'électrification et l'assainissement des terrains (VLES, 2006, p.324). Des mesures fiscales très incitatives (exonération de T.V.A.) contribuent surtout à la croissance exponentielle des constructions. Le mode de financement de la station « intégrée » s'opère par co-engagement du public et du privé. L'intervention de l'État en faveur de ce modèle est déterminante sur le plan du foncier⁶⁰, mais également par les critères d'attribution de subventions. Ce modèle d'aménagement intégré a servi de base à la conception d'une dizaine de grandes stations des Alpes et de quelques stations étrangères. Le secrétaire au tourisme, Albin CHALANDON, souligne en 1971 que, durant la période de croissance, « *le tourisme d'hiver est devenu une véritable industrie de la neige. [...] La station est un produit fini, fabriqué en grande série et compétitif* » (WOZNIAK, 2006a, p.21). Cette « course à l'aménagement » permet à la France d'être aujourd'hui dotée du plus grand parc de remontées mécaniques au monde⁶¹ et d'afficher un potentiel de 1,5 million de lits touristiques dans 308 stations de sports d'hiver, souvent réalisées *ex nihilo* (VLES 2010b)⁶².

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

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

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

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

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

Il convient ici d'ouvrir une parenthèse en rappelant au sujet de la production des stations de sports d'hiver qu'on les distingue souvent à partir d'une typologie fondée sur les « générations » (fig.3). Hugues FRANÇOIS a réalisé, dans son travail de doctorat, le recensement et l'analyse critique des typologies relatives à l'aménagement des stations de sports d'hiver⁶³. Il explicite dans ce cadre la typologie proposée par Georges CUMIN à partir d'une perspective historique qui analyse conjointement les caractéristiques d'implantation des stations et leur évolution (dans une optique globale d'amélioration de leur conception). Il rappelle que cet auteur est à l'origine de l'approche générationnelle qui a été prise comme modèle de référence par le S.E.A.T.M. et qui constitue, encore aujourd'hui, un cadre conceptuel régulièrement mobilisé dans l'analyse et la caractérisation des stations. Si ce modèle est largement questionné aujourd'hui, il est toutefois révélateur des conceptions qui ont présidé et structuré la politique d'aménagement de ces territoires touristiques, d'où l'intérêt d'en présenter les fondements.

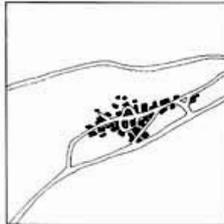
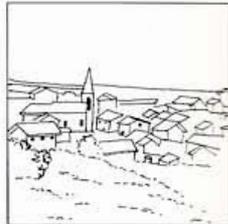
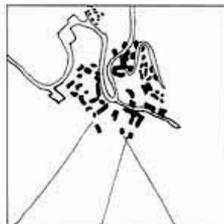
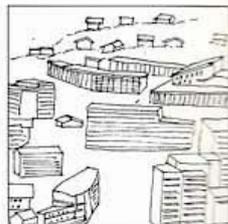
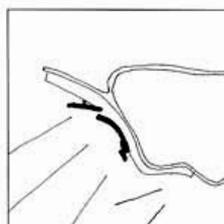
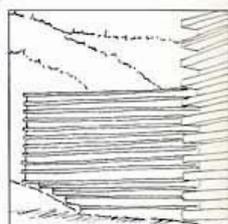
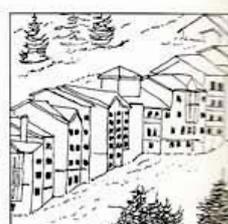
La première génération désigne généralement les « stations – village », telles Bonneval sur Arc ou La Clusaz. Il s'agit de villages anciens qui se sont initialement développés à partir d'un tourisme estival avant de profiter de la manne de l'or blanc et du tourisme hivernal. La station a grandi suivant les initiatives locales et le hasard foncier. On les distingue des générations suivantes, d'après-guerre, composées de créations *ex nihilo*. Les stations de deuxième génération sont développées en altitude, à la fin des années 1940, à partir du concept de « skis aux pieds ». Les réalisations s'orientent vers des sites d'altitude (entre 1500 et 1800 mètres) afin d'assurer une plus grande proximité avec les pistes enneigées. Les stations sont installées hors des zones d'habitat permanent traditionnel afin de répondre aux nouvelles exigences imposées par la pratique du ski. La deuxième génération (les stations de Chamrousse, Les Sept Laux, Gourette ou encore La Pierre Saint-Martin) est toutefois appréhendée par Georges CUMIN de façon critique du fait de sa dimension jugée expérimentale. Il reconnaît qu'on y trouve des principes généraux d'aménagement, comme la conception autour du produit "ski", marquée par les thématiques de la fonctionnalité des circulations et la volonté d'envisager l'urbanisation en "volume" (afin d'éviter l'étalement en linéaire jugé disharmonieux). Toutefois, l'absence d'un opérateur unique responsable de l'aménagement de la station est dénoncée. Ce modèle a, en définitive, conduit à l'étalement d'une suite parfois décousue de petits immeubles individualisés, étalement peu propice au développement de la vie en station. La génération suivante, développée à partir des années 1960, est conçue comme un correctif à ce modèle visant l'intégration de l'ensemble. Les stations de troisième génération, émanations du « Plan Neige », constituent le modèle le plus abouti d'urbanisation et d'aménagement planifié en haute montagne. Stations « intégrées », elles sont le fruit d'un acteur unique (public ou privé), à la fois aménageur, promoteur, vendeur et exploitant (VLES, 2006, p.324). Enfin, les stations de quatrième génération⁶⁴,

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

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

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

Figure 3. Tableau synoptique des générations de stations

	Structure générale - 1/25 000°	Vue d'ensemble
<p>Génération 1 Bonneval sur Arc – Savoie (73) Altitude 1750 - 3000 m 216 résidents - 1510 lits</p>		
<p>Génération 2 Gourette – Pyrénées-Atlantiques (64) Altitude 1350 - 2400 m</p>		
<p>Génération 3 Super dévoluy – Hautes-Alpes (05) Altitude 1500 – 2500 m 2/3 résidents – 5000 lits</p>		
<p>Génération 4 Valmorel – Savoie (73) Altitude 1400 – 2550 m 238 résidents – 8500 lits</p>		

Source : AFIT, 1999, p.110

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

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

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

1.2.3. L'État, grand ordonnateur du tourisme balnéaire

Cette mythologie touristique est également au fondement du tourisme balnéaire qui se développe à la même époque selon des modalités relativement similaires⁶⁶. Les « missions », structures administrativement légères (une vingtaine de personnes) jouent dans ce cadre un rôle important. Elles ont assuré la coordination entre tous les acteurs et veillé à l'unité des schémas d'aménagement et à leur exécution durant les années 1960-1970 (VLES, 1996).

La M.I.A.L.R., également connue sous le nom de mission Racine, est une structure administrative française créée par le décret du 18 juin 1963, pour satisfaire l'accroissement de la demande touristique, alors que la Côte d'Azur, déjà très occupée, n'offrait plus de possibilités de développement à la dimension des besoins. Elle met en place un ensemble d'actions pour bâtir des infrastructures d'accueil touristique sur l'arc côtier allant du delta du Rhône à la frontière espagnole, afin de retenir les touristes en partance pour la Costa Brava⁶⁷. Des trois opérations d'aménagement touristique menées par l'État sur le littoral (Aquitaine, Corse⁶⁸ et Languedoc-Roussillon), c'est cette dernière qui, marquée par les objectifs productivistes sectoriels des six premiers Plans, fut la plus ambitieuse en termes de création de lits touristiques. Par l'intermédiaire de la M.I.A.L.R., l'État conçoit l'aménagement, acquiert le foncier et réalise les infrastructures de base. Il met en place une politique foncière très attractive proposant des aides financières spécifiques aux communes peu peuplées. Le plan d'aménagement en front de mer couvre au final 180 kilomètres du littoral méditerranéen. Il définit six unités touristiques concentrant les équipements, afin d'éviter la formation d'un front bâti quasiment ininterrompu comme sur la Côte d'Azur où le linéaire côtier est urbanisé à plus de 90%⁶⁹. Sept stations nouvelles sont créées : Port-Camargue, La Grande-Motte, Cap d'Agde, Carnon, Gruissan, Port-Leucate et Port-Barcarès. Chacune d'entre elles a fait l'objet d'un plan d'urbanisme approuvé par la Mission⁷⁰. Pour ce faire, deux milliards d'euros ont été investis par l'État français. Ces aménagements ont fait de cette région la quatrième région touristique française, accueillant aujourd'hui vingt millions de séjours par an (VLES, 2010b).

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

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

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

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

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

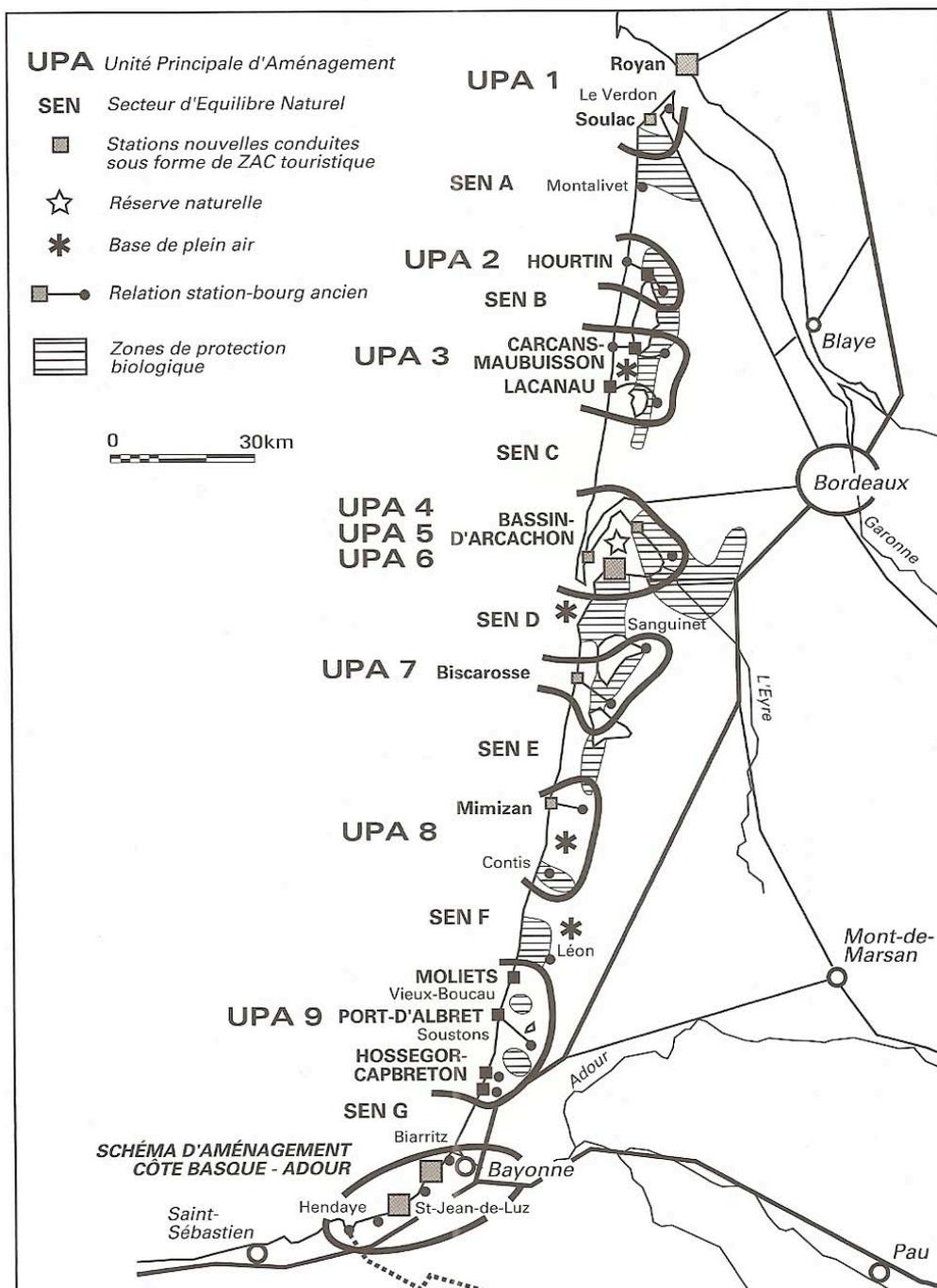
Comme la côte languedocienne, la côte Aquitaine est largement aménagée par l'intermédiaire d'une Mission (la MIACA), bien que certaines communes se soient préalablement investies dans l'aménagement de la côte. Créée le 20 octobre 1967 par décret ministériel, elle est « *chargée de définir les conditions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

Deux principes structurent ainsi sa mise en oeuvre. D'une part, une politique rigoureuse de protection de l'environnement⁷¹, qui se traduit par la concentration des aménagements touristiques dans un secteur limité (les U.P.A.) et par la création concomitante de réserves naturelles. D'autre part, la volonté de privilégier un aménagement en profondeur, perpendiculaire à la côte. Cela conduit à favoriser le principe de la greffe (en remplacement des créations *ex nihilo*), en s'appuyant sur les équipements préexistants et les structures politico-administratives locales⁷². La planification urbaine s'impose comme préalable à toute opération d'aménagement et le loisir social s'affirme comme priorité (dont la multiplication des villages de vacances et des campings sont les témoins). L'objectif affiché par la MIACA est d'éviter l'urbanisation linéaire et de favoriser le maintien de vastes zones d'équilibre naturel entre les pôles urbains et touristiques sur le littoral. Au final, 325 000 lits sont créés sur la Côte Aquitaine, dans neuf zones d'aménagement, offrant 40 000 emplois nouveaux. La part des résidences secondaires dans la capacité d'hébergement de ce littoral est encore élevée (60%) malgré le souhait de la MIACA de la réduire à 37% (PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE, MISSION LITTORAL ET CONSEIL GENERAL D'AQUITAINE, 2002, p.95). Le littoral aquitain est resté un espace globalement préservé, avec une densité de 83 habitants par km² – densité trois fois inférieure à celle de l'ensemble du littoral français (VLES, 2007).

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

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

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



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

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

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

1.3 Un urbanisme taylor-ford-keynésio-corbusien en station

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

(WOZNIAK, 2006a, p.102)

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

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

LE CORBUSIER (1887-1965), de son vrai nom Charles Édouard JEANNERET, est connu aujourd'hui pour être l'un des symboles de l'urbanisme fonctionnaliste, appelé également moderne ou progressiste⁷³, qui s'est imposé dans l'aménagement des années 1960⁷⁴. *« Par l'importance de ses écrits, par ses formules, par le systématisme de sa démarche, par le rôle qu'il a joué dans les CIAM, par les réactions qu'il a provoquées, il symbolise mieux que tout autre les thèses « fonctionnalistes » de cette époque »* (ASCHER, 2001, p.86-87). Il fait en réalité partie d'un courant complexe, international⁷⁵, qui se réunit lors des Congrès internationaux d'architecture moderne (C.I.A.M.), depuis 1928, pour évoquer ses conceptions de l'urbanisme. L'architecture moderne est d'ailleurs liée au contexte dans lequel elle s'inscrit, marqué, entre autres, par les changements techniques, sociaux et culturels issus de la révolution industrielle qui bouleverse les villes au tournant du XVIII^e siècle.

