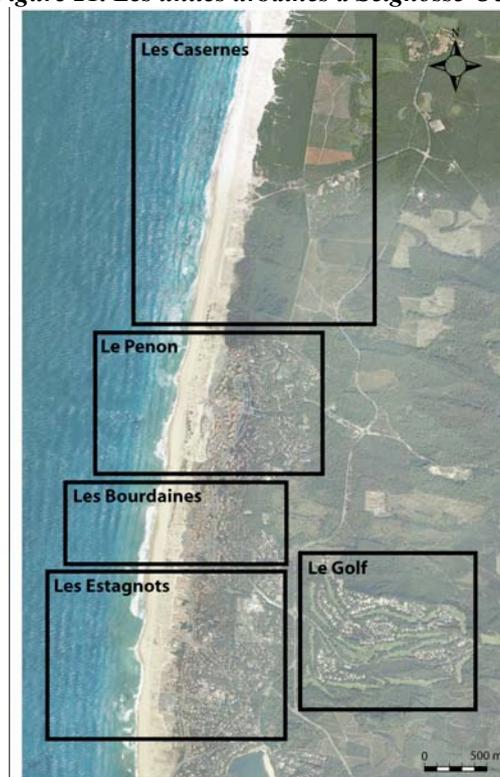


Gourette et Seignosse-Océan, les enjeux de la requalification

Le présent chapitre expose les modalités structurelles et conjoncturelles ayant présidées au choix des terrains étudiés dans cette recherche, à savoir les stations touristiques de Seignosse-le-Penon²⁸⁰ (devenue Seignosse-Océan) et de Gourette (fig.21 et 22). Il semble important de préciser qu'on ne prétend pas proposer une analyse comparative, restant conscient des diversités qui séparent nos objets d'étude, qu'il s'agisse des pratiques touristiques dont ces stations sont le support ou encore de leur envergure, à la fois en termes d'emprise urbaine et de fréquentation. Ces deux stations, l'une balnéaire, l'autre de sports d'hiver, font toutefois l'objet d'une présentation et d'une analyse conjointe afin de mettre en exergue les similitudes qui structurent leur création et leur devenir. D'un point de vue structurel, les stations au cœur de cette recherche ont toutes deux été construites *ex nihilo* dans les années 1960-1970 sur le modèle urbanistique fordien, avec le soutien non négligeable des Conseils généraux concernés (des Landes et des Pyrénées-Atlantiques). D'un point de vue conjoncturel, ces destinations sont aujourd'hui "en tension", confrontées à la question du changement climatique, à l'évolution des pratiques de loisirs et de vacances et, plus largement, aux enjeux d'une requalification urbaine. Ce chapitre aborde successivement les modalités de leur création et les enjeux auxquels elles sont actuellement confrontées.

Figure 21. Les unités urbaines à Seignosse-Océan



Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

²⁸⁰ Il est à noter que l'on emploie jusqu'à la fin de ce chapitre le nom initial de la station pour la qualifier, à savoir « Seignosse-le-Penon ». Dans les chapitres suivants, nous employons par contre la nouvelle toponymie (introduite et explicitée à la fin de ce chapitre) : « Seignosse-Océan ».

Figure 22. Les unités urbaines à Gourette



Conception : E. Hatt ; réalisation : F. Noiry, 2011

Plan de situation 1/2500^{me}

1. Des stations fordo-keynésiennes en Aquitaine

La station balnéaire de Seignosse-le-Penon et la station de sports d'hiver de Gourette ont été conçues *ex nihilo* selon une conception fordo-keynésienne en vigueur dans les années 1960-1970. On se propose de revenir sur les fondements de ces initiatives, en présentant les similitudes ayant présidé à l'aménagement de ces différents territoires, du littoral et de la montagne.

1.1. Gourette et Seignosse-le-Penon : des conceptions ex nihilo

Marquées par une volonté locale (communale puis départementale) de développer le tourisme dans ces territoires en déclin, ces stations aquitaines ont été créées en deux décennies selon un modèle urbanistique d'inspiration *taylor-fordo-keynésio-corbusienne* (chapitre 1).

1.1.1. Des initiatives locales

L'idée d'un aménagement de la côte aquitaine est issue d'une volonté locale qui a devancé l'intervention étatique de la « mission ». D'initiative communale, puis rapidement départementale, la création de la station du Penon est entreprise avant la mise en place du Schéma d'aménagement de la Côte Landaise. Face à la situation économique préoccupante dans laquelle se trouve la commune de Seignosse dans les années 1950, le conseil municipal décide de se lancer, en 1959, dans la création d'une station touristique au lieu-dit du Penon (NOAILLES, 2008). Ce véritable défi pour une commune de 539 habitants (en 1954) conduit la collectivité à solliciter et attirer des investisseurs extérieurs pour participer à cette grande entreprise. Premier lotisseur de la station, la commune lance l'initiative en aménageant six hectares dans le quartier des Estagnots (LABORDE, 1973, p.260). Elle poursuit son action de 1962 à 1966 en constituant un véritable quartier de villégiature aux Estagnots sur 16 hectares (121 lots), complété par un aménagement du bord de mer (lotissement de 51 lots, dont 12 commerciaux)²⁸¹.

Dans le même temps, le Conseil général des Landes devient un des partenaires clefs de la commune pour l'aménagement de Seignosse-le-Penon. Face aux difficultés économiques que rencontrent les communes côtières et face à l'engouement qui se fait jour pour le tourisme dans les années 1960, il s'engage dans la promotion touristique du département en encourageant l'accessibilité au plus grand nombre. Devançant les mesures de la DATAR pour l'aménagement et le développement touristique du littoral, le Comité départemental du tourisme des Landes (C.D.T.L.), créé en 1959, propose la mise en place d'une Société d'économie mixte pour la réalisation de deux stations nouvelles : Seignosse-Le-Penon et Moliets. La Société d'aménagement touristique et d'équipement des Landes (SATEL²⁸²) est

²⁸¹ Le rôle de la commune a été central dans l'aménagement de la station qu'elle a largement initié. Les lotissements communaux représentent ainsi, en 1973, 53% de la surface lotie de la commune (LABORDE, 1973, p.265).

²⁸² Cet acronyme signifiait à l'origine « Société d'aménagement touristique des étangs landais ».

créée le 18 octobre 1962 pour exécuter les projets du C.D.T.L. en matière de développement touristique. L'objectif est de réaliser, en 10 ans, 28 000 lits touristiques dans ces deux stations afin de doubler la capacité de la côte landaise (NOAILLES, 2008, p.295). Après un premier rachat, à l'amiable, de 120 hectares de terrain pour accueillir les premières opérations, la SATEL prévoit à Seignosse un aménagement sur 400 hectares en front de mer. Par l'intermédiaire de la SATEL, la commune reçoit également le soutien financier de plusieurs organismes publics landais qui lui permettent de contribuer plus activement à l'aménagement de sa station.

Seignosse-le-Penon, création *ex nihilo* en bordure de l'océan, est ainsi la seule station touristique de la côte Aquitaine entreprise après-guerre, mais avant l'action de la MIACA qui voit le jour en 1967. Ce n'est qu'à partir des années 1970 que l'État prend effectivement une part active au développement touristique de la côte Aquitaine. Dans ce contexte, la station de Seignosse-le-Penon, en cours de création grâce à l'initiative conjointe de la commune et du Conseil général des Landes, est réintégrée dans le schéma global d'aménagement de la côte aquitaine, comme on le verra après être revenu sur la création des stations de sports d'hiver dans les Pyrénées-Atlantiques.

La station de sports d'hiver de Gourette (comme celle de La Pierre Saint-Martin) a été développée selon des modalités relativement similaires. Depuis la fin des années 1950, la commune support et le département prennent une part active dans son développement. La station de ski de Gourette est située sur le domaine communal des Eaux-Bonnes, en Pyrénées-Atlantiques. Les Eaux-Bonnes-Gourette est en fait une station bipolaire. D'une part, la station thermale des Eaux-Bonnes, station ancienne de prestige qui a été créée à la fin du XIX^e siècle par Eugénie de MONTIJO, épouse de NAPOLEON III. D'autre part, la station de sports d'hiver de Gourette, créée à 1350 mètres d'altitude, une centaine d'années plus tard. Initialement voué au pastoralisme, le quartier de « Gourette »²⁸³ a été investi dès la fin du XIX^e siècle comme centre minier, avant de devenir un véritable centre de ski (ARRIPE, 1996, p.56). Jusqu'à la fin des années 1950, l'aménagement de la station reste toutefois très modeste (quelques hôtels et des infrastructures d'hébergement pour classes de neige sont construits durant l'entre-deux-guerres). Après cette période de balbutiement, la période 1956-1964 se révèle décisive dans l'émergence de ce « centre de sports d'hiver ».

²⁸³ « Gourette » était le nom donné aux pâturages d'été par les bergers de la commune. Concernant l'origine de ce terme, René ARRIPE (1996, p.112) distingue deux sources potentielles. Le terme pourrait d'une part provenir de la déformation du mot « coureto », c'est-à-dire la « petite cour » (en langue occitane) délimitée par les pics de Bazén, Sanctus, Sarrière, Penemedaa, Amoulat et Ger. D'autre part, on peut également lire dans cette dénomination l'association des mots « gourg » (à savoir : le trou, le gouffre, la cuvette) et « ret » (c'est-à-dire froid) : Gourette ferait en ce sens référence à une « cuvette froide ».

Suite aux premières initiatives privées et devant la lenteur de la croissance²⁸⁴, la commune des Eaux-Bonnes va largement s'investir dans le développement de la station. Elle lance en 1956 les premières études pour la réalisation de la télécabine de Gourette avec le soutien des Ponts et chaussées et du Département des Pyrénées-Atlantiques (qui garantit l'emprunt de la commune). Grâce à la patente d'E.D.F., la commune peut construire, à partir de 1957, cette remontée mécanique très coûteuse (PERRET, 1993, p.112). Elle se retrouve toutefois rapidement en difficulté face aux dépenses d'investissement à réaliser et aux annuités d'emprunts à honorer. En 1961, année de son inauguration, la télécabine devient, à la demande du Préfet, propriété du département. L'exploitation de la télécabine étant déficitaire, le Conseil général décide de créer une véritable station (avec une capacité d'accueil importante) pour rentabiliser son nouveau patrimoine. Un accord officiel est passé entre la commune et le département le 13 mai 1963. Depuis cette date, le département est propriétaire des terrains de Gourette et du plateau du Ley. La Société d'équipement des Basses-Pyrénées (devenue la Société d'équipement des Pyrénées-Atlantiques – SEPA) est chargée par le Département (dans le cadre d'une régie départementale) de l'aménagement de la station. Elle ne se retirera de la station qu'à l'achèvement de son programme d'aménagement, en 1979.