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

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

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

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

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

Bretagne. La révolution industrielle et l'exode rural changent les rapports qui existaient entre la ville et la campagne dans la civilisation sédentaire. Guidés par le désir d'améliorer les conditions de vie des ouvriers, conduits par l'exode rural à s'entasser dans des villes devenues trop petites, ces penseurs font de la ville et de son renouvellement le cadre privilégié de leurs expérimentations sociales. L'historien Michel RAGON conte l'histoire de ce (pré)urbanisme moderne, en prenant constamment le soin de relier les évolutions architecturales et urbanistiques au contexte socio-économique dans lequel elles prennent corps. Il souligne qu'en France, Napoléon III, disciple de SAINT-SIMON, tente de faire de Paris la ville « idéale » du XIX^e siècle ; le baron HAUSSMANN se faisant l'exécutif zélé de son projet⁷⁷. Alors que les villes radiocentriques se sont longtemps protégées de l'extérieur, elles cherchent désormais à se protéger de l'intérieur : de la maladie (notamment le choléra – dont les épidémies frappent durement Londres et Paris en 1832 et 1848) et des émeutes (portées par les classes laborieuses, « dangereuses »). Le percement de lignes droites est le symbole de ce double impératif auquel elle répond en complexifiant l'édification de barricades et en facilitant les charges de cavalerie comme les tirs de canon. « *Au nom de la ligne droite, des impératifs de la circulation, de l'hygiène et de l'ordre public, on éventre partout* » (RAGON, 1986, p.129). Parallèlement, les ouvriers, auparavant entassés dans des centres-villes insalubres, sont rejetés dans les immeubles bon marché de la périphérie (qui devient la banlieue), ce qui participe de la ségrégation entre les riches et les pauvres, mais également, entre les lieux de travail et d'habitat. Finalement, « *la ville de la modernité, née de la révolution industrielle, se veut en perpétuel mouvement, traversée par d'innombrables flux* », ceux des travailleurs, mais également ceux des réseaux aériens et souterrains (PAQUOT, 2009, p.77). On s'aventure toutefois déjà trop loin dans cette histoire de l'urbanisme qui n'est pas au cœur de ce travail de recherche.

Cette esquisse vise à témoigner des fondements réflexifs et projectifs sur lesquels l'urbanisme moderne s'est appuyé⁷⁸. Au-delà de la volonté de rivaliser avec les académies (par le recours à des techniques et une esthétique nouvelles), le Mouvement moderne avait comme ambition originelle d'apporter une solution au logement du plus grand nombre (PINSON, 1996, p.27). Si l'histoire des villes du XIX^e siècle est celle d'une « maladie », celle du XX^e se concentre sur leur guérison. L'urbanisme moderne cherche à répondre à la crise de

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

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

croissance urbaine de la civilisation industrielle qui offre alors le spectacle de villes saturées d'habitants et de véhicules, de campagnes à l'abandon et de banlieues en désordre. Sans revenir sur la naissance du style international moderne, on tient toutefois à évoquer le IV^e congrès des Congrès internationaux d'architecture moderne (C.I.A.M.), tenu en 1933, comme un acte structurant ce style par l'adoption de la résolution que l'on nomma, a posteriori, la Charte d'Athènes⁷⁹. Elle incarne ce courant dont elle expose les fondements ou, tout du moins, les fondements d'une frange représentative de cette mouvance plurielle. Cette résolution formule un programme d'aménagement rationnel des villes pour leur permettre de remplir au mieux leurs fonctions (qui évoluent parallèlement à la révolution industrielle), au point que le qualitatif « fonctionnel » ou « fonctionnaliste » a fini par s'identifier à cette approche pour en devenir quasiment inséparable.

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

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

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

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

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

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

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

Nouveau » (cet homme générique que chacun doit aspirer à devenir) dans le cadre d'un mode de consommation de masse (FRANCOIS et MARCELPOIL, 2006). Les vacances se veulent être un temps de partage dans des lieux de vie construits autour d'espaces collectifs et animés, concentrés sur un territoire restreint. L'idéal moderne prône une société démocratique et égalitaire susceptible de susciter la liberté de l'Homme nouveau⁸¹ ; la rationalité fonctionnaliste doit, dans ce contexte, répondre aux besoins universels des hommes. Comme le rappelle à juste titre Marc CHEVALLIER (1996, p.32), « *"satisfaire aux besoins d'un homme de série"...* Ces mots résument les fondements de la pensée démocratique-moderne et le mythe égalitaire qui la soutient : l'égalité entre les hommes, et plus que cela, l'égalité de tous les hommes est concomitante de la notion de besoin, une nécessité commune à tous les individus, universelle et rationnelle parce qu'indiscutablement attestée scientifiquement. La biologie vient à l'appui de l'idéal politique... Oui, tout individu est un « homme de série » car porteur des mêmes besoins que son prochain et l'idée, quoi qu'on en dise, est parfaitement démocratique. De cette nécessité anthropologique qu'est le besoin naît une implication politique : le standard, c'est-à-dire une réponse identique et reproductible massivement pour satisfaire également aux besoins de tous ».

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

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

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

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

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

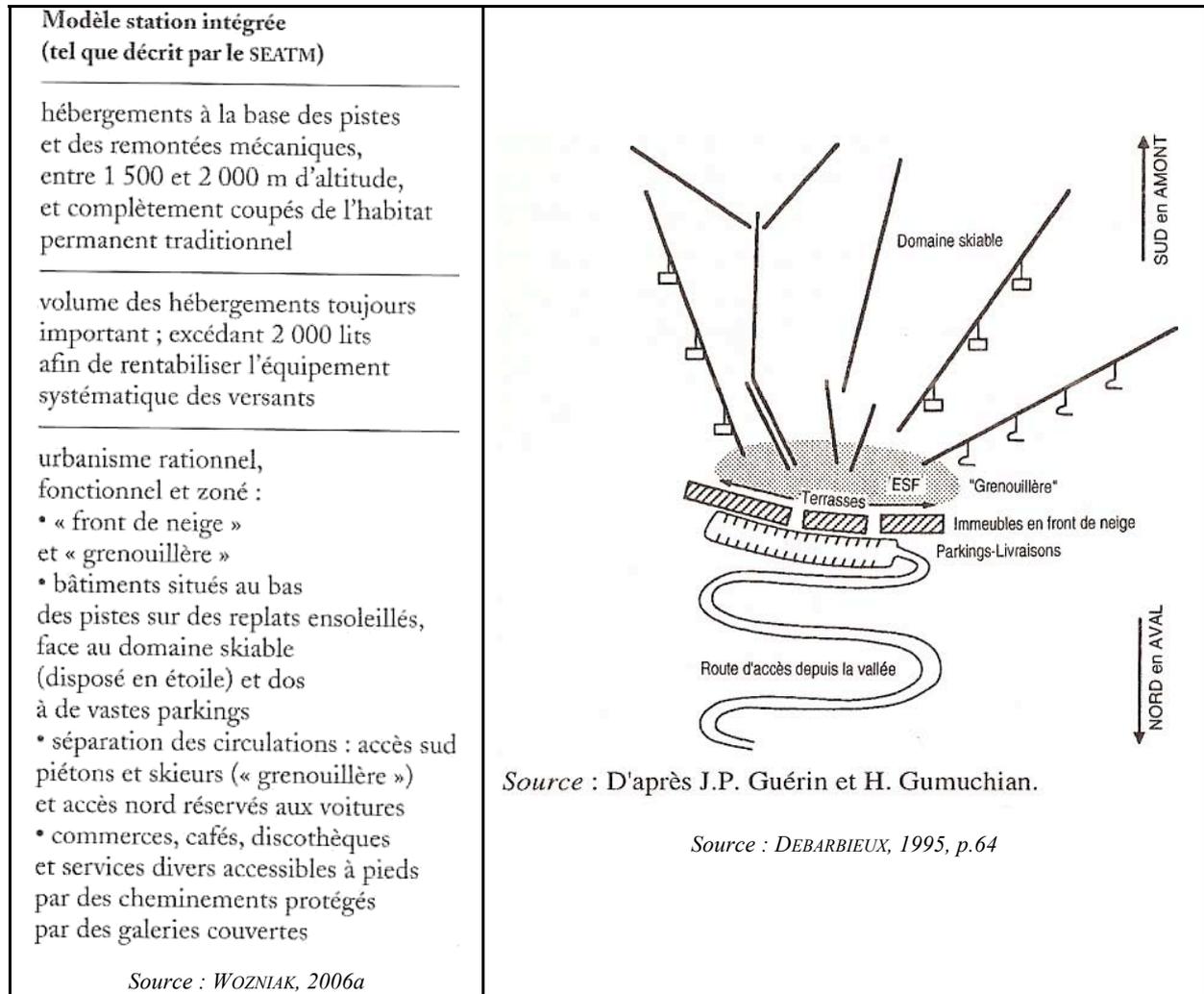
Les stations contemporaines, conçues à la même époque que les "villes nouvelles", sont créées comme des ensembles vivants, des complexes *ex nihilo* offrant tous les avantages pour la vie sociale. La division spatiale et le zonage⁸² en différentes unités sont au cœur des partis pris urbanistiques de la station, entièrement tournée sur son paysage naturel de montagne ou d'océan. L'architecture fonctionnaliste s'appuie sur un zonage spatial. L'agencement des bâtiments est révélateur d'une approche et d'une volonté de répondre le plus efficacement possible aux besoins humains en proposant des espaces distincts pour les quatre activités identifiées comme centrales, c'est-à-dire le fait d'habiter, de travailler, de se recréer et de circuler.

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

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

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

Figure 5. Le modèle français de station intégrée



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

Cliché 1. La "grenouillère" des Ménuires



Cliché : E. Hatt, décembre 2007

Cliché 2. La "grenouillère" à Piau-Engaly



Cliché : E. Hatt, mars 2010

Cliché 3. Plan de la station d'Arc 2000



Cliché : V. Vlès, 2008

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

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



Cliché : E. Hatt, janvier 2009

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



Cliché : E. Hatt, décembre 2007

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

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

Cliché 6. Le front de mer de Port Barcarès



Cliché : S. Clarimont, 2009

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

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

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

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

(CHEVALLIER, 1996, p.36)

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

Dans ces stations, créées au temps de la démocratisation de l'accès à la voiture (via les démarches de l'ingénieur Henri FORD notamment), la mobilité et la circulation motorisée tiennent une place centrale⁸⁴. Dès 1970, l'automobile s'impose comme le moyen privilégié d'accéder au lieu de la pratique touristique : 80,8% des Français qui partent en vacances ont recours à leur voiture personnelle (PRELORENZO et PICON, 1999, p.15). Révélateurs d'une culture d'aménagement par le zonage, de larges espaces sont consacrés aux stationnements au centre des stations littorales et montagnardes, à l'arrière des immeubles en front de neige ou de mer, au plus près du lieu de la pratique touristique (cliché 7).

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

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

Cliché 7. Des parkings pour tout centre...

Au Pla d'Adet à Saint-Lary-soulan



Cliché : E. Hatt, décembre 2008

À La Pierre-Saint-Martin



Cliché : E. Hatt, février 2009

En montagne, la ségrégation des circulations, automobiles (au Nord) et piétonne ou à ski (au Sud), est au cœur des partis pris d'aménagement⁸⁵. Ce principe de séparation des circulations est également lisible dans les structures urbaines d'aménagement : recours aux pilotis (qui permettent de dégager des espaces libres pour les piétons aux abords des immeubles – cliché 9) ou encore à l'urbanisme de dalle (clichés 8 et 10) et aux passerelles (cliché 11), qui offrent un vaste espace piétonnier sur leur dessus. Comme le souligne Marc CHEVALLIER (1996, p.35) au sujet des stations de montagne, les structures sur pilotis sont conçues comme un outil d'affranchissement de la terre : « *la maison s'enfonçait dans le sol : locaux obscurs et souvent humides. Le ciment armé nous donne les pilotis. La maison est dans l'air, loin du sol (...)* Le sol est libre sous la maison, le toit est reconquis, la façade est entièrement libre. On n'est plus paralysé ». L'urbanisme de dalle, toutefois plus rarement appliqué en station, est également le symbole de cette modernité conquérante d'après-guerre. Le terme d'urbanisme de dalle s'est progressivement imposé en France pour désigner un mode de couverture et, par extension, un type d'espace urbain. Artefact urbain par excellence, ce « *sol artificiel à l'usage exclusif des piétons et constituant un rez-de-chaussée de la ville future* » (PROTHIN, 1968, cité par PICON-LEFEBVRE, 1997, p.77) a joué un grand rôle dans la constitution d'un imaginaire dit « moderniste ». Lorsqu'elle apparaît dans les années 1960, la dalle constitue un nouveau type d'espace urbain, si ce n'est un progrès ultime dans cette progression vers l'artificiel : des véhicules qui circulent sans obstacle, des piétons qui disposent de vastes espaces à sec et protégés des automobiles, etc. Le processus à l'œuvre dans la construction des opérations sur dalle s'assimile à une démarche d'abstraction du territoire urbain qui procède, comme en peinture, d'une crise de la représentation figurative : la dalle témoigne de la perte de sens de la station ancienne face aux changements de mode depuis les « Trente glorieuses » (VLES, 2010). Pour Virginie PICON-LEFEBVRE (1977, p.87), la dalle peut finalement être lue comme « *l'espace urbain de la technocratie toute-puissante* » .

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

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



Cliché : E. Hatt, février 2010

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



Cliché : E. Hatt, avril 2009

Cliché 10. La dalle du Valentin: un espace minéral



Cliché : E. Hatt, janvier 2011

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



Cliché : E. Hatt, février 2009

Ces modèles architecturaux sont conçus comme une prouesse technique et financière du sol artificiel (REY et SCHERRER, 2001), instituant le royaume du piéton, de la rencontre et des échanges⁸⁶. Ces principes ont largement été appliqués dans les stations contemporaines, dans lesquelles l'accessibilité physique et la question des stationnements tiennent une place fondamentale.

Au-delà de la primauté accordée au mouvement (via la place omnipotente de l'automobile en station), la dimension fordienne de l'urbanisme touristique transparait également dans la transposition du modèle de la « machine à habiter » en montagne ou sur le littoral. En montagne, les travaux de l'Atelier d'architecture de Courchevel (1955) éclairent les principes ayant structuré ce modèle, à savoir la volonté de produire un « nouvel habitat de loisirs » à partir de l'analyse des « besoins de l'homme ». L'architecture de vacances et l'espace qui lui est consacré évoluent en effet continuellement pour s'adapter aux modes et aux besoins des vacanciers. Durant cette période, la production du bâti est intense pour répondre à la naissance de nouveaux besoins en termes d'équipements et de loisirs. Les premières maisons de villégiature, construites dans les années 1900-1939⁸⁷, ont laissé place aux résidences de vacances plus modestes. L'intensification du phénomène touristique nécessite l'édification d'ensembles importants, mais peu onéreux. Réalisés pour une classe moyenne effectuant des séjours relativement brefs et répétés, leur conception s'appuie sur des formes standardisées correspondant davantage à leur niveau économique.

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

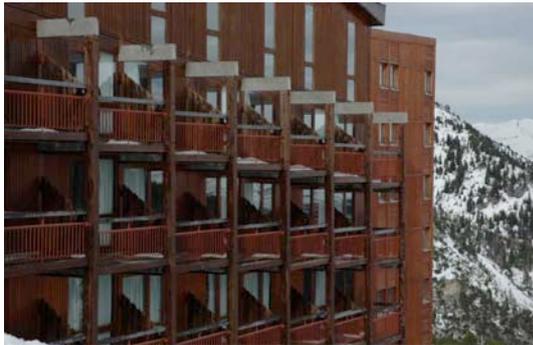
⁸⁶ On ne doit pas non plus oublier qu'en ville, les constructions élevées et surélevées, au-delà de libérer de l'espace au sol pour les piétons, doivent également permettre de laisser une place essentielle aux espaces verts, au sol ainsi que sur les toits.

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

à la fois hygiéniste⁸⁸ et égalitaire. Le cadre bâti affirme l'esthétique de la clarté par le recours au béton et, surtout, au verre. Caractéristique de ce désir de luminosité, la symbolique du verre s'accorde à « *l'ethos de la modernité* » : à la fois invisible et protecteur, il assure sa fonction sanitaire tout en offrant un contact visuel avec la nature et le soleil (VOYE, 2003, p.118). Le recours au verre répond à un souci de clarté à la fois physique (lumière, vue, etc.) et symbolique (transparence des activités dont le fonctionnement se veut démocratique). Les logements juxtaposés sont autant de cellules symbolisées par leurs baies vitrées et leurs terrasses donnant sur l'agora de la station (GUERIN et GUMUCHIAN, 1977, p.174) – cliché 12.

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

Arc 2000



Cliché : V. Vlès, 2008

La Pierre-Saint-Martin



Cliché : E. Hatt, février 2009

La Grande Motte



Cliché : J-D. Laforgue, mars 2009

Gourette



Cliché : E. Hatt, janvier 2011

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

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

Il faut plus largement souligner que la concentration des constructions (hébergements et commerces) dans un espace restreint accroît le caractère d'îlot de la station, « *tant sur le plan de la vie quotidienne collective qu'au strict plan psychologique individuel* » (GUERIN et GUMUCHIAN, 1977, p.175)⁸⁹. L'immeuble collectif doit également permettre à la station, comme à la ville, de conserver une haute densité résidentielle. La construction de bâtiments en hauteur permet d'augmenter la valeur des terrains et de réaliser du même coup des projets d'urbanisme ambitieux et coûteux. Dans ces conceptions, « *la rupture avec le passé est affirmée de façon agressive, provocante, les nouvelles valeurs (mécanisation, standardisation, rigueur, géométrisme) affirmées dans un style d'avant-garde, en quelque sorte exposées au public dont il s'agit de conquérir l'adhésion par une impression de futurisme* » (CHOAY, 1965, p.39-40). Ces réalisations relèvent de prototypes fonctionnels et d'une rationalisation de l'habitat collectif. Les méthodes de l'industrie sont appliquées aux bâtiments. Fondée sur l'idée de modernité, la théorie progressiste s'appuie sur l'utilisation des matériaux contemporains (le fer, l'acier, le verre, le béton, l'aluminium et, bientôt, les matières plastiques de synthèse) et les nouvelles méthodes liées à la révolution industrielle : la standardisation et la mécanisation des productions prônées par les industriels FORD et TAYLOR. L'ambiance héroïque et pionnière de la conquête de la montagne s'est traduite par une architecture « *souvent agressive comme si elle tentait de s'affirmer en face des montagnes* » (GUERIN, 1984, p.257). Le modèle architectural mis en œuvre cherche également à s'affranchir de la terre (structures sur pilotis et sur dalle) comme de l'ordre divin. « *Construire haut, construire grand, construire neuf en montagne, c'est aussi affirmer la force et la puissance de la société rationnelle laïque [...] Les stations de sports d'hiver, à l'instar des buildings new-yorkais, sont des éloges à la verticalité, des éloges à cette société debout, maîtresse d'elle-même* » (CHEVALLIER, 1996, p.36). L'habitat de loisirs devient un laboratoire d'idées et d'expérimentation pour l'habitat quotidien⁹⁰ (WOZNIAK, 2002, p.19) – cliché 13.

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

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

Cliché 13. Des immeubles "avant-gardistes"

Avoriaz



Cliché: E. Hatt, janvier 2009

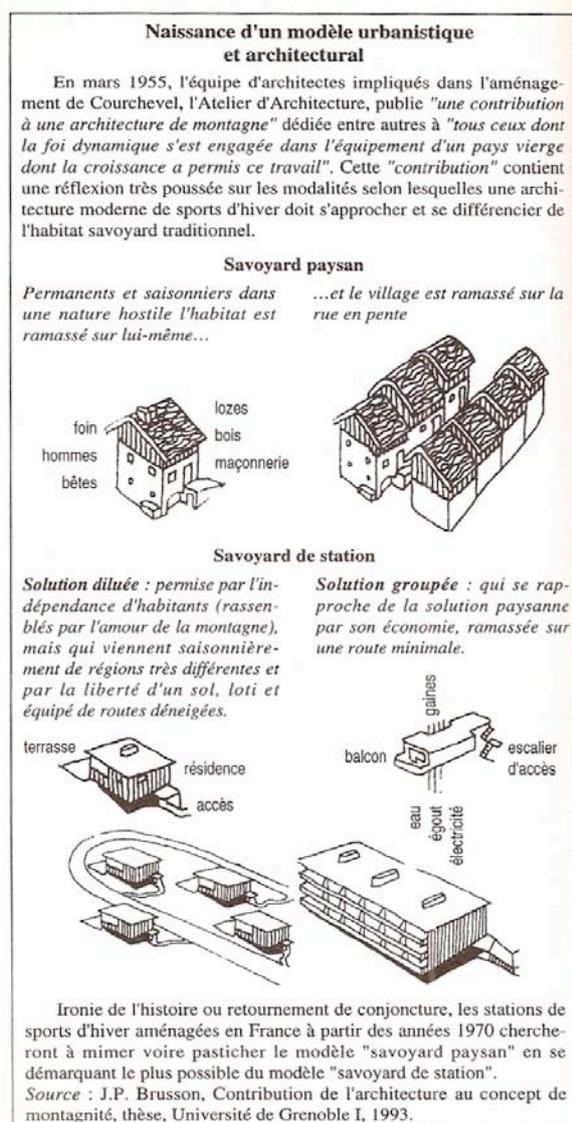
"Le Brelin" aux Ménuires



Cliché: E. Hatt, décembre 2007

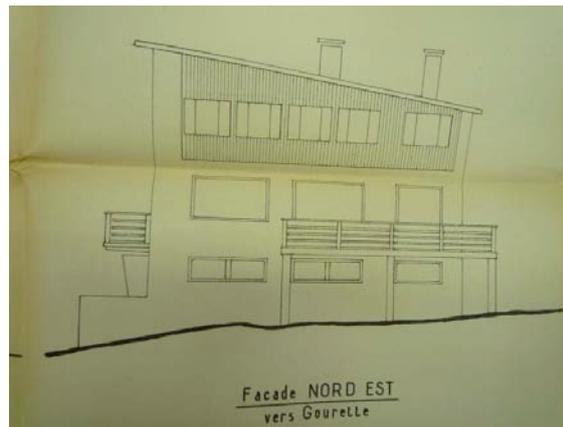
Toutefois, l'immeuble collectif, auquel les stations ont largement recours, partage également la vedette avec des modèles d'habitat individuel. L'architecture cherche dans ce cas à s'affirmer dans une certaine continuité historique des formes ou des matériaux ; elle s'inscrit en référence à la maison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

Figure 6. Évolution des modèles architecturaux en montagne



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

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



Source : Debarbieux, 1995, p.62

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

1.3.4. Une conception urbaine complexe

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

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

Le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées⁹¹, à qui incombe la charge de la reconstruction des villes et de la création des stations, est amené à traduire et (ré)interpréter les théories fonctionnalistes afin de permettre leur application juridique et la mise en œuvre d'une planification urbaine et territoriale à grande échelle (loi d'orientation foncière de 1967 notamment⁹²). Mais le langage juridique ne peut prétendre à la même charge sociale et symbolique que le langage urbanistique et la conception urbaine. Ces réglementations déforment de fait l'urbanisme moderne en un urbanisme réglementaire, épuré et standardisé, qui réduit à des normes et des lois des éléments de nature autrement plus complexe (REY, in

⁹¹ Le corps des Ponts et Chaussées, créé en 1716, est le premier corps d'ingénieurs civils français en charge de la construction et de l'entretien des voies de communication. Ils sont formés à l'école des Ponts depuis 1747.

⁹² Loi d'orientation foncière n°67-1253 du 30 décembre 1967.

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

Ce constat sévère sur les villes reconstruites s'applique également aux stations nouvelles. Des contraintes politiques, économiques ou encore naturelles ont pesé sur les projets. Le cas de Courchevel est exemplaire. Les concepteurs sont à la recherche de « la » solution, envisagée à l'échelle du massif afin d'intégrer l'ensemble dans un domaine skiable aménagé au mieux de ses possibilités⁹³. Si la démarche se voulait initialement ancrée sur le territoire, elle contribue au final à asseoir les fondations d'une doctrine d'État qui fait d'elle le banc d'essai de la station intégrée. « *Un glissement s'opère peu à peu : les solutions particulières proposées dans le cas de Courchevel s'imposent comme des réponses génériques à l'aménagement de la montagne* » (FRANÇOIS, 2007, p.83). Les services techniques du Ministère à la reconstruction et à l'urbanisme, auxquels incombe la mission d'aménager la haute montagne, ne perçoivent pas les risques liés à la routine des principes génériques d'aménagement conçus pour répondre à des besoins uniformes. Modèle d'aménagement, d'organisation et de gestion de l'espace, la station intégrée, qui vise à l'origine l'équilibre financier, va rapidement rechercher la rentabilité. Évolution pour le moins paradoxale, cette opération d'aménagement du territoire devient, peu à peu, une opération « *à but lucratif* » (WOZNIAK, 2006a, p.26). Conçue, réalisée et gérée par un promoteur unique, elle vise en premier lieu la rentabilité économique et financière (VLES, 1996, p.52).

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

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

années 1960-1980⁹⁴. Elles sont poussées en ce sens par l'État qui prend en compte les résidences secondaires dans le calcul de la population retenue pour attribuer la Dotation globale de fonctionnement (D.G.F.) ou qui introduit des paramètres spécifiques aux communes touristiques dans les critères d'éligibilité à certaines dotations (dotation touristique, taxe de séjour, taxe locale d'équipement). Les élus ayant dans l'ensemble bien intégré la logique de la fiscalité locale ont largement recouru au développement immobilier de leur commune pour agir sur leur matière imposable (VLES, 2005c, p.59).

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

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

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

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

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



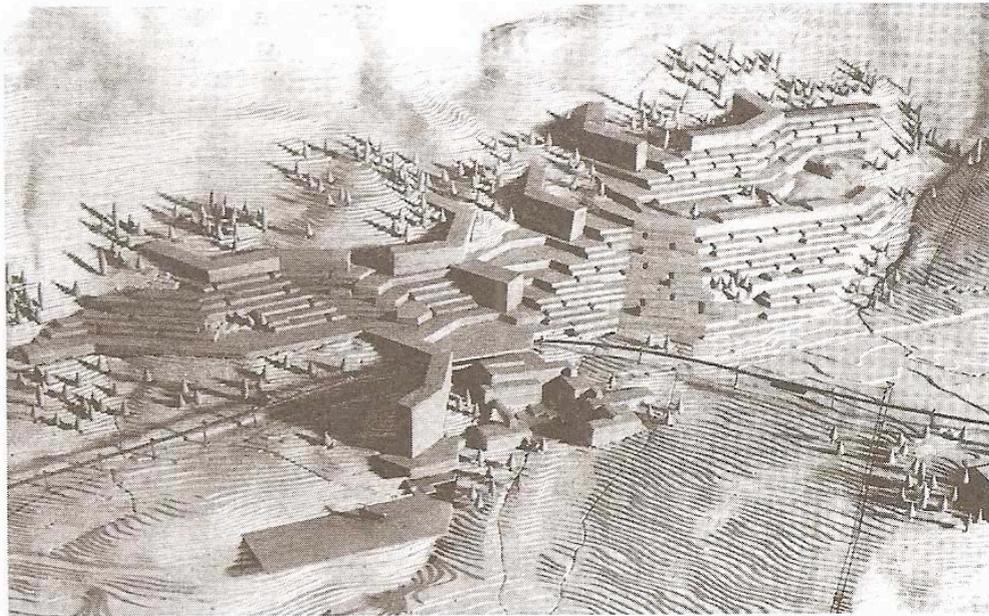
Cliché : E. Hatt, janvier 2008

Le système est entièrement tourné vers la fonction de production immobilière, ignorant ce faisant les fonctions, pourtant stratégiques, de commercialisation et de gestion du parc immobilier (VLES, 2004, p.7). La construction immobilière des stations de montagne et du littoral s'est largement appuyée, en France, sur la production en masse de petites résidences secondaires⁹⁶. Le déséquilibre est flagrant sur les littoraux comme en montagne. Le montage économique des opérations conduit, comme cela a été souligné par ailleurs, à ignorer les lits locatifs, contribuant du même coup à la forte saisonnalité des stations touristiques (*Ibid.*). Si l'équilibre financier est rapidement obtenu par la vente d'appartements en résidences secondaires, ces opérations s'adressent plus particulièrement aux catégories sociales les plus favorisées. De fait, la vocation sociale des stations a difficilement résisté aux lourds investissements nécessaires à leurs équipements (surtout lorsqu'il s'agit de l'équipement du domaine skiable). Laurent CHAPPIS dénonce, dès 1969, cette vision de l'aménagement de la montagne qui se polarise sur la clientèle à devises fortes ou au pouvoir d'achat élevé et qui consiste à urbaniser, en moins de vingt ans, les plus grands sites skiables selon les mêmes principes d'aménagement (PERRET, 1993, p.210). Le concept des « ateliers d'architecture » en montagne se heurte à la vision utilitariste des pouvoirs publics (département et "ponts et chaussées") qui abordent les sites sous l'angle de l'ingénierie des accès routiers et de l'économie de l'or blanc liée à l'équipement du domaine skiable (VLES, 2010a, p.41-42).

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

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

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



Source : Wozniak, 2006a, p.81

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

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

toute la forêt landaise et dans la haute Landes⁹⁷. Ce plan ambitieux, souhaité par Philippe SAINT-MARC, est toutefois rapidement repris, ce dernier étant remplacé par Émile BIASINI, le 24 février 1970.

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

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

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

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

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

2. Le tournant hypermoderne des stations touristiques

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

(TOMAS, 2008, p.203)

En France, et plus largement en Europe, les années 1970-1980 marquent un tournant : on prend acte de l'épuisement de l'avant-garde moderniste des années 1950-1960. Hugues FRANÇOIS (2007, p.4) a analysé les implications de cette évolution pour les stations en termes de passage d'un modèle « fordiste » à une lecture « post-fordiste » du développement touristique⁹⁸. Cette approche économiste est prolongée et affinée dans cette recherche en considérant l'évolution des stations dans leur dimension non seulement post-fordiste mais, plus largement, hypermoderne. Le tourisme et les loisirs étant analysés par François ASCHER (2000, p.66) comme les « *nouveaux mythes et rituels* » d'une société hypermoderne marquée par l'érosion des traditions, il semble intéressant d'ancrer cette analyse des stations touristiques (de leur conception et de leur évolution) sur ce paradigme épistémologique. Le temps de la gestion des stations touristiques s'inscrit dans une évolution sociétale plus profonde, marquée du sceau de l'hypermodernité.

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

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

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

« Le décalage culturel qui s'affirme aujourd'hui dans la force de sa dénonciation donne la pleine mesure des mutations à l'œuvre dans les pratiques touristiques hivernales en montagne... et dans notre culture. »

(CHEVALLIER, 1996, p.39)

Le tournant des années 1970 a été abordé en termes de postmodernité par nombre d'auteurs avant que d'autres concepts, comme celui d'hypermodernité, ne viennent le questionner, si ce n'est le remplacer. On a choisi de revenir sur les fondements théoriques de cette évolution avant d'aborder plus particulièrement la façon dont l'aménagement et l'urbanisme de la montagne et du littoral s'inscrivent dans cette perspective. Il s'agit de présenter conjointement les conditions d'application de ce paradigme épistémologique et ses implications dans notre interprétation du renouvellement du modèle de développement touristique⁹⁹.