D'initiative communale, la création de la station est passée rapidement aux mains du Conseil général. Un arrêté du 9 avril 1965 déclare d'utilité publique l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement du lotissement de la station de sports d'hiver de Gourette (ARRIPE, 1996, p.108). En juin 1965, le Conseil général décide également la création d'une Régie départementale des Sports d'Hiver (devenue l'EPSA – Établissement public des stations d'altitude, en 1995). Elle est chargée du fonctionnement et du développement des stations existantes ou à créer. La société d'équipement et la régie sont étroitement liées (elles ont d'ailleurs le même président) ; ce qui révèle au passage combien le développement des infrastructures de sports d'hiver et le développement immobilier sont conçus, dès leur origine, comme complémentaires. Le Département va finalement jouer dans les Pyrénées-Atlantiques le rôle central d'aménageur, sur le modèle des stations intégrées (PERRET, 1993, p.112). Cette situation perdure aujourd'hui : le terrain de l'emprise actuelle du domaine skiable appartient au Conseil général des Pyrénées-Atlantiques qui a en charge sa gestion (par le biais de l'EPSA). Il prend donc une part active à son développement (l'ensemble des équipements de remontées mécaniques a par exemple été entièrement restructuré et rénové aux frais du Conseil général). Cette forte implication du Conseil général (à qui incombe la charge d'investissement et de gestion des sports d'hiver) est l'une des "spécificités" du département

²⁸⁴ L'exploitation commerciale hivernale des Pyrénées se distingue ici de celle des Alpes : elle est beaucoup plus tardive. Si la pratique du ski y est également apparue dès le début du siècle (le premier concours de saut à ski à Gourette a lieu en 1908), l'aménagement touristique hivernal nécessitait l'apport d'importants capitaux, plus difficiles à drainer étant donné l'éloignement de Paris et des grands centres industriels. En ce sens, l'absence d'une bourgeoisie d'affaire, locale ou régionale, n'a pas encouragé l'investissement dans l'aménagement touristique hivernal des Pyrénées. Les équipements de départ sont relativement modestes et la définition d'un produit hivernal pyrénéen se fait lentement (AVENTUR, 1984). Ainsi, « venues tard sur le marché de la neige, les Pyrénées se caractérisent par la prédominance des initiatives communales. L'enclavement de la chaîne, l'éloignement de la clientèle (malgré le thermalisme et des pratiques anciennes de ski), et des sites plus modestes ont freiné les promoteurs » (PERRET, 1993, p.124).

des Pyrénées-Atlantiques²⁸⁵. Il se distingue des Hautes-Pyrénées, dans lesquelles ce sont les communes ou les groupements de communes – toutefois soutenus financièrement par le Conseil général – qui ont directement aménagé et géré les stations de ski, comme Saint-Lary, La Mongie, Barège ou Cauterets (AVENTUR, 1984). Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques participe ainsi directement à la création d'une seconde station : celle de La Pierre Saint-Martin. Là encore, c'est la commune (Arette) qui est à l'origine du lancement de la station en ayant pris l'initiative de créer trois téléskis, en 1963 (suite à la réalisation d'une route dans le cadre de l'exploitation forestière). Mais, très vite, cette initiative est reprise par le département. En octobre 1964, la commune délègue au Conseil général l'équipement du domaine skiable. La commune cède au département 800 hectares, dont 40 hectares pour l'urbanisation (PERRET, 1993, p.113). Le même scénario se reproduit d'ailleurs à Artouste.

Dominique AVENTUR, dans son travail de doctorat, s'est interrogé sur les raisons de cette implication du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques dans l'aménagement du produit hivernal. Envisagé par certains comme le « *résultat d'un accident* » (LABROILLE et LOIR, 1980, p.16), en parti poussé, si ce n'est contraint, par l'incapacité des communes à honorer leurs engagements d'emprunts dans ce domaine, l'investissement du Conseil général est également le fruit de l'euphorie d'une époque qui envisage le tourisme comme un remède au déclin démographique et à la déprise agricole. Il s'agit dans ce contexte d'assurer un relais économique pour des communes dont les activités traditionnelles (agriculture et industrie) déclinent à la même époque (disparition des chantiers hydroélectriques dans la vallée d'Ossau et la vallée d'Aure). Le tourisme, initialement perçu comme une activité de substitution susceptible d'enrayer l'exode rural, s'impose rapidement comme un véritable secteur économique. Le développement des sports d'hiver est rapidement envisagé par le département comme un outil susceptible de dynamiser les vallées pyrénéennes marginalisées par le système capitaliste. Entre 1964 et 1975, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques intervient largement sur les territoires montagnards : il a investi sur emprunt 13,9 millions de francs à Gourette (pour l'aménagement des remontées mécaniques principalement) et 8 millions à La Pierre Saint-Martin (LABROILLE et LOIR, 1980, p.8). Le rôle de l'État est également essentiel à cette époque, par l'intermédiaire du S.E.A.T.M. et des préfets. « *Dans les Pyrénées, les stations de ski présentent donc un espace « produit » conjointement par les collectivités locales et l'État, par l'intermédiaire de ses administrations* » (AVENTUR, 1986, p.611). Les stations pyrénéennes vont finalement inaugurer un « *nouveau mode de lancement* » dans lequel la collectivité publique joue un rôle essentiel : elle dispose de la maîtrise du foncier et du domaine skiable²⁸⁶ et s'appuie sur des initiatives privées locales et sur des investisseurs sociaux pour la réalisation des hébergements (PERRET, 1993, p.127). Les

²⁸⁵ Spécificité partagée avec les Départements de la Savoie (et la création de Courchevel) et des Pyrénées-Orientales. Il semblerait d'ailleurs que les élus du Conseil général des cantons de Laruns et d'Accous se soient rendus en Savoie (en août 1963) pour examiner le mode de fonctionnement de leurs stations (LABROILLE et LOIR, 1980).

²⁸⁶ La rareté de la propriété foncière privée en altitude est une spécificité pyrénéenne. La zone des estives (qui correspond souvent au domaine skiable) appartient aux communes – sous le statut juridique complexe de communaux inter-vallées, le plus souvent (AVENTUR, 1986 ; AGUT, 2004 ; GERBAUX, 1994).

stations sont conçues dès leurs origines comme le fruit d'une combinaison d'intérêts publics et privés.

1.1.2. Des stations plus ou moins « intégrées »

D'initiative essentiellement locale, ces stations sont le fruit d'un aménagement plus ou moins intégré qui a évolué au fil de leur création. À Seignosse-le-Penon, l'aménagement initialement organisé sur la frange littorale, le long de la plage, est ensuite redirigé vers l'intérieur des terres. À Gourette, le développement, initié dans les années 1930-1960 sur les hauteurs du versant Sud, est peu à peu recentré en pied de piste, à la fin des années 1960.

Seignosse-Océan : une station « intégrée » inachevée

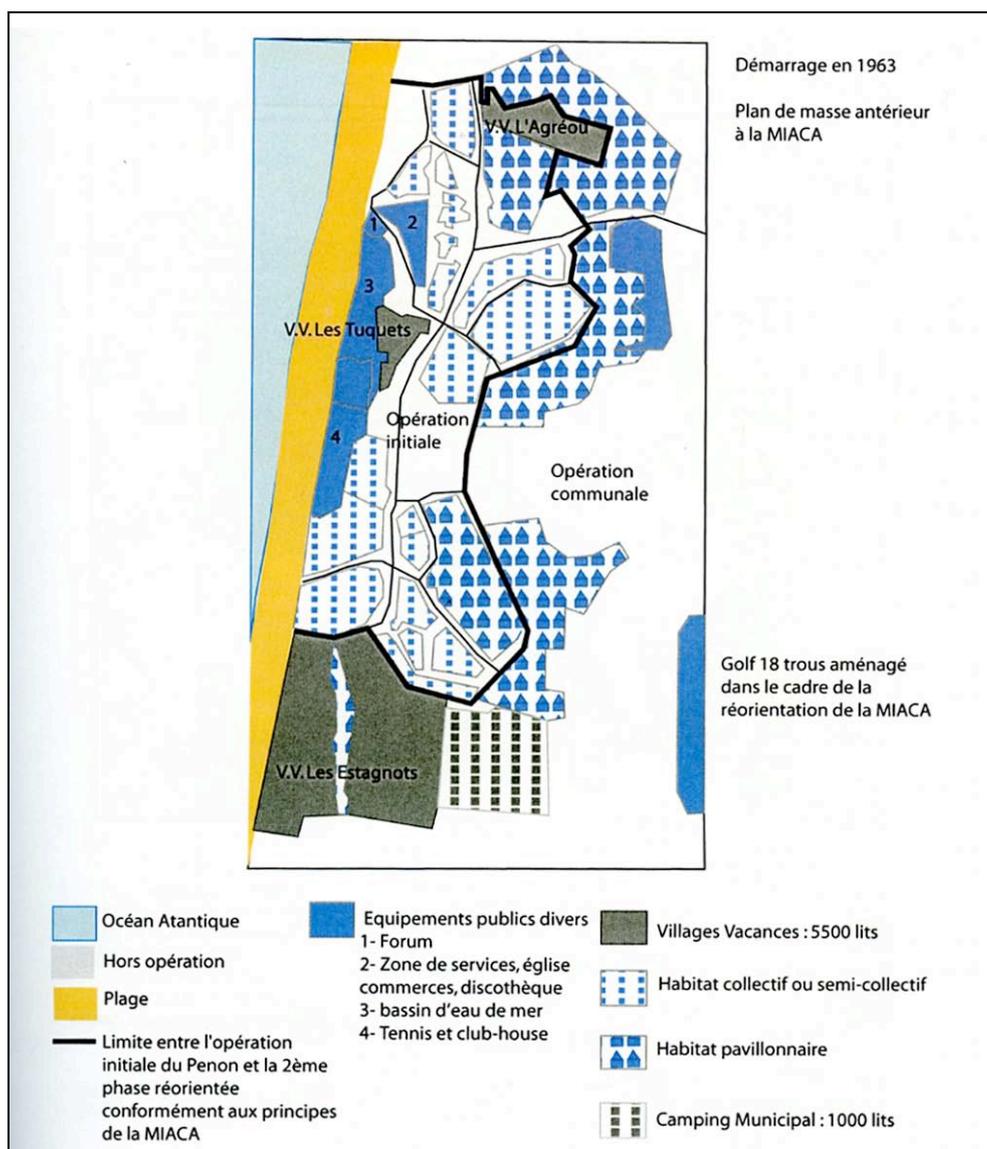
À partir des années 1960, l'attrait exercé par la côte Sud des Landes se confirme, la population permanente et les espaces urbanisés s'accroissent de façon marquée²⁸⁷. L'initiative communale d'aménagement de la côte littorale est désormais encadrée par la SATEL qui souhaite créer *ex nihilo* une station en front de mer, parallèle à la côte, s'étalant des Casernes aux Estagnots et pouvant accueillir 22 000 personnes. Ce projet est mis en œuvre dès 1965, selon les plans élaborés deux ans plus tôt par l'architecte Jean MARTY (CASSOU-MOUNAT, 1993, p.35).