2.1.1. L'hypermodernité comme cadrage conceptuel

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

Bien qu'il semble difficile de s'entendre sur le contenu et la signification de la « postmodernité » (ANDERSON, 1998 ; BESSE, 1992, p.114), cette notion a largement été développée depuis les années 1970-1980, pour évoquer les mutations en cours. Comme le souligne Anthony GIDDENS (1994, p.52), le terme de postmodernité est souvent utilisé comme un synonyme de postmodernisme, il convient pourtant d'établir une distinction. Le postmodernisme évoque de prime abord une rupture au niveau du style ou de l'état d'esprit dans les milieux de l'art, de la littérature et – point qui retiendra plus particulièrement notre attention – de l'architecture. Il concerne en ce sens des formes de *réflexion esthétique* sur la nature de la modernité et traduit une position critique qui s'oppose aux courants modernistes développés les décennies précédentes. Dans un second temps, ce concept de « postmodernisme » a été élargi aux champs de la philosophie et de la mobilisation politique. Il tend finalement à englober l'ensemble des manifestations culturelles, idéologiques, sociales et politiques, dans une réévaluation critique de la civilisation moderne dans son ensemble. C'est-à-dire qu'il ne s'agit plus seulement d'une critique du modernisme comme courant de pensée mais plus globalement d'une critique de la modernité telle qu'elle s'est développée depuis la philosophie des Lumières¹⁰⁰. Le postmodernisme devient ici postmodernité, en diffusant une visée essentiellement tournée vers la critique¹⁰¹, tout en cherchant à souligner

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

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

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

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

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

Ouvrons une parenthèse et notons au passage que cet auteur avait également envisagé d'analyser cette évolution en termes de « surmodernité », mais que cette notion a selon lui été galvaudée. On pense inéluctablement aux travaux de Marc AUGÉ qui développe une réflexion autour du concept de « surmodernité » entendu comme la face positive de la postmodernité. Il s'appuie sur la figure de l'excès pour caractériser cette situation de « surmodernité » qui procède, selon lui, simultanément de trois dimensions : la surabondance événementielle¹⁰³, la

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

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

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

surabondance spatiale¹⁰⁴ et l'individualisation des références¹⁰⁵ (AUGE, 1992, p.55). L'intérêt de son analyse de la « surmodernité » tient notamment à la place qu'elle confère à l'individu. Toutefois une des limites de son approche s'ancre dans sa définition des « non-lieux » (voies rapides, aéroports, moyens de transport, grands centres commerciaux, camps de transit prolongé, etc.) qu'il identifie comme caractéristiques de la surmodernité (*Ibid.*, p.47-48). Ces « non-lieux », par opposition aux lieux, ne seraient selon lui ni identitaires, ni relationnels, ni historiques¹⁰⁶. Toutefois on ne peut le suivre dans cette direction en observant que ces « non-lieux » sont en réalité également de hauts lieux identitaires et relationnels. Théo FORT-JACQUES (2010) a récemment souligné les enjeux de sociabilité ou, plus exactement, de « co-présence » qui se jouent dans ce type d'espace (à partir de l'exemple des transports rapides – la ligne A du métro parisien). Ces espaces ne sont pas des « non-lieux », mais, bien au contraire, des espaces de la mise en commun, des espaces qui nourrissent et qui se nourrissent de la « co-présence » qui leur est inhérente¹⁰⁷. Partant de ce constat, on préfère employer le concept « d'hypermodernité » plutôt que celui, pourtant évocateur, de « surmodernité ». Revenons-en maintenant à l'examen et à la remise en question de la « postmodernité ».

Si les travaux des théoriciens de la postmodernité présentent l'intérêt d'attirer l'attention sur l'émergence d'évolutions sociales jusqu'alors peu analysées, leur hypothèse centrale, qui postule la dissolution des fondements de la modernité¹⁰⁸, est critiquée. Or, comme le souligne François ASCHER, les phénomènes sociaux émergents ne sont pas l'expression de la crise d'une raison universelle, mais traduisent au contraire une forme avancée de la rationalisation et des processus sociétaux qui lui sont associés. Le préfixe « hyper » lui permet d'exprimer le fait que la modernisation continue, voire s'exagère (sens courant), et qu'elle engendre un espace social à "n" dimensions (sens mathématique). Pour Anthony GIDDENS (1994, p.12-13), « loin d'aborder une ère post-moderne, nous entrons plus que jamais dans une phase de radicalisation et d'universalisation des conséquences de la modernité ». Dans le même ordre d'idées, Alain TOURAINE (1992, p.189) considère paradoxal d'appeler « post-moderne » une

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

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

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

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

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

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

Alain TOURAINE souligne la confusion existante entre le concept de modernité et le mode purement « capitaliste » de la modernisation et préfère aborder les deux siècles derniers en termes de « modernité limitée ». Il s'inscrit d'une certaine manière dans la lignée des analyses de Ulrich BECK (2001, p.22) qui distingue la « *modernisation simple* » (celle de la tradition) de la « *modernisation réflexive* » (celle de la société industrielle), entendue comme le « *deuxième stade de la rationalisation* ». Dans ce second stade, le processus de modernisation devient « réflexif », c'est-à-dire qu'il est lui-même objet de réflexion dans une société où la production sociale de richesse est systématiquement corrélée à la production sociale de risques. Ce qu'il nomme, quant à lui, la « société du risque »¹¹⁰, « *c'est l'événement d'une ère spéculative de la perception quotidienne et de la pensée* », qui coïncide avec l'avènement d'une société "détraditionnalisée" et auto-critique à la fois (*Ibid.*, p.133 et 390). Il rejoint Norbert ELIAS (1991, p.143)¹¹¹, pour lequel, on passe d'une pensée essentiellement autoritaire à une pensée plus autonome marquée par des poussées successives d'individualisme en Europe, entre le XV^e et le XVII^e siècle : parallèlement à la multiplication des découvertes sur les phénomènes naturels, les hommes ont ainsi multiplié les découvertes sur eux-mêmes. Finalement, selon Alain TOURAINE (1992, p.265), « *il n'y a pas une figure unique de la modernité, mais deux figures tournées l'une vers l'autre et dont le dialogue constitue la modernité : la rationalisation et la subjectivation* ». Dans son approche, la critique du modernisme (entendu comme la réduction de la modernité à la rationalisation) ne doit pas conduire à une position « post-moderne ». L'idée d'une maîtrise du monde, rendue possible par la science et la technique ne doit pas occulter celle de l'émergence du sujet humain comme liberté et comme création. Il s'évertue à donner une nouvelle définition de la modernité, fondée sur l'autonomie relative de la société et de ses acteurs¹¹². Il place son analyse critique sous l'angle de la réintroduction du Sujet au cœur du concept de modernité. En France, les années 1960 – et notamment l'emblématique Mai 68 – attribuent par exemple une place de choix à l'individu, tandis que l'école, la famille et plus largement, la société, se libéralisent (PAQUOT, 2009, p.58).

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

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

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

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

Au-delà de la place renouvelée du sujet-acteur et de la plus grande réflexivité des sociétés « hypermodernes », on se propose d'élaborer une grille de lecture de la mutation des référentiels et axiomes de l'action publique et, plus largement, du tournant qui s'opère en France à la fin des années 1960 et au début des années 1970. À partir des travaux de Philippe GENESTIER¹¹³ (2004, pp.205-209), cette grille se structure autour d'un triptyque paradigmatique, dans laquelle le sujet-acteur transparait en filigrane de façon transverse : gouvernance, durabilité et territoire (tab.1). Ce triptyque conceptuel, porteur s'il en est et largement développé par ailleurs, n'est pas appréhendé ici de façon exhaustive et critique. Il est convoqué de façon analytique pour nourrir la compréhension des systèmes urbains des stations touristiques. Au fil des chapitres et de l'analyse, on aborde les modalités de renouvellement de l'action publique des stations touristiques qui se structurent autour :

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

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

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

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

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

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

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

Ce qui est analysé ici en termes d'hypermodernité constitue une grille de lecture intéressante pour appréhender les changements qui émergent au cours des années 1970. Pour Michel MAFFESOLI (2001), on passe progressivement d'une modernité prométhéenne (travail, progrès, croyance en la raison, universalisme, individu conquérant, etc.) à une hypermodernité marquée par la figure de Dionysos : l'accent porte désormais bien plus sur le présent, l'hédonisme, l'émotion, le local ou encore la multiplicité des valeurs et des cultures (BONNY, 2004, p.124). Cette évolution s'ancre sur une nouvelle forme du capitalisme ; l'économie cognitive¹¹⁴ et la culture de la consommation qui se développent confèrent une place particulière à l'industrie touristique. Après avoir rappelé les enjeux d'une analyse en termes d'hypermodernité dans le champ du tourisme, on abordera de façon transversale l'évolution qui se fait jour dans les stations depuis les années 1975-1980, à partir de ce triptyque analytique (gouvernance, développement durable et territoire).

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

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

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

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

propriété, dans une économie où la seule constante est le changement¹¹⁵. Il emploie le concept d'« économie de l'expérience » pour traduire cette idée selon laquelle les individus consomment désormais leur propre expérience, dont ils font l'acquisition par segments commercialisés. Selon lui, « on est successivement passé de la production de biens à la fourniture de services, puis à la transformation en marchandise des relations humaines et enfin à la commercialisation de l'accès aux expériences culturelles : ainsi, tous les rapports sociaux sont devenus des rapports exclusivement économiques » (RIFKIN, 2000, p.16). La culture (entendue comme l'expérience commune qui donne sens à la vie humaine) serait absorbée par le marché de la communication, tandis que les biens culturels se voient transformés en produits commerciaux. Le marché de la consommation déloge désormais l'art de la sphère culturelle (dans laquelle il était un vecteur des valeurs de la communauté) et le met au service du commerce, par le biais de la publicité et du marketing. L'hypermodernité peut ainsi être envisagée comme une nouvelle époque du capitalisme marquée par la transformation en marchandise du temps, de la culture et de l'expérience¹¹⁶ (*Ibid.*, p.243).

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

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

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

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

correspondances entre le sujet et la nature. Le Sujet ne peut plus être réduit à la raison imposant la dépersonnalisation et le sacrifice de soi : « *le Sujet est la volonté d'un individu d'agir et d'être reconnu comme acteur* » ; le « *Sujet est une réflexion de l'individu sur sa propre identité* » (*Ibid.*, p.267 et 351). Le Sujet ne se définit plus par son respect des commandements divins ou des lois de la nature, ni par son utilité pour le corps social (sens de l'Histoire), il traduit l'appel à la transformation du Soi en acteur qui étend et protège sa liberté¹¹⁷. À l'individu consommateur de normes et d'institutions sociales, se substitue l'individu producteur de cette vie sociale et de ses changements. La modernité a remplacé l'unité d'un monde (qu'il soit le fait d'une volonté divine, de la Raison ou de l'Histoire) par la dualité : rationalisation et subjectivation¹¹⁸. Le sujet s'affirme dans la lutte qu'il peut mener contre les pouvoirs qui tentent d'imposer leur domination au nom de la raison¹¹⁹.

Pour Ulrich BECK (2001, p.404), la perte de pouvoir organisationnel et de pouvoir effectif de l'État n'est pas l'expression d'une « renoncement politique », mais bien le produit d'une démocratie accomplie dans laquelle « *les citoyens savent se servir de tous les médiums de contrôle social et juridique, et de tous les modes de participation pour faire valoir leurs intérêts et leurs droits* ». Les rapports d'autorité hiérarchiques sont questionnés au regard de l'émergence des processus d'action collective et de l'apparition de multiples réseaux de négociation et de résistance éventuelle échappant à l'organisation formelle. C'est dans ce terreau fertile qu'émerge le concept de « gouvernance », sur lequel on revient dans le chapitre suivant. On peut par exemple observer, depuis la fin des années 1960, que le secteur associatif va fortement se développer¹²⁰ avec la naissance d'associations de protection de la nature (FRAPNA¹²¹, SEPANSO¹²², etc.), de protection des usagers (la première « association des usagers » à Gourette est créée en 1975), des commerçants ou encore des propriétaires de résidence secondaire. Ces associations (symboles de l'émergence du Sujet-acteur) s'investissent largement dans les problématiques qui traversent leur environnement, qu'il soit « exceptionnel » ou « quotidien ». On pourrait multiplier les exemples des tensions, voire des conflits qui ont entouré la création et le développement des stations touristiques depuis la fin

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

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

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

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

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

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

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

2.1.3. Le post-tourisme d'une hypermodernité ludique

Si la modernité était industrielle, l'hypermodernité se veut ludique¹²³ : la dimension hédoniste est devenue omniprésente. Johan HUIZINGA propose d'accorder à l'*Homo ludens* le même statut que l'*Homo sapiens* et l'*Homo faber* dans la définition de l'essence de l'être humain. De fait, les industries de l'expérience (comprenant les activités culturelles, telles le tourisme ou les diverses formes de spectacle et de divertissement), occupent une position dominante dans la nouvelle économie mondialisée¹²⁴ (RIFKIN, 2000, p.187). Le tourisme et les vacances considérés comme incontournables depuis les années 1970 : ils s'imposent depuis lors comme « *des pratiques sociales banalisées, courantes et ritualisées d'une société urbaine mobile et mondialisée* » (VIARD, 2000, p.26). L'imaginaire des vacances constitue désormais un moment de l'imaginaire du quotidien dans une société hypermoderne fondée sur des libres choix de localisation. De fait, « *la qualité locale de l'art de bien vivre tend à devenir un critère important de localisation du développement, en lieu et place des terres profondes de la civilisation agraire ou des ressources minières de l'époque industrielle. Mais cette qualité locale privilégiée du « bien-vivre » est pour une part invention apportée par le tourisme* » (*Ibid.*, p.31). Cette recherche de « bien-vivre » se traduit également par une plus grande attention portée au cadre de vie et aux questions environnementales, considérées désormais comme des facteurs essentiels d'attractivité (FRANCOIS, 2007).

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

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

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

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

2.2. Les stations touristiques contemporaines confrontées à l'hypermodernité

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

(WOZNIAK, 2006b, p.32)

La mutation des référentiels et des axiomes de l'action publique est lisible dans l'évolution des politiques publiques¹²⁵ d'aménagement de la montagne et du littoral dans les années 1970-1980.

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

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

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

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

Les années 1970 marquent l'avènement d'une prise de conscience, dans les pays industrialisés du besoin de protéger l'environnement et d'encadrer, voire de freiner les méfaits de la croissance. Il s'agit pour beaucoup d'un véritable « tournant environnemental » (BARRON-YELLES, 1999, p.44), abordé plus largement ici comme un tournant « hypermoderne », dans lequel la « question naturelle » s'est effectivement substituée à la « question sociale »¹²⁶ (TOURAINÉ, 1992, p.243). On rejoint les travaux d'Ulrich BECK (2001, p.17 et 146), pour lequel, l'opposition – construite – entre nature et société au XIX^e siècle (opposition qui a permis de la dominer, si ce n'est de l'ignorer), laisse place, durant la fin du XX^e siècle, à une « "nature" artificielle », une « nature socialisée », dont le corollaire se trouve être une « *sociétisation des destructions et des menaces portant sur la nature* ». Selon François ASCHER (2000, p.141-142), l'écologie politique part du principe que l'avenir de la nature dépend de ce que les sociétés humaines en font, révélant en filigrane la fin de la nature et son avènement comme production « manufacturée » des hommes¹²⁷. La nature se retrouve d'une certaine façon absorbée par la culture en tant qu'élément inséré dans le social et relevant des mêmes logiques. La nature en vient à être perçue comme une série d'actes de création (créant sa réalité à chaque étape), plutôt que comme le déploiement d'une réalité fondée sur des lois inaltérables (RIFKIN, 2000, p.249). Cette évolution peut également expliquer, selon François ASCHER, le succès actuel de la problématique du développement durable¹²⁸ ou l'extension progressive de la notion de patrimoine aux espaces dits naturels¹²⁹.

Pour Philippe GENESTIER (2004, p.158), ce qu'il nomme le postmodernisme et que l'on analyse plutôt en termes d'hypermodernité, relève d'un véritable « pessimisme anthropologique » lié aux sentiments de risque et d'incertitude¹³⁰. « *Il manque au présent un système d'intelligibilité du réel et d'explication du devenir, capable de sous-tendre la*

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

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

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

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

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

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

Le premier choc pétrolier et la crise économique mondiale, comme la plus grande sensibilisation de l'opinion mondiale aux excès de l'industrialisation et à ses méfaits sur l'environnement, participent à l'ouverture d'une « *fenêtre d'opportunité* » (KINGDON, 1995 ; SUREL, 2000) et à l'inscription de la question environnementale sur l'agenda politique international. La création de la mission du Programme des Nations Unies pour l'environnement, lors de la conférence des Nations Unies, tenue à Stockholm du 5 au 16 juin 1972¹³¹, témoigne de cette évolution. De même, les initiatives se multiplient au niveau national. En France, le ministère de la protection de la nature et de l'environnement est créé en 1971, il est l'instigateur cinq ans plus tard de la loi relative à la protection de la nature¹³² ; autre exemple, les Conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement sont créés en 1977¹³³. Montagnes et littoraux français n'échappent pas à cette tendance générale. Ainsi, « *c'est au moment où les régions de montagne se vidaient et où l'urbanisation de la société paraissait un phénomène inéluctable que l'intérêt pour la Nature a pris la forme d'un discours, d'un projet* » (GUERIN, 1984, p.219). Suite à un développement économique peu soucieux de la fragilité des espaces, il y a eu une réaction écologique et une montée en puissance de la logique environnementale. C'est alors qu'émergèrent les premières contestations de cette forme de développement, parallèlement à la montée en puissance de la logique environnementale. La société globale s'est appropriée les espaces montagnards et balnéaires, et c'est surtout d'associations urbaines qu'est venue la protestation contre les abus

¹³¹ [Http://www.unep.org](http://www.unep.org).