Seignosse-le-Penon s'apparente, d'une certaine façon, au modèle « intégré » d'aménagement des stations de sports d'hiver²⁸⁸ (fig.23). Le plan-masse a été conçu de façon globale et sa réalisation est assurée par un architecte en chef qui a pris le soin d'imposer des dispositions précises : zonage de l'espace, intégration du cadre bâti par un travail sur les espaces verts, régulation des implantations et des hauteurs des constructions, etc. Ces modalités d'aménagement ont d'ailleurs été intégrées au POS lorsqu'il fut créé (Seignosse-Magazine, 2005).

²⁸⁷ Entre 1954 et 1962, la croissance de population à Seignosse est de l'ordre de 2% par an ; elle est de 20% entre 1962 et 1968. Au-delà de l'accroissement de la population permanente, le développement de Seignosse est fortement lié au développement touristique qui se fait largement sous forme de résidences secondaires (LABORDE, 1973, p.250). Ainsi le nombre de résidences principales augmentait de 165% à Seignosse entre 1962 et 1968 tandis que, dans le même temps, celui des résidences secondaires explosait (+940%), passant de 21 résidences en 1962 à 216 en 1968.

²⁸⁸ Le terme employé ici est à ne pas confondre avec la définition qu'en a donné Sébastien FOUGNIE en 2008, abordant la « station littorale intégrée » comme un « modèle optimal » : la « production du modèle d'aménagement touristique durable ».

Figure 23. L'opération Seignosse : création d'une station ex nihilo



Source : Noailles, 2008 (d'après le Comité d'expansion d'Aquitaine)

Le plan général est structuré autour d'une triple polarité : le Sud à vocation commerciale, le centre dévolu à l'animation, au secteur hôtelier et aux équipements de loisirs et, au Nord, un espace réservé qui doit faire l'objet d'une seconde phase d'aménagement (NOAILLES, 2008, p.297). Le parti pris d'un aménagement parallèle au littoral, s'il permet de limiter l'atteinte de la forêt de production, a également pour vocation de limiter les déplacements motorisés. Les infrastructures utilisant beaucoup de place, qu'il s'agisse des parkings ou des installations sportives, sont établies dans la lette²⁸⁹, afin de préserver la forêt et les autres sites (LABORDE, 1973, p.260). Ce choix d'aménagement doit également contribuer à permettre aux habitants et aux touristes d'arriver au plus près de leur lieu de pratique touristique (la plage consacrée comme espace essentiel d'attractivité). Hébergements et stationnements sont structurés de façon à promouvoir une station les "pieds dans l'eau".

²⁸⁹ La lette (ou lète ou lède) est une appellation régionale des Landes de Gascogne pour signifier une dépression inscrite entre deux dunes de la zone littorale.

À Seignosse, l'aménagement de la station se déroule en deux grandes phases successives. Après une première phase d'aménagement par la commune du quartier des Estagnots, entre 1959 et 1963, l'ensemble côtier s'étalant du Penon aux Estagnots est réalisé et aménagé de 1964 à 1972, avec le soutien central de la SATEL. Dans cette lancée, des promoteurs nationaux vont également investir dans la station²⁹⁰. La société Merlin va par exemple acquérir une quantité importante de droits à bâtir : elle est à l'origine de la construction de trois ensembles qui représentent aujourd'hui près de 20% de la capacité d'accueil de la station. Dès 1967, les travaux visant l'aménagement du centre commercial du Penon sont mis en œuvre et s'accompagnent de la réalisation d'une place d'accueil (la place Victor Gentile) et d'un night-club (l'Escargot), pour assurer l'animation et la rencontre dans cet espace central. Ce premier acte se traduit, entre autres, par la création de 15 000 lits sur plus de 150 hectares. Il s'agit de constructions denses²⁹¹ sur les espaces découverts de la lette, en arrière de la dune littorale. Dans cette lignée, le premier plan d'eau artificiel alimenté en eau de mer est livré en 1970 pour une capacité de 5500 m² ; le second est livré l'année suivante, portant la surface de baignade des bassins d'eau de mer à un hectare (Seignosse-Magazine, 2005) – cliché 20.

Cliché 20. Les bassins d'eau de mer de Seignosse-le-Penon



Source : Seignosse-Magazine, 2005, p.21

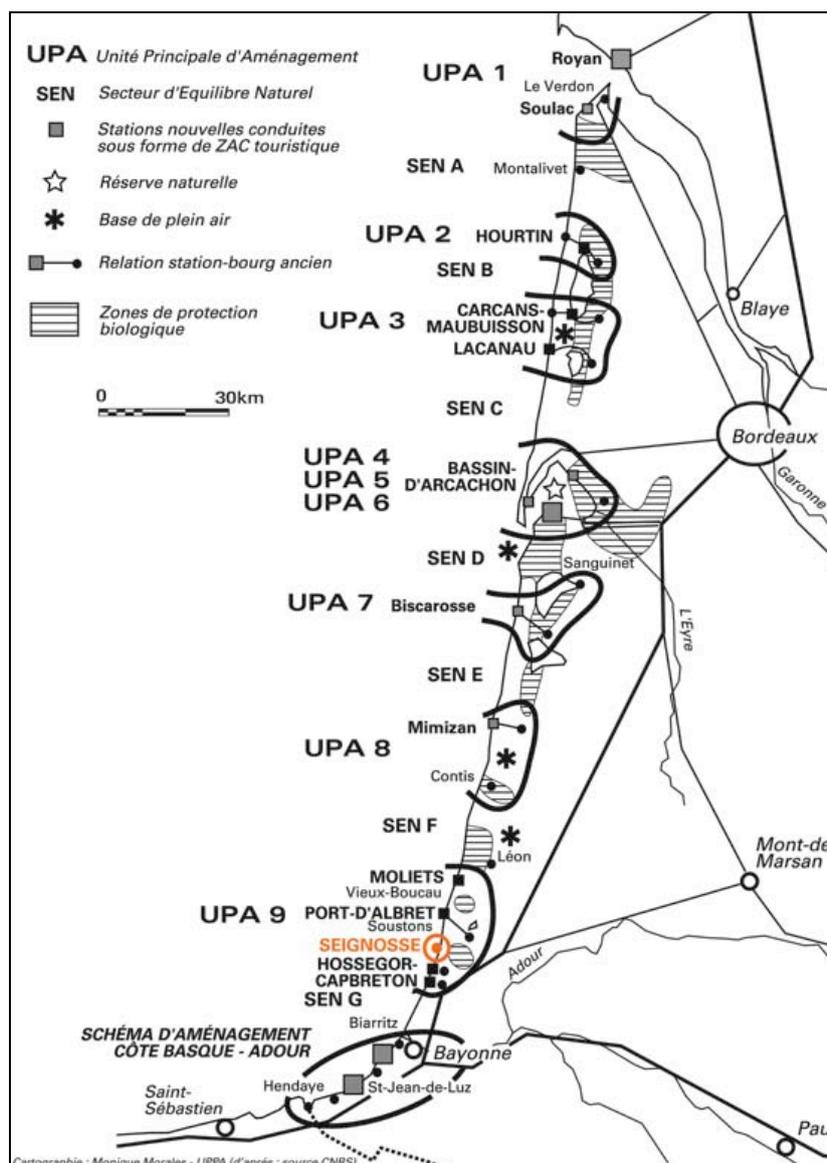
²⁹⁰ En ce sens, la station de Seignosse-le-Penon, comme celle de Gourette, est largement le fruit d'une forme de partenariat public-privé.

²⁹¹ Cette densité se traduit également par des constructions individuelles jumelées réalisées sur des lots de 150 à 300 m² et des villas particulières sur des lots de 800 à 1200m². Ce choix d'un urbanisme dense est critiqué par certains, mais encouragé par d'autres. Les premiers fustigent une urbanisation créée dans une zone vulnérable (dune littorale, lette littorale et forêt de protection). Les seconds soulignent l'intérêt d'une concentration de l'habitat qui permet de limiter la destruction de la forêt et de rentabiliser les équipements (LABORDE, 1973, p.261).

Après 1972, la MIACA marque un coup d'arrêt à cette politique d'aménagement : la seconde phase du projet, qui prévoyait initialement la prolongation de l'aménagement linéaire du littoral en direction des Casernes, au Nord, ne sera jamais réalisée. Présidée désormais par Émile BIASINI, la MIACA des années 1970, dont la ligne budgétaire a été renforcée, impose sa vision et (ré)oriente l'aménagement du littoral aquitain. En 1972, alors que Seignosse est classée station balnéaire, la MIACA met un terme à de nombreuses constructions qui s'avéraient non conformes à ses objectifs, à Seignosse le Penon²⁹², comme à Moliets, Mimbeau (au Cap Ferret) ou Lacanau Océan (NOAILLES, 2008, p.350). Le schéma d'aménagement de la Côte Aquitaine, adopté en 1972 et structuré à partir de la division du territoire en seize secteurs, révèle d'ailleurs la dimension taylorienne de cette politique d'aménagement. D'un côté, neuf unités prioritaires d'aménagement (U.P.A.) sont identifiées et confiées à différents architectes qui en assurent la conception et la mise en oeuvre. De l'autre, sept secteurs d'équilibre naturel (S.E.N.) sont proposés. L'opération de Seignosse-le-Penon est intégrée dans l'U.P.A. « 9 » et le S.E.N. « F » (fig.24). La réorientation de son projet d'aménagement est confiée par Émile BIASINI à l'architecte AUBERT. La poursuite de l'extension de Seignosse-le-Penon est compromise sur la frange littorale.