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

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

d'un développement dévastateur. Les méfaits de l'urbanisation touristique sur les milieux naturels montagnards sont dénoncés en France dès les années 1970 (COGNAT, 1973 ; ARNAUD, 1975). On trouve d'ailleurs des prémises de ces critiques durant la décennie précédente, mais elle sont beaucoup plus rares. On peut toutefois citer l'article de Lucien DEVIES « *Alerte au suréquipement* », paru en 1962¹³⁴, dans lequel il dénonce l'envahissement de la haute montagne par la mécanique et les accès routiers, qui la transforment en Luna Park.

En France, plusieurs facteurs contribuent à l'ouverture d'une fenêtre d'opportunité en faveur d'une plus grande protection des milieux montagnards. On pense notamment à la célèbre « affaire de la Vanoise » qui a lieu entre 1969 et 1971 et qui cristallisa les critiques des défenseurs de la nature. L'aménageur de la station de Tignes-Val Claret (M. SCHNEBELEN) souhaitait équiper le glacier de Chavière et urbaniser le vallon de Polset pourtant situé dans le parc de la Vanoise (PERRET, 1993, p.213). Le choix du département et du parc d'accepter le déclassement de 2500 ha provoque la contestation virulente des écologistes puis de l'opinion publique (symbole de l'émergence du sujet-acteur soulignée par Alain TOURAINE). L'intervention du Président Georges POMPIDOU oblige le parc à revenir sur cette décision, soulignant par là même l'attachement du gouvernement à la défense de l'environnement et aux parcs nationaux. Trois catastrophes naturelles (les avalanches de Val d'Isère puis de Lanslevillard et la coulée de boue au Plateau d'Assy), survenues au cours de l'hiver 1970, viennent également questionner l'aménagement excessif, trop peu contrôlé, d'un milieu naturel qui reste fondamentalement dangereux. Leur impact se traduit par un fort sentiment d'insécurité : « *ce réveil de la nature, ou plutôt le constat qu'on a construit sans observer les règles de sécurité, en croyant maîtriser le milieu physique, a mis fin aux projets encore plus ambitieux* » (*Ibid.*). Cette accumulation d'événements conduit à une prise de conscience de l'intérêt d'une sauvegarde des milieux montagnards et de la vie en montagne (GUERIN, 1984). Dans le même temps, la crise immobilière des années 1970-1971¹³⁵, tout comme la hausse brutale du coût de l'énergie qui a suivi (et qui renchérit le coût d'exploitation des stations de sports d'hiver), favorisent l'émergence d'un courant de pensée écologiste en faveur du respect de la nature. Parallèlement, de nouveaux modes de consommation touristique apparaissent (ski de fond, tourisme « vert » l'été, etc.).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans la société française hypermoderne, l'irruption des exigences environnementales, conjuguée à la crise immobilière des années 1980, a contribué à remettre en cause les schémas classiques d'aménagement des stations. Face au développement, souvent jugé excessif et dans un contexte favorable à la plus grande prise en considération des questions environnementales, l'État se devait de proposer de nouvelles politiques publiques d'aménagement plus respectueuses des milieux naturels. Il convient toutefois de ne pas oublier que la valorisation de l'environnement n'a jamais été absente des enjeux touristiques ; elle a même constitué un « *modèle alternatif de mise en ordre* » (DUHAMEL et VIOLIER, 2009, p.121). Parallèlement à l'aménagement massif des sites touristiques, l'État met en œuvre une intervention ciblée visant la conservation des paysages. Différents outils ont été élaborés pour assurer cette protection (réserves naturelles, arrêtés de biotopes, réserves de biosphère, etc.), les plus forts et symptomatiques étant les Parcs nationaux¹³⁷ et les Parcs naturels régionaux¹³⁸. De même, la création, en 1967, des zones de restauration ou de rénovation rurale, participe également de cette tendance : « *en pleine période de création des stations intégrées, l'État accepte ainsi une économie dualiste et adopte une double politique d'aménagement, d'équipement d'une part, de correction de l'autre* » (PERRET, 1993, p.120).

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

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

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

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

initialement prévus¹³⁹). Le gouvernement propose en 1974 le premier rapport pour une politique globale de la montagne : le rapport Rambeaud, du nom du commissaire à l'aménagement des Massifs de l'Est qui l'a soutenu (GERBAUX, 1994). Il développe les thèmes de la sauvegarde de la nature alpine et du développement des activités non touristiques (agriculture, forêt, industrie et artisanat). Il pose également la question de la formation, de l'animation et de l'amélioration des conditions de vie, tout en mettant l'accent sur le développement de la moyenne montagne en posant la question de la maîtrise foncière (BARRUET, GERBAUX et ZUANON, 1984, p.332). Ce document à caractère technique et administratif est suivi, en octobre 1975, par un rapport plus politique qui en reprend les principales conclusions : le rapport Broccard (du nom du député de la Haute-Savoie) « *pour que la montagne vive* ». Dans sa lignée, la directive nationale sur la protection et l'aménagement de la montagne est adoptée le 22 novembre 1977. Elle suit le discours présidentiel de Vallouise du 23 août 1977, qu'elle avait inspiré, et marque la volonté de l'État de prendre en considération les spécificités montagnardes dans les domaines tant agricoles que touristiques¹⁴⁰.

Cette directive, souvent jugée trop tardive¹⁴¹, entraîne toutefois un changement de cap dans les politiques d'aménagement de la montagne, axées auparavant sur une politique offensive d'aménagement (menée par le S.E.A.T.M.). Elle traduit la volonté du caractère exceptionnel de l'urbanisation et de l'équipement en montagne, en axant le droit de la montagne sur le droit de l'urbanisation : la maîtrise du foncier devient un enjeu essentiel. La procédure spécifique des Unités touristiques nouvelles (U.T.N.), conçue comme un outil d'urbanisme visant à améliorer la prise en compte de l'environnement dans les aménagements, est instituée par l'arrêté du 24 août 1979¹⁴². Prenant acte de l'absence d'une véritable politique d'ensemble¹⁴³, la procédure des U.T.N. prévoyait la mise en œuvre – qui est restée toute relative – d'un P.P.D.T. (Plan pluriannuel de développement touristique). Suite à la crise immobilière de 1981 et à la décentralisation administrative des années 1982-1983¹⁴⁴, cet arsenal réglementaire

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

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

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

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

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

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

est suivi et complété par la loi « Montagne » du 9 janvier 1985¹⁴⁵. Elle favorise la déconcentration de cette procédure au niveau du massif¹⁴⁶. Cette loi préconise dans le même temps (dans son article L.145-3), que « *l'urbanisation doit se réaliser en continuité avec les bourgs et les villages existants* », tandis que « *les parties naturelles des rives des plans d'eau sont protégées sur une bande de 300 mètres et sont interdites de constructions et de routes nouvelles* ».

Cette évolution juridique et pratique, qui a touché les territoires montagnards, a également impacté les territoires littoraux. La loi « Littoral » du 3 janvier 1986¹⁴⁷ fait écho à la loi Montagne adoptée l'année précédente. Dès 1973, les grandes lignes de cette loi étaient dessinées par le rapport Piquard¹⁴⁸. Écrit entre 1971 et 1972 par une commission d'experts de la DATAR, ce rapport définit une nouvelle doctrine d'aménagement et propose quelques principes spatiaux d'organisation des activités touristiques sur le littoral, tels que : encourager un aménagement en profondeur et s'attacher à la protection de fenêtres vertes interstitielles à l'urbanisation, généraliser les études d'urbanisme, établir des Schémas d'aptitude et d'utilisation de la mer ou encore créer un conservatoire du littoral afin d'endiguer la spéculation foncière (BARRON-YELLES, 1999, p.45). Ses principales conclusions ont été approuvées le 16 octobre 1972 par le Conseil interministériel d'aménagement du territoire. Elles ont nourri la Directive nationale relative à l'aménagement et à la protection du littoral, qui est publiée par décret le 26 août 1979, dans la lignée du discours de Vannes prononcé par le président Valéry GISCARD D'ESTAING.

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

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

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

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

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

¹⁴⁸ PIQUARD P., *Littoral français*. Rapport au gouvernement, Paris : La Documentation française, 1973.

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

Au-delà de l'aspect "environnemental" (il s'agit du premier texte législatif reconnaissant la spécificité de la montagne), la « loi Montagne » consacre une relative avancée sociétale puisque sa phase préparatoire a largement reposé sur une assise participative et consultative¹⁴⁹. Elle affirme, dans un contexte de décentralisation caractéristique de l'hypermodernité, la nécessité d'une démarche d'« auto-développement », souhaitée par la nouvelle majorité politique arrivée au pouvoir en 1981. L'auto-développement peut se définir comme « *une démarche du type autonome, qui consiste à « mobiliser les hommes pour qu'ils valorisent au mieux les ressources locales et maîtrisent leurs relations économiques et sociales avec l'extérieur »* » (BARRUET, GERBAUX et ZUANON, 1984, p.340).

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

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

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

national¹⁵⁰. Dans le même état d'esprit, on peut rappeler l'évolution qui s'est opérée au sein de la MIACA. Si la période 1967-1984 est marquée par la dimension interministérielle de la mission, dont la politique, fortement centralisée, est validée par les directives d'État, les choses évoluent à partir de 1985. Entre 1985 et 1992¹⁵¹, parallèlement aux réformes de décentralisation, la mission devient une mission d'aménagement, instance d'échange et de discussion chargée de la mise en cohérence des actions menées par l'État et la Région (Préfecture de la Région Aquitaine, Mission Littoral et Conseil général d'Aquitaine, 2002, p.93).

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

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

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

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

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

(ASCHER, 2000, p.204)

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

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

« Aujourd'hui, l'architecture tente de redonner au cadre de vie la part de sens qu'un fonctionnalisme réducteur lui avait fait perdre. »

(PINSON, 1996, p.72)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(WOZNIAK, 2006a, p.103)

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

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

Le développement d'un postmodernisme architectural et urbanistique

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

(BESSE, 1992, p.117)

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

Si l'on ne peut véritablement parler de mouvement architectural postmoderne¹⁵⁴, on peut toutefois se hasarder à énumérer trois principes structurants ce modèle architectural : le vide idéologique dans lequel il s'inscrit, le formalisme ambivalent auquel il a recours, teinté de séduction et de dérision, le refus du sérieux et le rejet des objectifs éthiques et sociaux revendiqués par le Mouvement moderne (*Ibid.*, p.702). Tandis que l'architecture moderne insistait sur la régularité et la fonctionnalité, l'architecture postmoderne s'appuie sur l'ironie et le plaisir immédiat, que l'on retrouve dans les collages de références historiques juxtaposées pour choquer, émoustiller et divertir (RIFKIN, 2000, p.252). Il s'agit non d'un retour à l'histoire et à la tradition, mais d'une « *technique de la citation visuelle* » qui

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

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

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

Réalisation : Ricardo BOFILL



Clichés : E. Hatt, 2009



Clichés : E. Hatt, 2009

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

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

l'exigence rationnelle (propre à la modernité d'après-guerre) au bénéfice des égarements d'un émotionnel peu contrôlé, qui se déploie dans l'éclectisme des styles, les emprunts disparates au passé, le déplacement des spécificités locales, les mixités fonctionnelles, etc¹⁵⁵. Cette approche délaisse la spécialisation fonctionnelle des espaces, à laquelle elle préfère la mixité et la complexité flexibles (espaces intérieurs ouverts et polyfonctionnels, imbrication et entremêlement des fonctions des lieux de résidence, de travail et de loisirs, etc.). Par souci de mixité, l'urbanisme postmoderne va, par exemple, chercher à redécouvrir la rue et sa poly-fonctionnalité. Cet espace est conçu à la fois comme un axe de circulation qui se « déspecialise » (au sens où il s'ouvre à une diversité de trafics à la fois piétons, vélos et voitures) et comme un lieu de vie et de rencontre.

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

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

Les stations modernes ont fait le choix d'optimiser l'accès et l'utilisation des sites, négligeant la seconde dimension, pourtant essentielle, de l'aménagement touristique : mettre en adéquation le site de montagne avec l'imaginaire des touristes auxquels il s'adresse. Un modèle concurrent tend à s'imposer dans les années 1970 : celui de la station-village¹⁵⁶, suivi par celui de la station postmoderne néo-traditionnelle¹⁵⁷, « *qui manipule les signes de*

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

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

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

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

Face à la crise économique, au développement des mouvements écologistes et à cette quête de "racines", l'architecture devient un élément de mise en scène et de décor pour les loisirs, qui valorise la tradition rurale et la protection de l'environnement. La tradition est célébrée par le jeu des signes architecturaux. Parfois poussé à l'extrême dans certaines stations haut de gamme, le style « *néo* » laisse un goût amer, comme si l'aménagement touristique concrétisait une montagne imaginaire, multipliant et combinant des stéréotypes parfois totalement étrangers au milieu naturel et culturel de leur concrétisation (DEBARBIEUX, 2001b, p.45). La gestion des stations tend à se laisser dépasser par leur patrimonialisation, si ce n'est leur « *disneylandisation* ». Cette tentation du « *néo* » trouve souvent ses racines dans des traditions extérieures, d'inspiration germanique (comme l'ornementation à l'autrichienne de Valmorel) ou scandinave (comme les chalets de Flaine). La création, en 1976, de la station de Valmorel, symbole de la "quatrième génération", marque ce passage vers une architecture néo-traditionnelle (cliché 16). « *On y crée des volumes, des décors standards qui essaient de renvoyer à un passé certes mythifié, mais qui reposent sur un bâti industrialisé : voilà des nouvelles stations avec de "vraies fausses" vieilles rues, de "vraies fausses" façades plaquées en pierre, des chalets* » (VLES, 2010a, p.44). Point de repère, Valmorel est le banc d'essai d'un nouveau modèle¹⁵⁸ visant à associer le tourisme intégré et le développement local (WOZNIAK, 2006b, p.35). Les concepteurs créent un cadre bâti jugé idéal pour le séjour en montagne des citadins en quête de dépaysement ; plutôt que d'imposer leur propre vision, ils cherchent à répondre aux attentes des clients. Ce modèle hybride joue sur le double tableau densité/individualité ou fonctionnalité/décor, en réponse à une double contrainte : construire beaucoup, peu cher et sur peu de surface, sans toutefois édifier des immeubles. En opposition aux principes de la « *table rase* », il s'agit d'une « *interprétation* » et d'une

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

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

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



Clichés: E. Hatt, décembre 2007

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

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

Gare routière des Ménuires

Immeuble collectif de Saint-Lary-Soulan



Cliché : E. Hatt, décembre 2007



Cliché : E. Hatt, décembre 2008

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

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

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

3. Des stations « *en tension* »

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

(CAZES, 1992, p.70)

Depuis les années 1990, le secteur touristique est entré dans une phase si ce n'est de crise structurelle¹⁵⁹, tout du moins de tensions structurelles. Le tourisme balnéaire, et plus encore de sports d'hiver, est aujourd'hui dans une phase de maturité¹⁶⁰ propre à l'économie de marché ; il est également confronté à une situation « d'économie d'environnement » (PELE-BONNARD, 2002, p.159). Les stations, comme les entreprises, ne sont plus seulement influencées par les caractéristiques de leur marché (clients et concurrents), il faut désormais compter avec un certain nombre de forces extérieures, sur lesquelles elles n'ont pas de pouvoir direct d'intervention (risques du changement climatique, injonction du développement durable, etc.). Philippe BOURDEAU (2009, p.2) évoque en ce sens les « *facteurs de crise structurels* » (concurrence accrue, nouvelles pratiques récréatives, vieillissement de la population touristique, exigences croissantes de qualité environnementale, question sociale du travail saisonnier, gestion des risques, etc.) dont le changement climatique n'est en montagne qu'un révélateur, voire un accélérateur.