²⁹² Création *ex nihilo*, le projet de Seignosse-le-Penon a été stoppé en raison de sa conception en rupture avec l'arrière-pays et le vieux bourg. Sa localisation sur la lette pré-littorale et dans la forêt de protection (milieux réputés d'équilibre fragile) pose également question. Ce projet a rapidement été considéré comme le modèle qu'il ne fallait pas poursuivre sur la Côte Aquitaine (BIBIE et LABORDE, 1998, p.31).

Figure 24. Seignosse-le-Penon dans le schéma d'aménagement de la Côte Aquitaine



Réalisation : M. Moralès – UPPA/CNRS

La mission doit s'adapter aux réalisations déjà entreprises qu'elle intègre à ces schémas d'aménagement. La seconde tranche d'aménagement de Seignosse, initialement prévue au Nord de la station, ne voit jamais le jour. Entérinant la réorientation opérée sous l'instigation de la seconde MIACA, le Conservatoire du Littoral acquiert, entre 1995 et 1996 (auprès de la C.D.C.), 72 hectares du cordon dunaire initialement destinés à édifier la partie Nord de la station (en direction des Casernes). Cette évolution engendre deux conséquences majeures dans l'urbanisation de la station. D'une part, l'urbanisation est densifiée au niveau du Penon. La responsable du service communication de Seignosse affirme que, « *pour respecter le nombre de lits qui était prévu et comme on ne pouvait plus s'étendre, ils ont alors décidé de construire en hauteur au Penon et c'est pour ça qu'ils ont fait cette "station de ski"* » (entretien du 20 janvier 2009). D'autre part, l'extension de la station est également redirigée vers l'Est, à l'arrière de la frange littorale dans la forêt de Seignosse. Les constructions se font plus discrètes et sont dispersées, perpendiculairement à la côte, dans la forêt et le long des avenues repartant vers le bourg.

L'aménagement en profondeur a succédé à un aménagement initialement conçu comme linéaire, en bord de mer. Cet arrêt porté à l'extension par la MIACA est lisible dans le paysage. La situation spécifique de Seignosse-le-Penon tient pour beaucoup à l'inachèvement du projet urbain initialement envisagé. L'organisation urbaine et paysagère de la station traduit cette évolution, tant du point de vue des espaces de sociabilité (la centralité économique et commerciale du Penon ne sera jamais matérialisée par une centralité géographique), qu'au regard des espaces de circulation (l'avenue Chambrelent s'interrompt brutalement contre la forêt à l'extrême Nord). Le schéma d'organisation urbaine en front de mer a abouti à une distribution linéaire des unités paysagères (VLES, HATT *et al.*, 2009, pp.30-31) – fig.25 :

- 1- La plage, vaste étendue de sable, s'ouvre sur l'océan Atlantique.
- 2- La dune littorale se divise en deux. La partie Nord (secteur des Casernes) est préservée de l'activité humaine du fait de son acquisition par le Conservatoire du littoral. La partie Sud est aménagée pour permettre l'accès aux plages.
- 3- La lette est principalement aménagée par de vastes parkings qui alimentent les différents accès aux plages. On y trouve également les nombreuses infrastructures de loisirs (cours de tennis, parc aquatique, etc.).
- 4- L'espace faisant suite à la lette constitue la partie urbanisée la plus dense de la station (en concentration et en volume de bâti – du R+3 au R+6).
- 5- L'axe routier principal, l'avenue Chambrelent, alimente la station du Nord au Sud. Très larges et sinueuses, les deux voies de circulation sont séparées par un vaste terre-plein végétalisé qui favorise la fluidité des flux de circulation.
- 6- Les lotissements sous couvert forestier, enfin, sont des espaces à vocation résidentielle constitués en majorité de logements individuels. Réalisés dans un style « néo-landais » (LABORDE, 1986, p.567), ils sont de faible hauteur (généralement inférieurs à R+1) et sont intégrés à la forêt suivant des principes différents d'occupation des îlots : une urbanisation lâche (les maisons individuelles et les résidences collectives occupent de manière équilibrée l'îlot boisé) et une urbanisation resserrée (l'habitat en bande est concentré sur une portion de cet îlot, laissant place à un large espace boisé). L'alternance de ces deux types d'organisation, lâche et resserrée, contribue à créer une impression de dilution du bâti dans le végétal, tout en brisant la monotonie qui pourrait incomber à ces vastes ensembles exclusivement résidentiels. Ils constituent, d'un point de vue paysager, une transition entre l'espace densément urbanisé à l'arrière de la dune et le domaine forestier "sauvage".

Figure 25. Les unités paysagères à Seignosse-le-Penon : un découpage fonctionnaliste



Conception : G. Fablet et A. Jaymot, janvier 2009

Gourette, une station de deuxième génération faiblement intégrée

Rares sont les stations intégrées dans les Pyrénées. Gourette s'apparente plutôt à une station dite de « deuxième génération ». Son aménagement n'a ni été financé et réalisé par un promoteur unique, ni été orchestré par un architecte en chef. Si Gourette n'est pas une station « intégrée » au sens effectif du terme, elle tend pourtant à s'en rapprocher par certains aspects : choix d'aménagement en front de neige autour d'une pseudo grenouillère à partir des années 1970, recours à un urbanisme de zonage ou encore – et surtout – rôle central d'aménageur joué par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques. L'intervention du département dans la création de la station marque un tournant majeur dans sa conception urbaine. Dans les années 1970, on passe d'une "urbanisation panoramique" (en hauteur avec vue sur la montagne et la vallée) à une urbanisation en pied de piste (selon le modèle promu par le S.E.A.T.M. d'un front de neige au pied de la grenouillère).

Les premiers établissements réalisés dans l'entre-deux-guerres (comme l'hôtel l'Amoulat construit en 1935, la chapelle réalisée en 1937 ou le chalet Edelweiss) et même jusqu'au milieu des années 1960 (le V.V.F., les résidences Bellevue et vallée d'Ossau par exemple) ont été édifiés sur les hauteurs, parfois même en flan de montagne, en fonction du panorama que pouvaient offrir les édifices sur la vallée et/ou la montagne. Il ne s'agit pas encore d'être au plus près des pistes (même si on y vient skier), mais bien de profiter d'un paysage exceptionnel²⁹³ (cliché 21).

Cliché 21. Une urbanisation "panoramique" dans les années 1930-1960

L'Edelweiss



Cliché : E. Hatt, février 2010

La chapelle



Cliché E. Hatt, juillet 2008

²⁹³ Le cirque de Gourette (619 hectares) est d'ailleurs classé par l'arrêté du 19 mars 1937, afin de préserver ce paysage naturel. La DIREN n'est à l'heure actuelle pas en mesure de fournir les motifs et motivation de cette préconisation, ni les enjeux et préconisations dont ce site doit faire l'objet.

Le sanatorium du V.V.F. - Belambra – Lou Sarri



Cliché : E. Hatt, février 2010

L'hôtel Crête blanche dans les années 1960



Source : Arripe, 1996, p.78

Jusqu'à l'intervention du département et la massification des pratiques touristiques hivernales, les réalisations ne visent pas seulement la pratique du ski mais bien celle de la montagne au sens large, incluant le plaisir de la contemplation des paysages. C'est dans ce contexte que ce qui semble avoir été la première proposition de schéma d'aménagement a été réalisée en 1935. Les frères André CARMES (architecte de Montauban) et Marcel CARMES (industriel palois) s'aventurent dans la conception d'un plan de lotissement du quartier de Gourette. Ils proposent un « *Plan d'ensemble d'aménagement du Centre de Gourette* », édifié sur les hauteurs du versant Sud (fig.26 et 27).

Figure 26. Premier plan du lotissement de Gourette, 1935



Source : Carmes, 1935 - archives communales des Eaux-Bonnes

Figure 27. « Plan d'ensemble d'aménagement du Centre de Gourette », 1935



Source : Carmes, 1935 - archives communales des Eaux-Bonnes

Ce plan d'ensemble, qui prévoyait l'interdiction des constructions sur le versant Nord, au-delà de la rivière du Valentin, n'est pas suivi d'effet. Un second projet de lotissement de la station de Gourette voit le jour en 1954. Il est réalisé par le département, à partir d'un zonage spatial tripartite (la zone des chalets pour skieurs, la zone hôtelière et une zone « *non aedificandi* », c'est-à-dire non constructible). Ce plan, qui organisait également l'aménagement sur les hauteurs du versant Sud, n'est pas non plus suivi d'effet. La zone initialement envisagée comme non constructible fait finalement l'objet de vastes aménagements à la fin des années 1960 et au début des années 1970, révélant l'évolution en cours au niveau national (établissement de la « doctrine neige » par le S.E.A.T.M. et création des stations intégrées de troisième génération). Il convient toutefois de souligner que ce redéploiement de l'urbanisation en pied de piste, n'est pas complètement nouveau (comme en témoigne encore « l'étoile des neiges » sur la place Sarrière – cliché 22) ; c'est l'ampleur du phénomène qui marque cette nouveauté.