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

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

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

« *cône des possibles* » que décrit Emmanuelle MARCELPOIL (1997) au sujet des stations de sports d'hiver. Les stations contemporaines présentent une double inadaptation. D'une part, il apparaît que le modèle qui leur a donné naissance a vieilli avec le système économique et social qui l'a produit (VLES, 2006 ; WOZNIAK, 2006a). D'autre part, elles ne semblent plus correspondre aux standards d'une société qui s'est transformée, dans laquelle le marché est devenu très concurrentiel¹⁶¹ et les attentes des clientèles touristiques plus qualitatives et diversifiées. La station est confrontée à des contraintes à la fois externes (évolution de la clientèle touristique, changement climatique, injonction du développement durable, etc.) et internes (vieillesse d'un modèle, remise en question de l'urbanisme néo-traditionnel, etc.) sur lesquelles on revient avant d'aborder, dans le chapitre suivant, les enjeux qui en découlent d'un point de vue urbain.

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

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

(VIARD, 2000, p.130)

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

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

3.1.1. L'évolution des clientèles touristiques hypermodernes

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

(GUERIN, 2002, p.7)

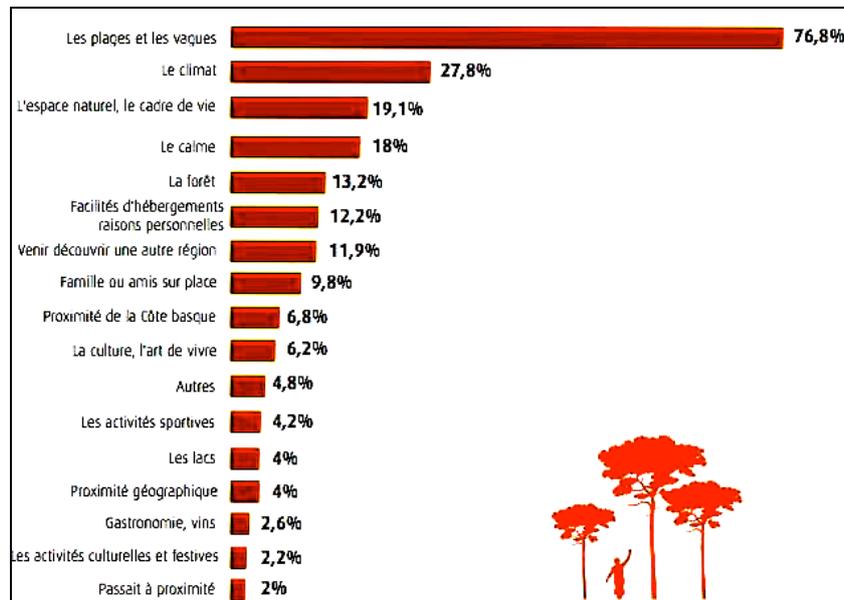
Nombreux sont aujourd'hui les professionnels et les observateurs du fait touristique à considérer que « nous assistons à une mutation en profondeur de l'environnement général dans lequel le tourisme se développe, à une mutation des attentes et des comportements des individus » (GAYET, 2008, p.12). La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

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

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

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

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

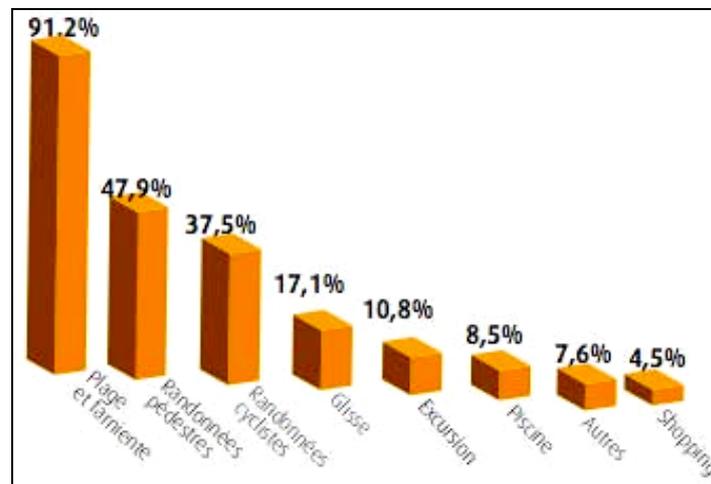


Source : Observatoire, C.D.T. des Landes, 2008

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

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

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



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

Cette évolution est fondamentale pour le secteur touristique dans la mesure où, contrairement aux autres domaines, c'est le consommateur qui se déplace vers le produit pour le consommer (GAÏDO, in BOURDEAU, 2007, p.205). Cette notion de déplacement et de mobilité, évoquée très brièvement, est centrale pour envisager les pratiques touristiques. Comme le souligne Jean VIARD (2000, p.140), « *la position de mobilité met celui qui se déplace à la fois dans une position de transgression relative des normes de la vie ordinaire et dans une demande d'attention à sa personne liée non plus à son statut social, mais à son statut de touriste* ». BRAIDOTTI évoque le développement d'une « conscience nomade » par la multiplication des expériences de mobilités corporelles (URRY, 2000, p.41). Les clientèles touristiques se révèlent de plus en plus exigeantes sur la qualité des prestations parallèlement à la transposition du mode de consommation urbain en vacances (VLES, 1996, p.22). Elles ne se satisfont plus de l'étroitesse des studios, pestent contre les prix exorbitants (qu'elles peuvent plus facilement comparer via Internet), se plaignent des problèmes de transport ou encore de l'absence d'animation¹⁶² (PERRET, 1993, p.281). Cet appétit pour la qualité et l'animation de la station est d'autant plus problématique pour les opérateurs touristiques que les marchés « captifs » n'existent pratiquement plus : ils s'ouvrent et se diluent. Le touriste oisif du XIX^e siècle a laissé place au touriste "salaire-vacancier" plus pressé et, par conséquent, en recherche d'une plus grande « convenance », entendue comme le souhait de trouver facilité, fluidité et commodité sur son lieu de séjour (WOZNIAK, 2006a, p.141). « *De même que les entreprises, en économie de marché, cherchent à optimiser le profit, le touriste cherche à optimiser le plaisir qu'il retire de son déplacement : il veut « en avoir pour son argent »* » (DEWAILLY et FLAMENT, 1993, p.81). Dans ce contexte, le succès commercial ne

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

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

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

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

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

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

Ces évolutions de la clientèle touristique ont été révélées depuis la fin des années 1980, alors que les problèmes de fréquentation ont incité les stations à réaliser des études de clientèle (PERRET, 1993, p.281). Le cas des stations de montagne et des clientèles de sports d'hiver est édifiant. À la fin des années 1980, une double crise frappe le marché des sports d'hiver (notamment entre 1986 et 1989), à la fois structurelle (saturation de la demande, fin de la mono-activité ski) et conjoncturelle (déficit d'enneigement¹⁶⁵) (BOURDEAU, 2007). Les signes d'un ralentissement de la croissance alertent les professionnels du tourisme qui cherchent à en analyser les causes (CHARDONNEL, 1999, p.15). De nouvelles approches sont développées à partir d'études sur les attentes de la clientèle touristique. Deux études nationales font office de référence pour les stations de sports d'hiver : celle de la SEMA-METRA/IFOP sur les loisirs de montagne, produite en 1987, et celle du BIPE, réalisée en 1990, sur la demande de sports d'hiver (WOZNIAK, 2002).

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

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

¹⁶⁴ L'avant saison est de ce fait plus importante que le mois de juillet ; le printemps représente par exemple 1/5 de la fréquentation du littoral et constitue sa marge essentielle de progression (ATOUT FRANCE, 2010, p.30).

¹⁶⁵ Ce déficit se caractérise par une recrudescence d'hivers à faible enneigement, une diminution du nombre de jours d'enneigement et par l'élévation de la limite altitudinale de l'enneigement naturel (ETCHEVERS et MARTIN, 2002 ; AGRAWALA, 2001).

aujourd'hui estimée entre 16% et 50% selon les sources et les stations ; elle serait en augmentation croissante¹⁶⁶ (BOURDEAU, 2007). La pratique des skieurs en séjour devient également plus intermittente, comme le soulignent les touristes interrogés « *le ski, bon, à quatre heures c'est fini et après il faut trouver des choses à faire* »¹⁶⁷ ; « *il faut proposer plus d'activités qu'il n'y en a, penser à ceux qui ne skient pas en station et qui doivent passer leur temps, il n'y a pas uniquement le ski* »¹⁶⁸. De fait, la demande est désormais plus exigeante en confort, en espaces, en environnement et en activités diversifiées.

Dans les années 1990-2000, deux autres études de clientèle viennent compléter, mettre à jour et affiner ces premières observations. Le rapport « *Pour un repositionnement de l'offre tourisme-loisirs des Alpes Françaises* » est produit en 1992 par la COFREMCA. Cette étude marque un tournant, les attendus sont de type « marketing » et les méthodologies mises en œuvre sont de fait plus qualitatives (WOZNIAK, 2002). L'objectif est de sonder plus en profondeur l'évolution de la société pour observer les facteurs qui influencent les attentes et les comportements de tourisme-loisir en montagne. Cette étude s'appuie sur l'analyse de l'évolution des comportements et des sensibilités de la population française (variables sociodémographiques et socioculturelles, variables d'attraction en matière de loisirs/vacances et de comportement réel de fréquentation). Elle met l'accent sur la complexité accrue de la demande inhérente aux sociétés hypermodernes¹⁶⁹ : il existe un panel de clientèles « montagne », auquel doit correspondre une offre plus diversifiée. Ces consommateurs sont plus évolutifs, plus versatiles (en quête de changement, de nouveauté, de diversité) et donc plus difficiles à fidéliser. Moins crédules, ils sont plus aptes à décoder les intentions masquées par les discours publicitaires. Plus mobiles dans l'espace et dans le temps, ils sont également plus sensibles au manque de qualité. Trois freins majeurs sont identifiés (CHARDONNEL, 1999) : la cherté du séjour aux sports d'hiver, la concentration de la fréquentation (qui engendre encombrement et possibilités de stress) et les limites de la « convenance » (les modes de réservation lourds ne permettent pas la flexibilité par exemple). Divers éléments sont avancés pour améliorer l'offre en question : au-delà de la diversification et d'une recherche croissante de qualité, il s'agit de conquérir de nouvelles clientèles en travaillant sur la commercialisation, sur le développement de la pluriactivité, mais également sur le cadre bâti. C'est la première fois que le cadre urbain (bâtiments et espaces extérieurs) est officiellement remis en question (WOZNIAK, 2002, p.28).

¹⁶⁶ Si les chiffres sont difficiles à fournir avec précision, Vincent VLES (2006, p.357) évalue en 2001 à 50% le nombre de personnes qui séjournent dans les stations sans pratiquer le ski. D'autres l'évaluent à 25%, en ajoutant que, parmi les pratiquants, 32% ont d'autres activités (GERBAUX et MARCELPOIL, 2006b, p.13).

¹⁶⁷ Entretien du 13 janvier 2009 avec un touriste en séjour à Saint-Lary.

¹⁶⁸ Entretien du 12 janvier 2009 auprès d'un homme en séjour à Gourette.

¹⁶⁹ Six tendances sont ici mises en lumière (WOZNIAK, 2002) : la vitalité (corps et esprit en harmonie), l'ouverture aux autres et la convivialité, la systémique et l'ouverture à la complexité (on quitte le modèle « progrès-richesse-bonheur » des années 1960), le développement du paradigme de l'indétermination depuis les années 1990, le besoin de sens et d'authenticité, la sensibilité accrue à la nature et à l'hypernaturel (la notion de développement durable se répand de façon concomitante) et, enfin, l'autonomie, la versatilité et la diversité croissantes des individus (fin de la société de masse dans laquelle chacun se conforme aux mêmes modèles).

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

- l'évolution des comportements de la clientèle (pratiques d'achat, de consommation et d'information) ;
- les évolutions socioculturelles (marquées par l'exigence accrue d'un client devenu zappeur et joueur) : la montagne au sens large prend le pas sur la seule pratique du ski ;
- les spécificités de la montagne liées à la maturité des marchés et à l'élargissement de la concurrence.

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

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



Source : Mémento du tourisme, in AFIT, 2000

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

Ce processus de coproduction¹⁷⁰ de l'offre touristique révèle combien le consommateur est devenu un partenaire et un acteur de l'offre qu'il consomme. L'hypermodernité transpire largement dans le secteur touristique. Face à une société plus mondialisée et plus complexe, le besoin de renforcement des structures, des cadres et, surtout, des racines (qui sont sources de réassurance voire de sécurité), se fait de plus en plus sentir. Il se traduit, dans le domaine touristique, par de multiples phénomènes : un regain d'intérêt pour le connu et le proche, le

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

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

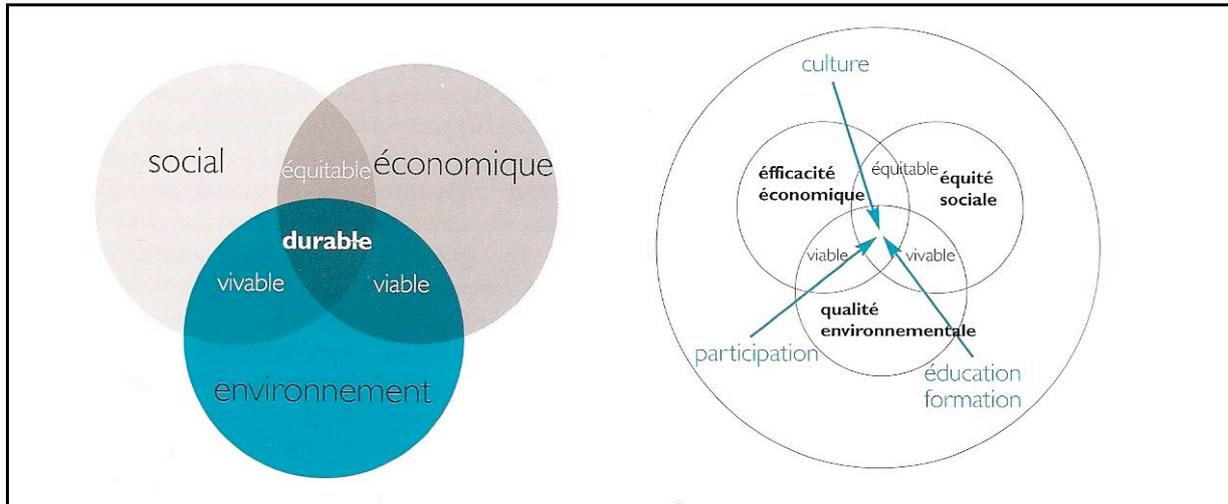
Si la station est entrée dans une économie de marché (marquée par l'évolution des attentes de la clientèle touristique dans un contexte d'hyperconcurrence), elle doit également s'adapter à une situation d'économie de l'environnement dans laquelle l'injonction du développement durable ou la problématique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

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

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

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

Figure 11. Schémas du développement durable



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

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

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

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

Ce concept a mis du temps à s'imposer dans le champ du tourisme. L'Agenda 21, proposé en 1992, suite au *Sommet de la Terre* organisé à Rio, est par exemple composé de quarante chapitres, dont aucun ne traite spécifiquement du tourisme (thématique abordée seulement de façon indirecte dans les sections relatives au transport ou encore à la gestion de l'eau). Certains ont ainsi souligné que, bien qu'étant une « *activité économique majeure dans notre civilisation des loisirs, le tourisme semble paradoxalement souffrir d'un déni d'existence* » (CLARIMONT et VLES, 2006). Dans la lignée de la conférence de Rio, la conférence internationale qui s'est tenue à Lanzarote (Canaries), en 1995, a toutefois donné lieu à la production d'une « Charte du tourisme durable ». Le World travel and tourism council (W.W.T.C.) a également tenté de remédier à cet état de fait en proposant, en 1997, un Agenda 21 appliqué spécifiquement au tourisme ; ce rapport ne trouva cependant pas sa place dans les textes internationaux (*Ibid.*, 2006). C'est finalement par le biais de l'action de lobbying réalisée par des organisations non gouvernementales (telles *Tourism Concern*) que la notion de tourisme durable¹⁷² a pu être développée au niveau mondial. Différentes chartes et déclarations ont été adoptées. On retient, entre autres, le Code mondial d'éthique du tourisme, adopté par l'Organisation mondiale du tourisme (O.M.T.) en 1999 et par l'ONU en 2001. Ce texte, impulsé par la France, vise à promouvoir un « nouvel ordre touristique mondial », équitable, responsable, durable, au bénéfice de tous les acteurs. Le tourisme durable se veut incarner une rupture avec « *des modèles touristiques obsolètes et à fort impact* » et entend au contraire proposer un « *nouveau modèle économique* » (FRANÇOIS, 2007, p.120). L'existence actuelle d'une réflexion spécifique sur la durabilité de cette activité témoigne d'ailleurs de son importance d'un point de vue économique. Appliquée au tourisme, la question du développement durable doit favoriser l'équilibre entre trois objectifs : le développement de la branche touristique (emplois créés et ressources pour les habitants et la collectivité locale), la protection des espaces fragiles et la dimension sociale entendue comme la nécessité d'éviter les formules élitistes et la volonté d'assurer la justice sociale¹⁷³ (MERLIN, 2007). Afin de limiter les impacts relatifs à la concentration de fréquentation sur un espace touristique restreint (et dans un temps limité), il s'agit de favoriser la mise en place d'une forme de « *tourisme moins centré et plus diffus* ». Ce tourisme, maîtrisé et contenu, doit également chercher à associer « *tous les acteurs du développement aux processus décisionnels* » (DEMESSINE, in AFIT, 2000).

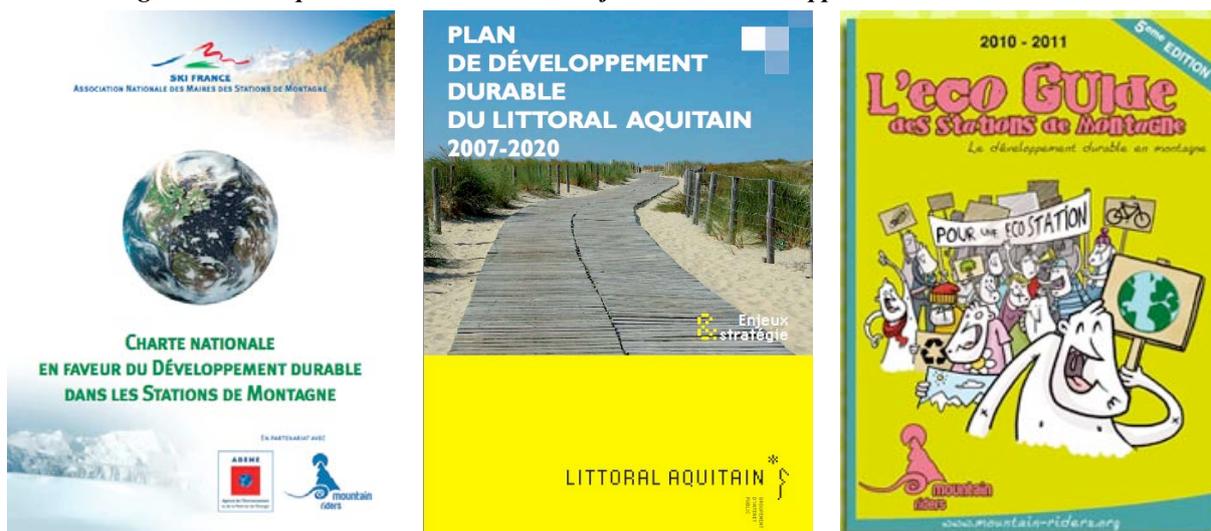
¹⁷² La Commission européenne définit le tourisme durable comme ce qui « *représente toute forme de développement, d'aménagement, d'activité touristique qui respecte l'environnement, préserve à long terme les ressources naturelles et culturelles, est socialement et économiquement durable et équitable*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

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

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

L'injonction du développement durable a également été déclinée à l'échelle plus particulière des territoires touristiques de montagne et du littoral. Comme l'a montré Hugues FRANÇOIS, le développement durable fait l'objet d'une construction locale de normes visant à régir les rapports entre le système de production et son environnement. Le concept de durabilité « *participe à un renouvellement général du modèle touristique dans le contexte post-fordiste* » (FRANÇOIS, 2007, p.108-109) et, plus largement, hypermoderne. Il s'intéresse aux canaux de transmission du développement durable aux territoires. Sans entrer dans les détails, on soulignera seulement qu'une multiplicité de textes (rapports, guides, chartes, etc.) tentent de décliner la problématique du développement durable aux stations, par de multiples angles d'approches. On peut citer par exemple la Charte nationale en faveur du développement durable dans les stations de montagne réalisée en 2006 par l'Association nationale de maires des stations de montagne (A.N.M.S.M.), l'éco-guide annuel des stations de montagne proposé par Mountain Riders depuis la saison 2006-2007, le Plan de développement durable du littoral Aquitain pour 2007-20020, etc. (fig.12).

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



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

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

Cette vision idyllique d'une prise de conscience socio-environnementale et d'une responsabilisation des acteurs locaux en faveur d'une plus grande durabilité de leurs actions ne doit pas faire oublier pour autant que les premières formes d'acceptabilité de la question environnementale ont émergé en partie avec la crise de la fréquentation du début des années 1990 (BOURDEAU, 2007). La question de la durabilité émerge lentement dans l'univers des stations. Face à la crise de fréquentation qu'elles rencontrent à la fin des années 1980, la réaction des opérateurs touristiques s'est limitée dans un premier temps, comme cela a été souligné, à une « *repentance patrimoniale d'ordre esthétique* » durant les années 1990 (WOZNIAK, 2006a). La question environnementale n'acquiert une véritable légitimité que dans les années 2000 et l'hiver 2006-2007, marqué par fort déficit d'enneigement, s'inscrit comme un « *temps de la révélation* » (BOURDEAU, 2009, p.5). Les bonnes résolutions se sont succédées durant cette dernière décennie (événements sur cette thématique, démarches de certification environnementale des remontées mécaniques, etc.), parallèlement à la multiplication des labels et des récompenses. Les démarches sont centrées sur la sensibilisation collective à l'environnement, mais elles restent toutefois relativement basiques et ponctuelles en France¹⁷⁴. Cet état de fait tend à remettre en question leur crédibilité ; on les accuse de n'être que de simples démarches de "greenwashing" (ou "verdissement"). Le lancement de la « *Charte nationale en faveur du Développement durable dans les Stations de Montagne* », par l'A.N.M.S.M, semble toutefois indiquer un changement majeur dans les politiques d'aménagement de la montagne : le volontarisme environnemental paraît désormais irréversible (*Ibid.*).

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

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

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

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

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

Le 12 octobre 2007, Al GORE et le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat¹⁷⁶ (GIEC) se sont vus attribuer conjointement le prix Nobel de la paix 2007. La question du changement climatique est résolument mise sur le devant de la scène internationale. Cette question n'est qu'effleurée dans ce travail dont elle n'est pas l'objet central ; elle fait l'objet de divers travaux de recherche par ailleurs¹⁷⁷. Le changement climatique constitue un facteur majeur de mutation de l'économie touristique hivernale (BOURDEAU, 2007, p.24). Pour Jean-Christophe LOUBIER (in BOURDEAU, 2007, p.89), « *toutes les conditions sont réunies pour que l'on assiste à une recomposition du paysage de l'or blanc et des pratiques qui lui sont liées* ».

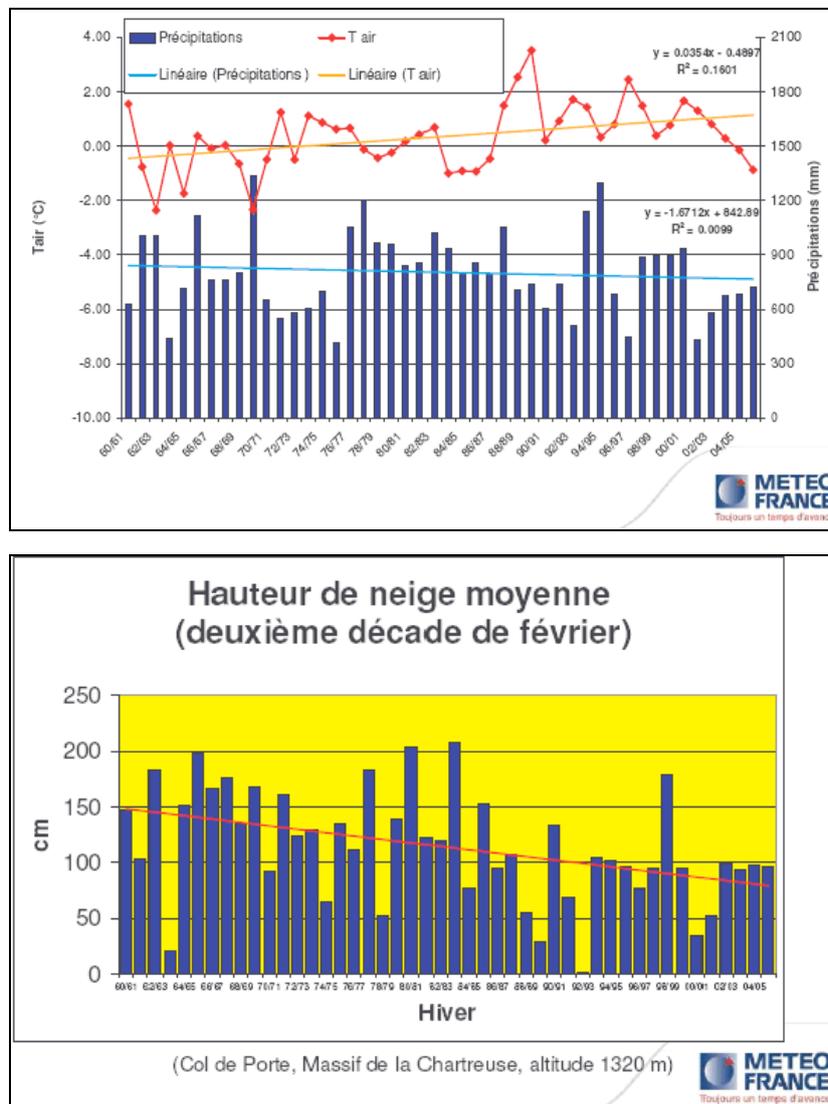
¹⁷⁵ Philippe BOURDEAU (2009, p.6) rappelle que, pour la période 2000-2002, plus de la moitié des crédits se sont concentrés sur six communes de Maurienne alors que 20 000 communes françaises étaient éligibles

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

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

La montagne et les stations de sports d'hiver sont particulièrement concernées par ces évolutions potentielles qui pourraient, entre autres, avoir un impact sur l'évolution de leur couverture neigeuse. Les travaux sur ce sujet très sensible sont plutôt rares. L'étude de Pierre ÉTCHEVERS et d'Éric MARTIN (qui s'appuie sur les modèles statistiques CROCUS et SAFRAN de Météo France) tient lieu de référence¹⁷⁸ (fig.13 et 14).

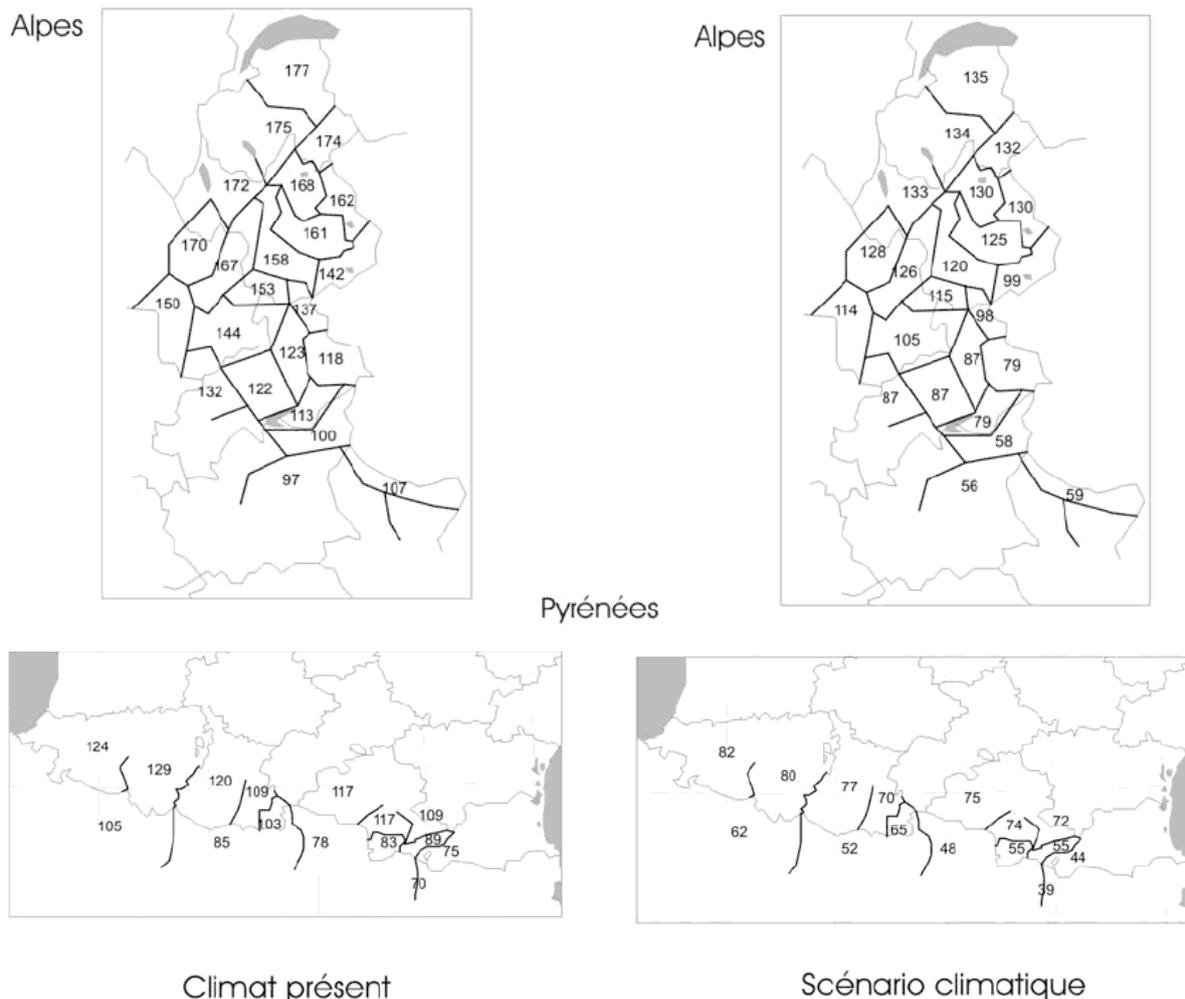
Figure 13. Évaluation de l'évolution de la couverture neigeuse



Source : Météo France

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

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



Source : Étchevers et Martin, 2002

Face au risque d'une diminution de la durée moyenne d'enneigement, les stations se sont engagées dans deux axes de travail pour réduire les risques de perte d'attractivité. Elles recourent largement, d'une part, aux techniques leur permettant de garantir le ski et en particulier à la production de neige de culture, pourtant fragilisée par des conditions de productions dépendantes d'une abondante ressource en eau et en énergie (BOURDEAU, 2007). Comme l'explique le Directeur général des services de la commune support de la station de Gourette, « la question du réchauffement climatique, oui certainement, ça inquiète tout le monde, mais au plan technique, il semble que la neige de culture (pour peu qu'elle soit gérée avec la politique de l'eau) puisse être une alternative au moins dans les quinze ans à venir »¹⁷⁹. De même, pour le chargé de mission à la Direction du développement au conseil général des Pyrénées-Atlantiques, le manque de neige a conduit à faire évoluer le produit ski, ce qui passe par une logique productiviste de développement de la neige de culture qui devrait permettre de garantir le produit ski durant encore quinze à vingt ans¹⁸⁰. Il rappelle toutefois

¹⁷⁹ Entretien du 11 avril 2008.