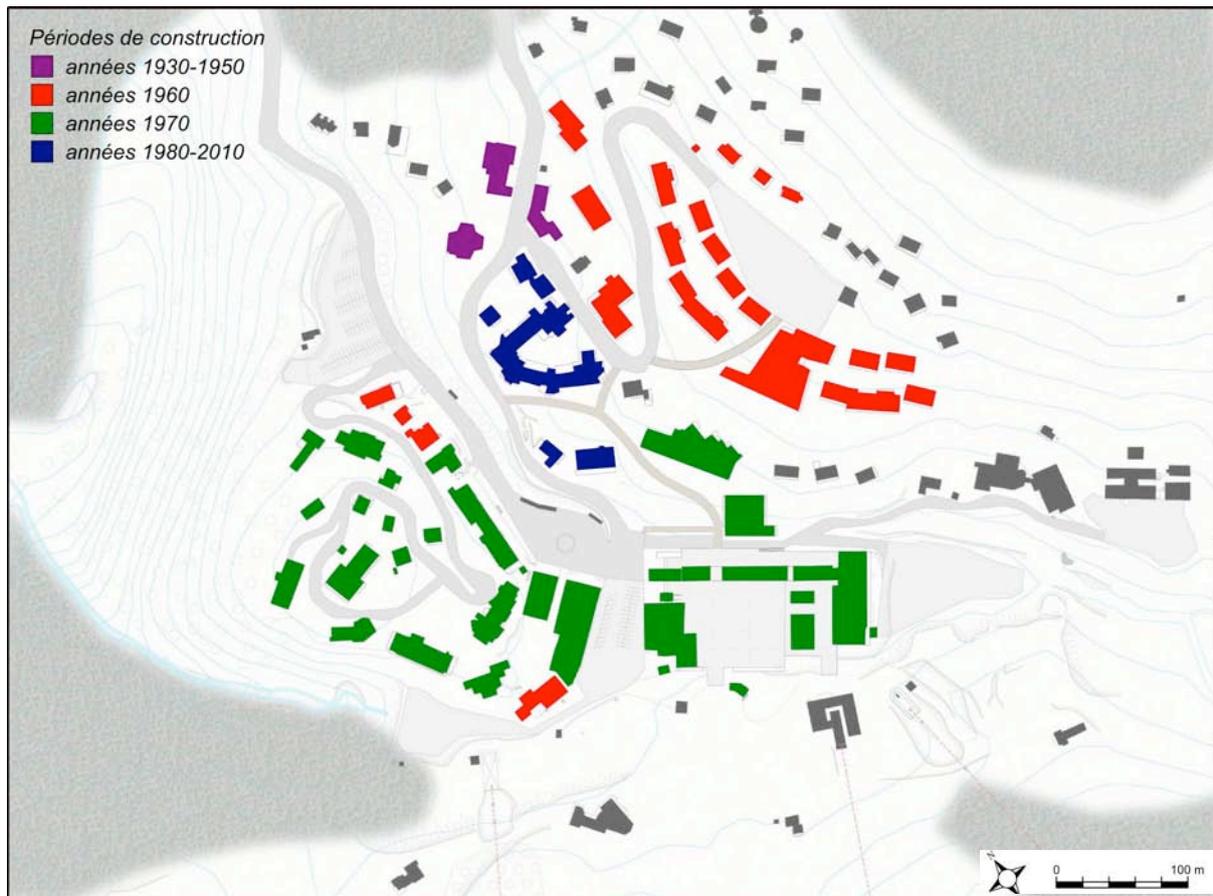
Cliché 22. L'irréductible « étoile des neiges » sur la place Sarrière



Cliché : E. Hatt, mai 2011

La station, qui s'est en premier lieu développée sur le versant Sud, en flanc de montagne, pour profiter du soleil et du panorama paysager, se redéploie en définitive au plus près des pistes (fig.28). Cette évolution n'avait d'ailleurs pas non plus été envisagée clairement dans le schéma d'aménagement proposé par la société d'équipement des Basses-Pyrénées en 1965.

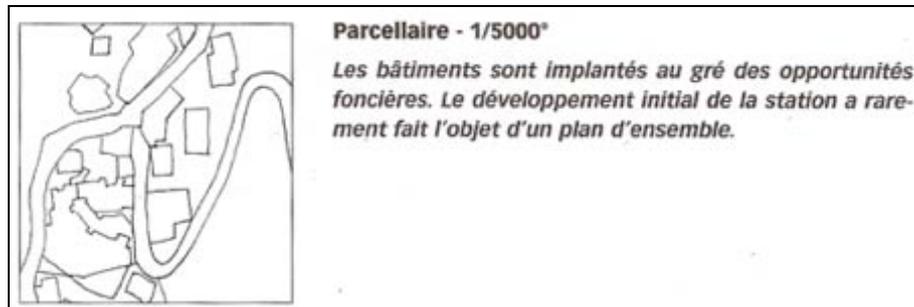
Figure 28. Redéploiement des constructions en pied de piste dans les années 1970



Conception : E. Hatt ; réalisation : M. Sauvage

La station est ainsi largement le fruit des opportunités foncières, qui se multiplient à partir des années 1970 (fig.29).

Figure 29. Structure urbaine des stations de "deuxième génération" – l'exemple de Gourette



Exemple de la station de Gourette dans les Pyrénées-Atlantiques (64) –
altitude : 1350 m

Source : AFIT, 1999

La réalisation du complexe du Valentin, en pied de pistes, s'érige comme le symbole de cette réorientation (cliché 23). L'architecte mandaté pour cette opération est d'ailleurs l'un de ceux qui a réalisé les Ménuires, station intégrée de « troisième génération » : Jean Benjamin MANEVAL. S'il n'est pas associé dans cette entreprise à Philippe DOUILLET (avec lequel il a réalisé les Ménuires, mais également la ville nouvelle de Mourenx, dans les Pyrénées-Atlantiques), il travaille sur ce projet en collaboration avec ANINOS.

Cliché 23. Le complexe du Valentin en pied de pistes



Cliché : E. Hatt, février 2010

Initié en 1969, ce complexe est achevé en 1971, date à laquelle débute l'aménagement de la butte Sendeits par la société d'équipement des Basses-Pyrénées (cliché 24).

Cliché 24. La butte Sendeits : une urbanisation fordienne des années 1970



Cliché : E. Hatt, février 2010

Désormais, la station dispose d'une forte capacité d'accueil en pied de piste, comme le vante une publicité de l'époque : « *les résidences du Valentin mettent les pistes à 20 mètres de votre porte* » (ARRIPE, 1996, p110). L'urbanisation "spontanée" de la station (sans véritable plan d'ensemble) a finalement abouti à une juxtaposition et une forte concentration de constructions, d'architectures et de volumétries différentes, conférant une identité très urbaine à la station. L'absence de style architectural est flagrante ; le bâti a été conçu sur plusieurs époques, par des constructeurs différents. Deux périodes se distinguent nettement :

- Les constructions des années 1930-1960 : réalisations relativement bien intégrées dans le site et conçues principalement sur les hauteurs du versant Sud pour profiter de l'ensoleillement et du panorama offert (cliché 25) ;

Cliché 25. Les constructions "panoramiques" des années 1930-1960

Le VVF vu depuis le pied des pistes dans les années 1960



Source : Arripe, 1996, p.95

L'hôtel l'Amoulat



Cliché : E. Hatt, novembre 2008

Le V.V.F. - Belambra



Cliché : E. Hatt, juillet 2008

Résidence Vallée d'Ossau



Cliché : E. Hatt, février 2010

- Les constructions d'envergure de la fin des années 1960 et de la décennie 1970²⁹⁴ : redirigé au plus près du domaine skiable, cet urbanisme de grande hauteur recourt largement aux matériaux de béton et de verre. Ces bâtiments, tels Euroneige ou le complexe du Valentin, sont les symboles de la modernité des années 1960-1970 (cliché 26).

Cliché 26. Les constructions en pied de pistes dans les années 1970

Le complexe Euroneige



Cliché : E. Hatt, décembre 2008

Le complexe du Valentin



Cliché : E. Hatt, janvier 2010

Marquée par une urbanisation dense et accélérée (deux décennies suffisent pour réaliser la majorité des infrastructures), la station est passée de 1000 lits en 1964, à 3000 en 1971, 6000 en 1974 et 6500 en 1976 (ARRIPE, 1996, p.118). Elle accueille 7000 personnes en mars 1966 et ils sont 12 500 en 1970 (ce qui entraîne à cette date la venue de 3000 voitures et de 54 cars).

Les stations de Seignosse-le-Penon et de Gourette ont donc été globalement créées en deux décennies, dans un site vierge selon des conceptions plus ou moins intégrées. Reste à présent à aborder la question des modalités architecturales et urbanistiques qui ont structuré ces aménagements.

²⁹⁴ André FABRE, dans son rapport à la SEPA (1989, p.8) regrette ici le « quasi-monopole » opéré par une société de construction et d'aménagement (la SATCO) à qui est confiée la charge de réaliser les ensembles immobiliers les plus importants de la station (Euroneige, Christiana 2000, Isards, Le Valentin).

1.2. Des conceptions urbanistiques « modernes »

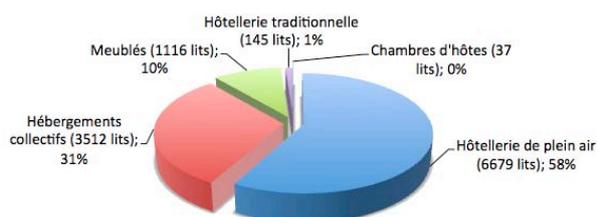
Construites à l'époque de la démocratisation des vacances et de la pratique intensive du ski ou de la plage, ces stations ont été conçues par des urbains, pour des urbains en quête d'activités dépayssantes. Elles ont ainsi été créées pour et autour de l'activité touristique centrale (le ski ou la plage), selon une conception *taylor-ford-keynésio-corbusienne*. Ancrées sur le modèle du tourisme social, ces stations révèlent la prépondérance accordée en ce temps-là aux déplacements (notamment aux circulations motorisées) et à l'immeuble collectif.

1.2.1. Les enjeux du tourisme social à Gourette et Seignosse-le-Penon

Initié à la fin des années 1950, le développement des stations de Seignosse-le-Penon et de Gourette s'accélère durant les deux décennies suivantes, dans une période de croissance marquée par la pensée utopiste d'une société démocratique et égalitaire. Dans ce contexte keynésien d'après-guerre, une large place est conférée au tourisme social. Les structures d'hébergement de tourisme social sont nombreuses et variées dans ces deux stations qui se sont construites avec la volonté de rendre la montagne et le littoral accessibles à tous.

À Seignosse, la commune et le Conseil général ont fortement ancré leurs démarches sur le tourisme social, prôné *a posteriori* par la MIACA de Philippe SAINT MARC. Parmi les premières réalisations, on compte un V.V.F. aux Estagnots (800 places) et un V.V.T. de 1060 places au Penon (LABORDE, 1973, p.261). Au-delà de ces deux villages vacances des Estagnots et du Penon (devenus depuis Belambra), ont également été créés deux Villages club (les *Violettes* et *Louis Forestier*) et de nombreux villages vacances associatifs : le village vacance de l'Association Touristique, Sportive et Culturelle des Administrations Financières (A.T.S.C.A.F.), celui de la Caisse de Retraite et de Prévoyance des Clercs et Employés de Notaires (C.R.P.C.E.N.), ou encore celui de la Fédération des Œuvres Laïques du Lot (FOL) et de la Ligue de l'enseignement. Il faut également ajouter à cette forte présence d'un hébergement collectif, l'hôtellerie de plein air (qui représente aujourd'hui 58% des hébergements marchands de Seignosse). L'hébergement collectif constitue encore aujourd'hui un enjeu essentiel pour la station. Parmi les 11 489 lits professionnels que compte la commune en 2008, 31% le sont sous forme d'hébergement en collectif (à l'échelle du département des Landes, cette part n'est que de 9%) et 58% en hôtellerie de plein air (fig.30).

Figure 30. L'offre d'hébergement marchand à Seignosse en 2008



Conception : E. Hatt, d'après C.D.T. des Landes, 2008

Figure 31. L'offre d'hébergement marchand aux Eaux-Bonnes Gourette en 2007



Conception : E. Hatt, d'après Comète, 2009

À Gourette, l'aménagement mis en œuvre par la Société d'équipement des Basses-Pyrénées s'ancre également sur le tourisme social. La première infrastructure d'envergure, le V.V.F. villagium Lou Sarri, entreprise dès 1962, voit le jour en 1964. Réalisé par la Centrale Immobilière de la C.D.C., le complexe du V.V.F. – symbole du tourisme social de l'époque – peut accueillir 800 personnes. Il fait grimper la capacité d'accueil de 200 à 1000 lits. Au-delà du V.V.F., Gourette compte de nombreux hébergements "en collectivité" : le chalet pyrénéen (réalisé en 1957), le chalet Pyrénéa Sports, le chalet du Cardet de la Fondation des œuvres laïque (FOL) et de la ligue de l'enseignement des Pyrénées-Atlantiques, le bâtiment du centre A.S.P.T.T. de Pau (le chalet Les Jonquilles), un centre jeunesse et sports, le chalet Edelweiss des P.T.T. et le refuge du Club Alpin Français (CAF). En 2009, aux Eaux-Bonnes Gourette, 36% des 10 000 lits touristiques sont en hébergement collectif (fig.31).

1.2.2. Des stations marquées par la prégnance de l'automobile

Conçues à l'ère du développement de la motorisation et de l'accès à l'automobile, ces conceptions *ex nihilo*, qui se voulaient fonctionnelles, ont accordé une large place à la circulation motorisée et à la gestion des stationnements qui en découlent.

À Seignosse-le-Penon, par exemple, la conception du réseau viaire est révélatrice du rôle joué dans les années 1960 par la circulation motorisée dans l'explosion du tourisme de masse. L'accès à la station se fait exclusivement par la route. L'avenue Chambrelent constitue la véritable « colonne vertébrale » de la station (PLU, 2005), dont elle assure la desserte Nord/Sud, tout en structurant les différentes unités urbaines et paysagères qui la composent (cliché 27). Artère majeure, séparée par un vaste terre-plein central végétalisé, cette avenue est révélatrice de la prépondérance accordée à cette époque à la circulation motorisée dont elle doit assurer la fluidité des flux.

Cliché 27. L'avenue Chambrelent : épine dorsale de Seignosse-le-Penon



Cliché : E. Hatt, juin 2009

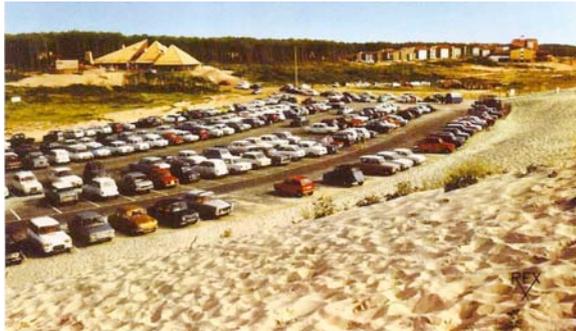


Source: Seignosse-Magazine, 2005, p.19

Autre symbole de cette époque fordienne, on retrouve à Seignosse-le-Penon de larges espaces de stationnement principalement distribués le long de l'océan, dans la lette, à l'arrière de la dune (cliché 28). On notera par ailleurs que, dans une certaine adaptation des théories de l'urbanisme moderne, les vastes parkings du Penon, des Bourdaines et des Estagnots sont des surfaces neutres, les plus fonctionnelles possibles, dépourvues de toute ornementation jugée superflue ; un espace à l'aspect dénudé et minéral.

Cliché 28. Des stationnements au plus près des plages

Le Penon à la fin des années 1960



Source : Seignosse Magazine, 2005, p.27

Le Penon, août 2009



Cliché : E. Hatt, juin 2009

Il s'agit de favoriser l'accès en voiture au plus près du lieu de la pratique touristique (la plage dans ce cas). Tout est mis en œuvre pour développer une fréquentation de la station "les pieds dans l'eau". Les infrastructures touristiques (terrains de tennis, jeux pour enfant, parc aquatique, etc.) se trouvent également au plus près de la plage, au niveau de la lette. On retrouve d'ailleurs le même schéma d'aménagement – qu'il s'agisse de la gestion des circulations (le long de l'avenue Chambrelent) ou de la gestion des stationnements (en arrière de dune principalement, mais également le long de l'avenue Chambrelent) pour chacune des trois unités urbaines, c'est-à-dire, dans le quartier du Penon (fig.32), dans le quartier des Bourdaines (fig.33) et, dans une moindre mesure, dans celui des Estagnots (fig.34). Parkings et infrastructures touristiques y sont disposés au plus près des plages.

Si les circulations motorisées sont favorisées dans cette station, la déambulation piétonne n'est pas pour autant ignorée. Parallèlement aux grandes avenues, sans trottoirs, bordées de stationnement en épis, ainsi qu'aux vastes parkings dépourvus d'espace pour les piétons et sans ombrages, on trouve également de très grands îlots imperméables à la circulation automobile (dont le pont marchand est le symbole). L'aménagement des espaces publics se révèle en définitive très contrasté, « entre le "tout-automobile" et le "tout-piéton" » (CREHAM, 2001).

Figure 32. Structuration urbaine du Penon

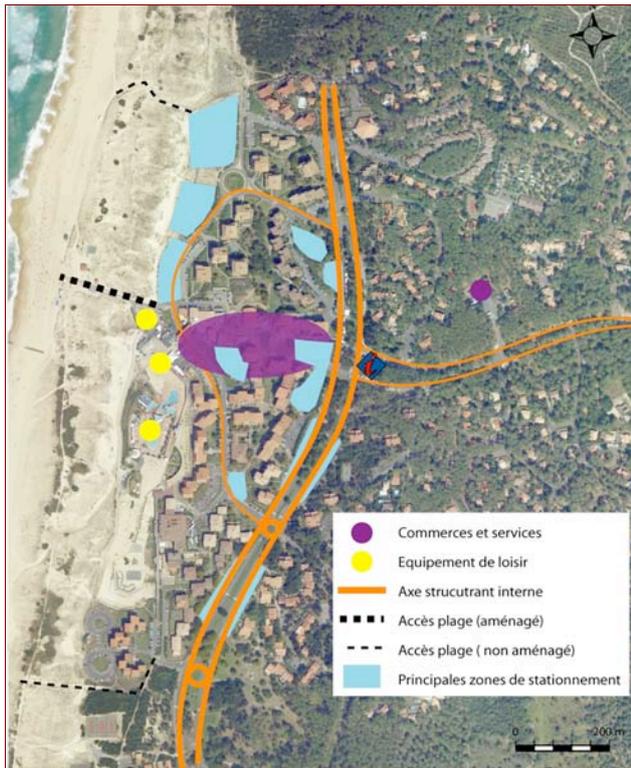


Figure 33. Structuration urbaine des Bourdaines

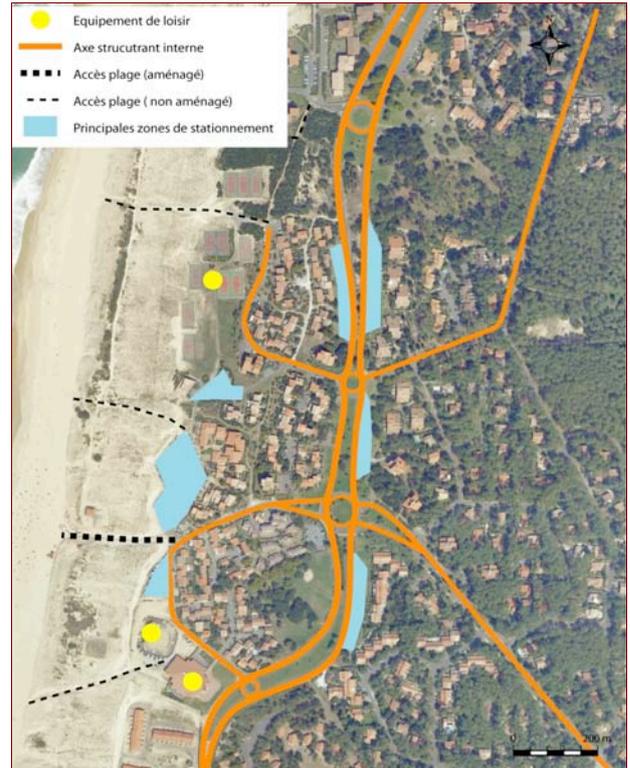


Figure 34. Structuration urbaine des Estagnots



Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

À Gourette, la prégnance accordée à la circulation motorisée et aux espaces de stationnement est encore plus lisible. Afin de répondre à l'objectif d'une station "skis aux pieds", de vastes parkings ont été réalisés en pied de piste. Au début des années 1960, un gigantesque parking se trouve au plus près de la montagne, sur l'emprise actuelle du complexe du Valentin (cliché 29).

Cliché 29. La voiture au pied du domaine skiable en 1962



Source : Arripe, 1996

La réalisation du complexe immobilier du Valentin a d'ailleurs intégré cette volonté d'arriver en voiture au plus près du lieu de la pratique sportive. Un parking couvert y a été aménagé en rez-de-chaussée du bâtiment²⁹⁵, sous la dalle. Un second parking (le parking réalisé dans le secteur du Cardet) est venu compléter cette capacité de stationnement en pied de piste, dans les années 1990 (cliché 30).

Cliché 30. De vastes espaces de stationnement en pied de piste en 2009

Parking couvert du Valentin



Cliché : E. Hatt, janvier 2009

Parking du Cardet

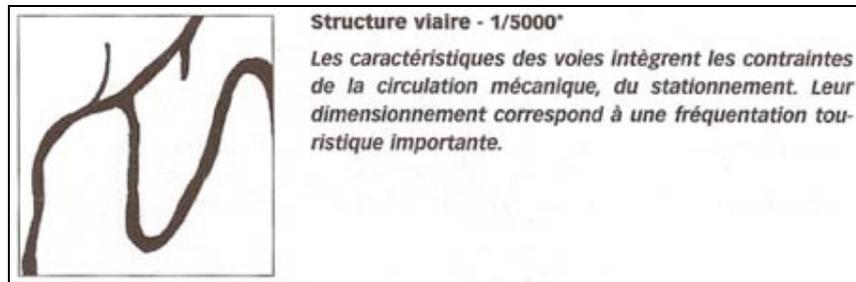


Cliché : E. Hatt, février 2010

²⁹⁵ Appartenant à la copropriété du Valentin, ce parking est d'usage privé. La régie départementale a toutefois racheté, dès 1973, 395 places de parkings couverts (la gestion en est confiée à la SEPA).