¹⁸⁰ Entretien du 28 février 2008.

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

Les stations cherchent d'autre part à proposer une diversification temporelle de leur offre, en tâchant de mieux exploiter le site durant les différentes saisons et notamment l'été (LOUBIER, in BOURDEAU, 2007, p.93). On ne doit pas oublier d'ailleurs que la question de la saisonnalité n'est pas immuable en station, comme en témoigne le renversement des pratiques saisonnières au tournant du XX^e siècle (les pratiques balnéaires hivernales deviennent estivales et, inversement, les pratiques estivales de la montagne deviennent hivernales). Les acteurs locaux soulignent fortement cet enjeu, considérant que le risque du changement climatique pourrait finalement se révéler une opportunité pour les stations. Le maire de la commune support de la station de Gourette considère par exemple que « *si le réchauffement climatique doit engendrer des périodes plus chaudes en plaine, dans les villes, la montagne retrouvera peut-être sa place pour que les gens viennent chercher de l'air frais et un bien-être. Par rapport à ça c'est sûr que, sur l'hiver, ça peut être inquiétant, mais il faut l'anticiper en fabriquant un produit montagne qui ne soit pas axé que sur le ski [...] ça entraînera peut-être un plus grand étalement de la saison* »¹⁸¹. Cet avis est également partagé par un chargé de mission à la Direction du développement du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques pour lequel, une des chances possibles du changement climatique réside pour la montagne dans un retour éventuel vers une forme de climatisé. L'attractivité de la montagne estivale serait assurée par des températures plus douces qu'en ville¹⁸². Finalement, pour le Directeur général des services de cette commune, « *ce qui est quand même extraordinaire, c'est que le changement climatique, on en fait un atout touristique. La qualité environnementale va devenir un des enjeux majeurs des stations, à tous les points de vue : au niveau de l'aménagement, des rendus, de la vie locale, etc.* »¹⁸³.

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

¹⁸¹ Entretien du 18 juillet 2008.

¹⁸² Entretien du 28 février 2008.

¹⁸³ Entretien du 17 juillet 2008.

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

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

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

(VLES, 2010a, p.45)

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

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

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

(ASCHER, 2000, p.75)

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

Les stations touristiques construites dans les années 1960-1970 sont, à leur tour, entrées dans une phase qui s'apparente à une saturation des marchés et se retrouvent, depuis les années 1980, confrontées à la nécessité de se maintenir et de s'adapter aux évolutions socio-économiques. En montagne et sur le littoral français, de nouvelles activités sportives sont par exemple proposées dans les années 1980-1990, pour répondre au développement d'une contre-culture sportive de la glisse (le monoski, le snowboard, le kart sur glace, le surf, le body-board, le char à voile, etc.) au sein d'une société hypermoderne. Si les activités sont diversifiées, le fonctionnement plus profond et plus complexe des stations est plus lent à évoluer. La production immobilière reste le pilier qui sous-tend les investissements touristiques (remontées mécaniques évidemment, mais également, dans une moindre mesure, entretien et gestion des plages, golf, parcs de loisirs, piscine, etc.). Les investissements ont été et sont toujours commandés, le plus souvent, non par des études de marché, mais bien par des impératifs financiers, d'équilibrage des investissements liés aux aménagements touristiques (PERRET, 1993, p.273 ; CAZES, 1992, p.131). Le cas de l'équipement du domaine skiable est sans doute le plus édifiant. Il a toujours été suivi d'une extension de la capacité d'accueil. Véritable « engrenage », pour reprendre le mot de Jacques PERRET (1993), ce mode de financement par la production immobilière, qui est à la base du système de production des stations *fordo-keynésiennes*, n'a toujours pas été dépassé malgré les inquiétudes sur l'avenir du marché et les difficultés économiques rencontrées par de nombreuses communes¹⁸⁴. Le

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

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

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

¹⁸⁵ Entretien du 9 février 2009.

jouer sur le décloisonnement de la saisonnalité touristique¹⁸⁶. En définitive, « *les enjeux de la diversification et de la complémentarité estivale sont particulièrement forts pour les stations de faible et moyenne altitude, dont les capacités d'investissement sont limitées, et qui risquent d'être de plus en plus confrontées à des conditions climatiques défavorables à la production artificielle de neige du fait de l'élévation des températures* » (BOURDEAU, 2007, p.34).

On peut d'ailleurs noter que ce modèle, qui ne fonctionne plus pour les collectivités publiques, pose également question aux organisations du tourisme social. Après l'âge d'or des années 1960-1970, les associations de tourisme social sont confrontées aux évolutions de la demande et à la transformation des modalités de structuration des familles (RAUCH, 1993, p.115). La composition familiale moyenne baisse depuis les années 1980 (diminution des familles nombreuses, multiplication des familles monoparentales, etc.), ce qui se traduit par une perte d'occupation des lits. Parallèlement, elles subissent les contraintes du calendrier scolaire (le nombre de journées offertes aux familles s'est trouvé diminué de plus de deux mois entre 1981 et 1986), alors même qu'elles doivent remettre à niveau leurs équipements pour répondre aux nouvelles normes de confort et de vacances (*Ibid.*). À ce vieillissement d'un modèle s'ajoute le vieillissement des acteurs locaux. Les premiers entrepreneurs arrivent aujourd'hui en fin de vie professionnelle, la question de leur relève par une nouvelle génération se pose (PERRET, 1993, p.295). Leurs enfants ne semblent pas particulièrement motivés à reproduire un système qu'ils jugent souvent fragile et ceux qui relèvent le défi ont tendance à reproduire l'ancien système en se reposant sur les acquis de la génération précédente¹⁸⁷.

Comme l'a souligné Bernard DEBARBIEUX (1995, p.35), après avoir cru aux vertus d'un modèle unique de tourisme montagnard, les aménageurs et les professionnels du tourisme sont désormais conduits à parler de « niches de clientèles », face à l'actuelle diversification des motivations et des pratiques. Philippe BOURDEAU (2009, p.2) alimente ce constat en soulignant que les sports d'hiver font de plus en plus figure de « niche » touristique en faveur des clientèles internationales et des skieurs de proximité. Les opérateurs touristiques privilégient, à la croissance en volume de fréquentation, une stratégie de croissance en valeur (marquée par la montée en gamme, l'augmentation du prix des forfaits, etc.), ce qui accentue du même coup le caractère élitiste de cette pratique¹⁸⁸. La « démocratisation » du tourisme de montagne, qui avait pourtant été annoncée et revendiquée dans les années 1970, ne semble plus à l'ordre du jour pour les opérateurs, privés comme publics, comme en témoigne également le départ ou l'expulsion des différentes formes de tourisme social (colonies, classes

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

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

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

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

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

3.2.2. Quand le postmodernisme architectural se fait pastiche

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

(DEBARBIEUX, 1995, p.65)

Parallèlement au développement des premières études de marché, à la fin des années 1980, les stations sont entrées dans l'ère du marketing ; c'est la fin des grandes utopies (WOZNIAK, 2006a, p.103). « *Des efforts de marketing sont entrepris par les stations et par les professionnels de la montagne, depuis une quinzaine d'années à travers des investissements de plus en plus lourds en promotion et en démarchage. Des stratégies de marketing se développent, qu'elles soient axées sur une station ou sur une gamme de produits* » (BARRON-YELLES, 1999, p.130). Ces études de marché témoignent, pour Marie WOZNIAK (2002, p.29), du basculement progressif d'un système de production des stations, à celui de leur commercialisation. Les premières études de marché auraient sonné le glas aux grandes utopies¹⁸⁹. Face aux critiques qui leur ont été adressées, les architectes ayant largement contribué à la création des stations contemporaines opposent la dimension expérimentale de leurs conceptions, soulignant que la station était un lieu d'innovation technique. Ils mettent en question l'absence actuelle de projet, d'ambition et d'innovation dans les aménagements plus récents. Ils s'inquiètent de la banalisation actuelle d'un habitat « tyrolo-savoyard » et d'un style « pastiche post-moderne », qu'ils méprisent et qu'ils dénoncent, paradoxalement, parce qu'il gomme tous les particularismes locaux (FRANÇOIS, 2007, p.81). Les stations sont entrées dans l'ère du marketing qui consacre le « décor urbain », par l'« habillage » de leur cadre bâti. Le cadre bâti est considéré comme un outil de séduction et un moyen de rester à la mode, afin de garantir la pérennité de l'activité. Marketing, architecture et urbanisme se révèlent rapidement indissociables (*Ibid.*, p.171).

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

Une limite à cette évolution apparaît alors clairement. Pour Marie WOZNIAK (2002, p.29-30) : « *cette adaptation constante – soi disant nécessaire – entre les attentes des touristes et le produit qu'on leur propose pousse les stations à innover continuellement au détriment d'une image stable et d'une stratégie de développement et de positionnement cohérente sur le long terme* ». Les stations prennent le risque de se laisser « piloter par la demande » (en suivant le modèle imposé par les études de marché : celui actuellement du néo village et du faux vieux chalet), alors que celle-ci évolue très vite. Le recours au bâti vernaculaire, qui se voudrait incarner l'essence du territoire, pose question, sur la nature de la relation existant entre l'architecture « néo » et le lieu. « *L'architecture néo-régionale, réduite à du pittoresque, parvient-elle également à exprimer « l'esprit des lieux » ?* » (WOZNIAK, 2006a, p.189), ou doit-on considérer que, « *devenue décor, elle est le décor de nulle part ?* » (BRUSSON, 1996, p.90). Le néo-style, particulièrement développé en montagne, n'est pas issu d'une logique de site, contrairement au bâti vernaculaire construit à partir d'un ensemble de contraintes naturelles et fonctionnelles¹⁹⁰. Il résulte d'une logique d'image qui transforme le besoin en envie, par l'intermédiaire de formes copiées et vidées de leur sens utilitaire. Il ne s'agit plus de s'inscrire dans un ancrage local, mais de jouer sur les apparences, sur le symbole social.

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

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

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

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

De la sorte, on pourrait dire qu'à la toute puissance de l'État et de ses modèles d'aménagement succède celle du marché (BOZONNET, 2002). Le style « néo » est critiqué car il prétend être ce qu'il n'est pas (issu d'une culture locale et porteur d'une identité locale), tandis qu'il revendique finalement le « folklore et l'artifice ». « *Le chalet néo-régional ne se pose pas la question du mode d'habiter. La convention des plans-types des constructeurs, la forme stéréotypée de l'objet construit, les éléments passéistes de son langage... montrent que bien des relations primordiales avec la réalité sont abandonnées (la réalité du relief et de la pente, la question du paysage, la relation visuelle avec un proche, un lointain, etc). [...] Aujourd'hui, le néo-régional d'ambiance se libère du lieu. [...] On abandonne un espace historique, politique, anthropologique de la construction traditionnelle vernaculaire au profit d'un espace imaginaire de représentation* » (BRUSSON, 1996, p.91-92). Le « néo-régional d'ambiance », compris comme un « décor, changeant, éphémère, trompe-l'œil » (*Ibid.*, p.93), s'affranchit des contraintes du terroir et ne semble pas répondre à la définition heideggérienne de l'habiter qui suppose une inscription dans la durée. Paradoxe s'il en est : la volonté de satisfaire la quête d'authenticité de la clientèle touristique aboutit à des transformations qui ne font plus réellement référence au lieu que l'on cherche pourtant à valoriser ; traduction d'une forme de « dé-localisation », « *la délocalisation ubiquiste* » (*Ibid.*, p.95). Ce recours à la tradition dans l'architecture, question aussi ancienne que l'architecture elle-même¹⁹¹, constitue un acte risqué.

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

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

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

Cliché 18. Les constructions contemporaines vantent les vertus du vernaculaire



Cliché : E. Hatt, janvier 2009

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

3.3. La station comme territoire

« Le territoire confère aux réalités sociales une consistance matérielle faite de signes et de symboles enchâssés dans des objets, des lieux, des paysages. Le territoire fonctionne alors comme une médiation socio-spatiale capable de favoriser la production de représentations identitaires. »

(DI MEO *et al.*, 2004, p.131)

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

3.3.1. Conceptualisation d'une notion : le territoire

Initialement définie par l'ornithologue anglais HOWARD en 1920, la notion de territoire a été conceptualisée par l'éthologie¹⁹² avant d'être progressivement appliquée aux comportements humains dans les années 1960. Dans le langage commun, il désigne une forme particulière de découpage de l'espace, plus ou moins institutionnalisée (ALPHANDERY et BERGUES, 2004, p.5). Hervé GUMUCHIAN (1988, p.7) affirme que « l'espace en soi n'existe pas, il ne devient objet d'étude que par les significations et les valeurs qui lui sont attribuées ». Il renonce au terme d'espace au profit de celui de territoire (qui correspond d'une certaine façon au lieu de Michel CHADEFAUD)¹⁹³. Alors que l'espace est une matière première, un "champ du possible", le territoire, quant à lui, est un produit social construit à partir de cet espace (DEBARBIEUX, 1988, p.12). Cet « espace-support » devient un « espace-produit » (chargé de significations et paré de valeurs) et un « espace-enjeu » (objet de conflits en groupes d'utilisateurs qui construisent leurs propres représentations de l'espace). Le territoire peut ainsi être appréhendé comme de « l'étendue/temps » (GUMUCHIAN, 1988, p.20 ; 1991, p.16), ce qui signifie qu'il est porteur de sens et de valeurs, et qu'il doit être décrypté comme tel. Le territoire est à la fois un enjeu politique, économique et social, mais il est également imaginaire et utopie, idéologie et mythe. Il est le lieu de médiation entre les hommes et leur culture, ce que l'aménageur ne peut ignorer. Le territoire est un espace

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les stations sont ainsi envisagées dans cette recherche comme des territoires. Pour Jean-Paul BOZONNET (in ANDRE, BAILLY *et al.*, 1989, p.93), le territoire n'est pas un produit à vendre, mais un élément central du tourisme dans la mesure où il est « le "mobile" du déplacement », par son attrait et sa capacité à "dépayser" le consommateur. Plus que toute autre activité, le tourisme s'appuie sur le territoire, envisagé comme une ressource et non seulement un support. Le territoire constitue l'objet même de la consommation, il en est une composante essentielle (BONERANDI, 2005). Le tourisme contribue à révéler les « ressources territoriales » grâce au regard extérieur porté sur le territoire. « Le tourisme propose une « réhabilitation » des pratiques traditionnelles et par ailleurs non-compétitives. C'est ce que Jean Viard qualifie d'« économie de la réutilisation » de ce qu'il appelle le « déjà-là » (Viard, 2000) » (FRANÇOIS, HIRZAK et SENIL, 2006, p.693). Le territoire est un lieu géographique et culturel qu'il s'agit de sauvegarder pour y construire un produit touristique identifiable par l'acheteur¹⁹⁸. On considère possible une appréhension du milieu montagnard « avec plus de tact, plus de prévenance, avec les intentions d'un véritable projet d'espace, localisé, qui prenne ses mesures et ses références dans le lieu » (BRUSSON, 1996, p.95). Cette approche qui s'appuie sur la connaissance des lieux et des territoires que l'on veut aménager est dénommée par cet auteur l'« architecture de la montagnité » .

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

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

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

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

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

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

- En tant que temps du déplacement, le tourisme fait du "client" un producteur de l'espace public qui concourt indirectement aux processus d'innovation portés par les concepteurs. Il s'agirait d'ailleurs d'aborder une dimension nouvelle dans l'aménagement des stations : la capacité du territoire touristique à se projeter sur la demande des "consommateurs" que sont les touristes et les habitants¹⁹⁹.

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

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

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

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

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