Le principe de la circulation motorisée est au cœur du modèle d'aménagement des stations dites de deuxième génération, comme l'a mis en évidence l'Agence française d'ingénierie touristique (AFIT), en 1999 (fig.35).

Figure 35. La structure viaire des stations de "deuxième génération" – l'exemple de Gourette

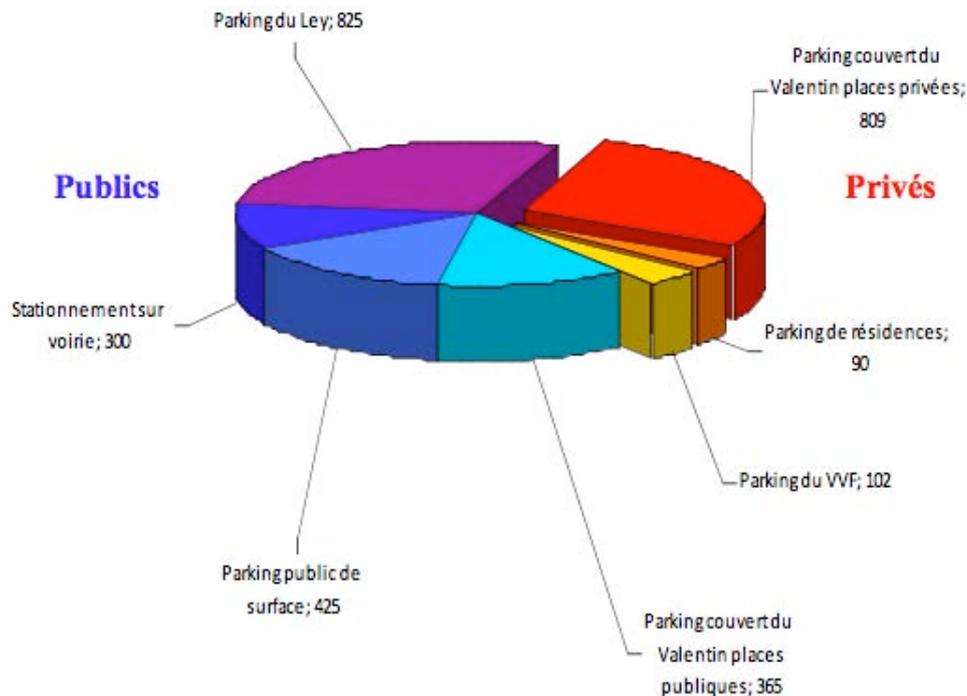


Exemple de la station de Gourette dans les Pyrénées-Atlantiques (64) – altitude : 1350 m

Source : AFIT, 1999

La station de Gourette compte ainsi, en 2001, près de 3000 places de stationnement (fig.36). Il existe plus de 1000 places de stationnement public et environ 1000 places de stationnement privé au cœur de la station ; auxquelles s'ajoutent un peu moins de 1000 places de stationnement public au niveau du plateau du Ley. La moyenne journalière annuelle en 1999 est, quant à elle, de 1684 véhicules (Agence ADOUR-PYRENEES, 2001).

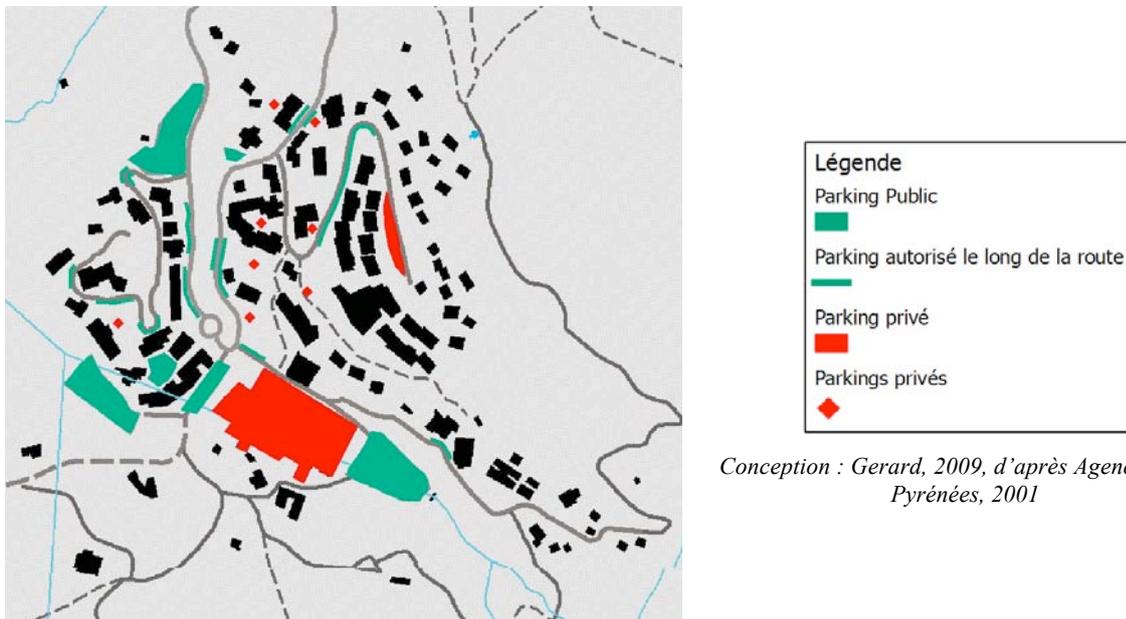
Figure 36. Répartition des espaces de stationnement public et privé à Gourette



Source : Hatt, Vlès (dir.), 2009 – réalisation Carboni et al., d'après Agence Adour Pyrénées, 2001

L'emprise des espaces de stationnement est particulièrement lisible au sein de la station (fig.37).

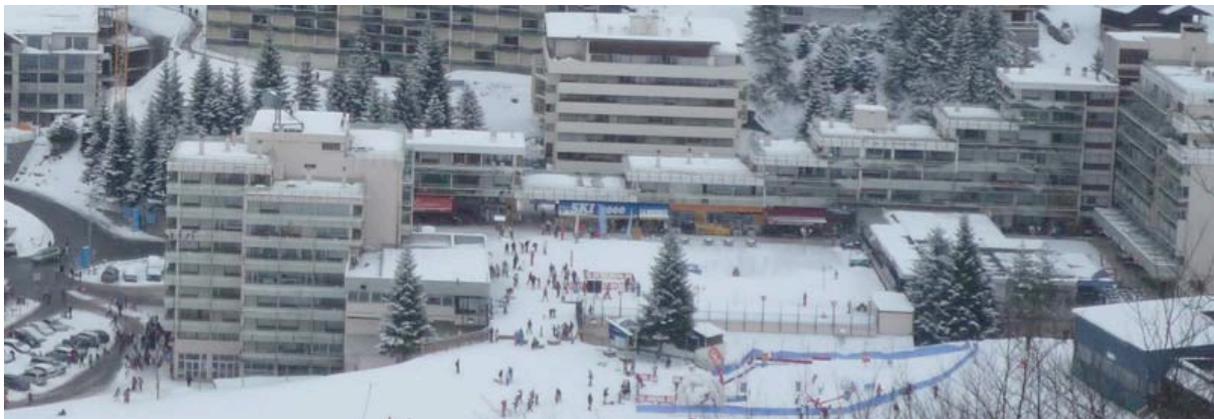
Figure 37. L'emprise du stationnement dans la station de Gourette



Conception : Gerard, 2009, d'après Agence Adour Pyrénées, 2001

Cette prépondérance accordée à l'automobile va de pair avec la volonté de séparer les modes de circulation. L'urbanisme moderne-fonctionnaliste a érigé le modèle de la séparation des circulations (piétonnes/motorisées) en principe fondateur de la ville du XX^e siècle (chapitre1). Urbanisme de dalle et structures sur pilotis sont convoqués pour répondre à de tels objectifs. Ces principes ont largement été appliqués dans les stations contemporaines dans lesquelles l'accessibilité physique et la question des stationnements tiennent une place fondamentale. Il en va ainsi de la symptomatique "esplanade" sur dalle du Valentin, à Gourette (cliché 31). Cette esplanade, à savoir la dalle située au niveau supérieur du complexe immobilier (au-dessus du parking souterrain), est un rectangle fermé par les constructions du Valentin sur trois de ses côtés et ouvert sur le Sud en direction du domaine skiable.

Cliché 31. L'esplanade du Valentin à Gourette : une dalle urbaine en front de neige



Cliché E. Hatt, février 2010

Cette dalle joue, d'une certaine façon, le rôle de "grenouillère"²⁹⁶. Point de convergence des pistes, elle apparaît comme étant à la fois un espace de déambulation privilégié et un lieu de rencontre et d'échange riche en services et commodités. Le complexe immobilier constitue un front de neige bâti dont les terrasses offrent une vue de premier choix sur la scène des pratiques touristiques (le domaine skiable principalement). Cet urbanisme sur dalle se traduit également par le recours à des "passerelles dallées" faisant la jonction entre deux unités urbaines. Si la dalle d'envergure est peu utilisée dans l'urbanisme touristique, la passerelle, elle, l'est plus souvent (cliché 32). Présente à Gourette (comme complément de l'esplanade sur dalle du Valentin), le modèle de la passerelle se retrouve également à La Pierre Saint-Martin (elle fait la jonction entre deux barres d'immeubles) et à Seignosse-Océan (elle permet de relier les constructions réalisées sur la dune aux infrastructures touristiques situées dans la lette). Le recours à ce type de passerelle est caractéristique de cette conception urbanistique des années 1960-1970 qui dissocie espace de circulation motorisée au rez-de-chaussée et espace piétonnier surélevé sur dalle.

Cliché 32. Les passerelles comme outil architectural de séparation des circulations

La passerelle du Valentin, à Gourette



Cliché : E. Hatt, janvier 2010

La passerelle de La Pierre Saint-Martin



Cliché : E. Hatt, février 2009

Le pont marchand de Seignosse



Clichés : E. Hatt, mai 2010

Au-delà de l'attention portée aux circulations motorisées, la dimension fordienne de ces stations se retrouve dans les choix urbanistiques inhérents au cadre bâti. La « machine à habiter » s'impose dans les années 1960-1970 comme modèle d'aménagement dans les Pyrénées, mais également, dans une moindre mesure, sur le littoral landais.

²⁹⁶ Sur le concept de grenouillère, espace central du schéma idéal de la station intégrée, se reporter au premier chapitre.

1.2.3. Transposition de la « machine à habiter » en montagne et sur le littoral

La conception de ces deux stations s'inscrit en rupture avec les modèles traditionnels d'aménagement des stations de montagne et du littoral. Ces opérations répondent à la demande caractéristique d'un tourisme de masse par de grands ensembles immobiliers très fonctionnels, à proximité de l'océan ou de la montagne et des infrastructures touristiques (commerces et équipements de loisirs). On peut toutefois établir une distinction entre les modèles urbains de Seignosse-le-Penon et de Gourette.

À Gourette, le cadre bâti s'ancre clairement sur les principes de l'architecture moderne : les immeubles collectifs sont constitués de larges tours ou barres (de béton et de verre), qui affirment le caractère novateur de l'architecture face à l'imposant milieu montagnard dans lequel elles prennent corps (cliché 33).

Cliché 33. La verticalité architecturale face à la montagne

Le complexe du Valentin



Cliché : E. Hatt, février 2010

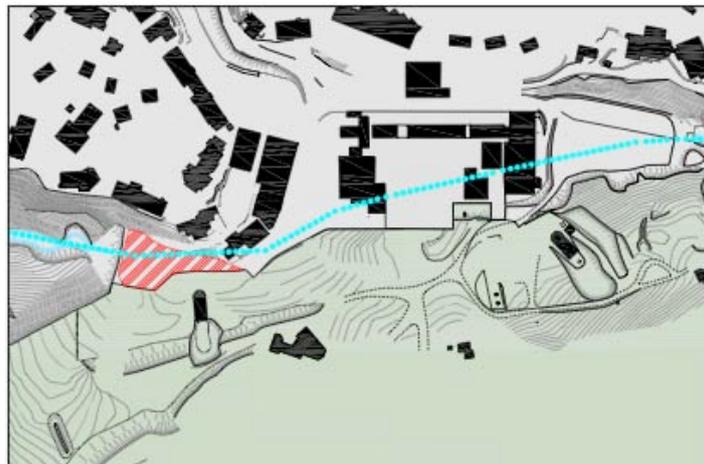
Le complexe Euroneige



Cliché : E. Hatt, décembre 2008

Grâce aux progrès techniques – et aux enjeux financiers sous-tendus par le développement des sports d'hiver – il a été possible de créer le complexe du Valentin dans une zone jugée depuis longtemps non constructible. Le gave du Valentin – qui avait déjà été déporté en 1941 – est canalisé et recouvert (fig.38). L'homme a "vaincu" la nature, il a su la dompter pour édifier un cadre bâti ambitieux – et lucratif.

Figure 38. Le Valentin, une rivière sous la dalle



Source : Roca d'Huyteza, 2007

Seignosse-le-Penon profite au contraire d'une relative intégration de son cadre bâti dans le paysage. Le tourisme a contribué au développement d'une style architectural particulier : un « *style basco-landais* » influencé par l'art-déco²⁹⁷ (LARROQUE CHOUNET, 1998). Seignosse-le-Penon et, plus largement, le littoral de la Côte Sud des Landes, a cherché à maintenir un « *décor traditionnel* » (BIBIE et LABORDE, 1998, p.26) afin de répondre au désir d'intégration des estivants (cliché 34).

Cliché 34. Un cadre architectural "néo-régional" à Seignosse-le-Penon



Clichés : E. Hatt, juin 2009

Si le style architectural s'inscrit dans une tradition "neo-régionale" à Seignosse-le-Penon, on y retrouve toutefois des éléments caractéristiques d'un urbanisme moderne, tel qu'il existe à Gourette. La figure de la « machine à habiter » prend également corps dans cette station : structures sur pilotis, plans libres et toits terrasses sont autant d'éléments qui traduisent cette tendance (cliché 35).

Cliché 35. Un modernisme architectural lisible dans les conceptions de Seignosse-le-Penon



Cliché : E. Hatt, juin 2009



Cliché : E. Hatt, mai 2010



Cliché : E. Hatt, avril 2009

Les formes de structures sur pilotis, nombreuses à Seignosse-le-Penon, permettent surtout de jouer le rôle de galerie commerçante couverte, autre élément structurant dans l'urbanisme des stations contemporaines. L'intégration des éléments propices aux échanges et aux commerces dans une structure permettant de mettre l'utilisateur à l'abri des intempéries est jugée essentielle. Nombre de rez-de-chaussée des immeubles collectifs sont dévolus à cette fonction commerciale, à Seignosse-le-Penon (au niveau de la place Castille et du pont-marchand), comme à Gourette ou à La Pierre Saint-Martin. On retrouve, en quelque sorte, l'une des

²⁹⁷ Les caractéristiques principales de ces constructions sont ici le recours à l'évocation chromatique (gammes variées d'ocre et de beige), à la tuile romaine pour les toitures ou encore au bois (depuis les années 1980).

modalités de la « machine à habiter » qui vise à inclure tous les services utiles au déroulement du séjour (cliché 36).

Cliché 36. Des galeries commerciales couvertes en station

Le Pont marchand à Seignosse-le-Penon



Cliché : E. Hatt, juin 2009

La Place Castille à Seignosse-le-Penon



Cliché E. Hatt, août 2009

La dalle du Valentin à Gourette



Cliché : E. Hatt, février 2010

La galerie marchande à La Pierre Saint-Martin



Cliché E. Hatt, février 2009

On peut toutefois observer que le modèle de la « machine à habiter » en station, comme en ville, a connu de nombreuses dérives dans son application (cliché 37). Les réalisations des promoteurs sont parfois très imposantes et les studios, souvent de plus en plus petits, afin de dégager de plus grandes marges sur ces opérations immobilières. De même, certains services ou commerces, qui devaient initialement être intégrés aux complexes immobiliers, ne voient finalement jamais le jour (comme le centre de loisir, incluant patinoire et bowling qui devait prendre place au cœur du complexe du Valentin).

Cliché 37. L'immeuble collectif : entre « machine à habiter » et « cage à lapin »

L'exemple de Gourette



Cliché : E. Hatt, décembre 2008



Cliché : E. Hatt, décembre 2008



Cliché : E. Hatt, novembre 2008

L'exemple de Seignosse-le-Penon



Cliché : E. Hatt, mai 2010



Cliché : E. Hatt, août 2009



Cliché : E. Hatt, août 2009

On voit déjà poindre ici les difficultés urbaines rencontrées par ces stations. Conçues dans l'euphorie des Trente glorieuses, selon un modèle d'aménagement fordien, ces réalisations sont aujourd'hui largement remises en question depuis l'entrée et l'affirmation de l'hypermodernité.

1.3. Des stations en évolution : la diversification des années 1980-1990

La fin des années 1980 marque un tournant pour ces stations, dans la mouvance des difficultés économiques qui font suite aux chocs pétroliers. Face à la multiplication des problèmes à traiter (montée du chômage, désindustrialisation, etc.) le tourisme devient une question plus secondaire pour les collectivités publiques dont les intervenants ne cessent de se diversifier. Dans ce contexte de remise en question du modèle socio-économique en vigueur (la logique fordo-keynésienne), les stations sont plus largement conduites à prendre acte de l'évolution des pratiques et des attentes de la clientèle touristique.

1.3.1. Element de diversification à Seignosse-le-Penon

Entrées résolument dans une période hypermoderne, Seignosse-le-Penon et Gourette n'ont cessé d'évoluer depuis la fin des années 1980, s'orientant vers une plus grande diversification des activités pour tenter, plus ou moins marginalement, de s'y adapter. Il s'est agi en premier lieu de diversifier les activités touristiques existantes sur le territoire.

Trois équipements touristiques structurants ont par exemple été créés à Seignosse-le-Penon : une salle de spectacles, un golf et un parc aquatique (Atlantic park) – cliché 38.

Cliché 38. Multiplication des équipements de loisirs à Seignosse-le-Penon dans les années 1980-1990

La salle des Bourdaines



Le golf de Seignosse



Atlantic park

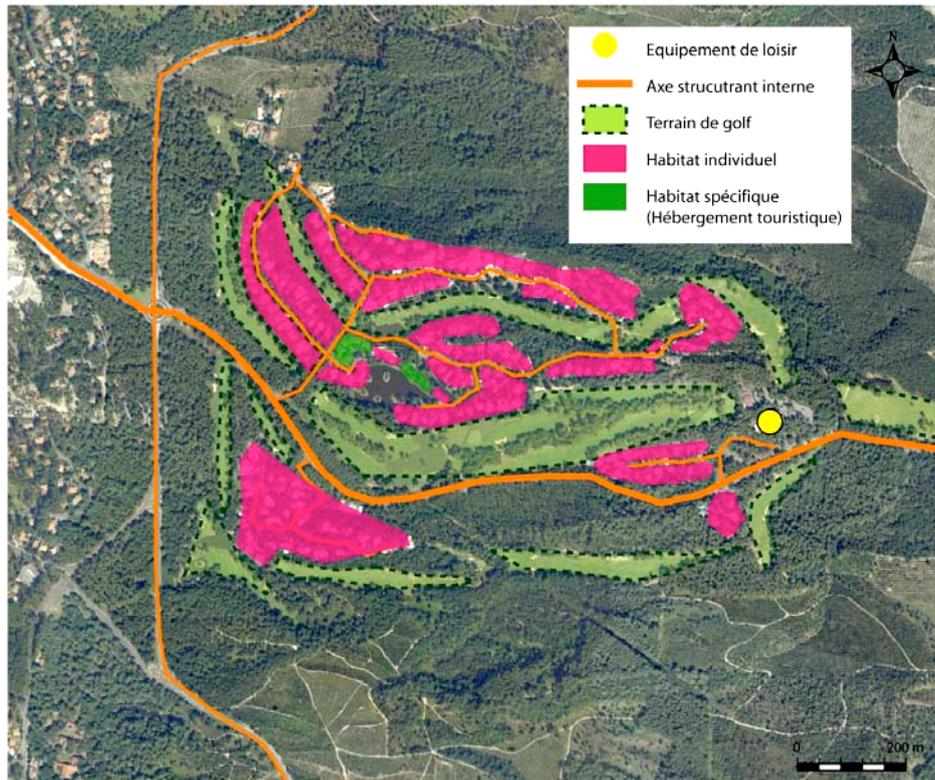


Clichés : E. Hatt, juin 2009

La salle des Bourdaines, salle hybride de 1800 places pouvant accueillir des événements sportifs comme musicaux, a été inaugurée en 1988 grâce aux bénéfices dégagés lors des opérations immobilières. Ce lien entre infrastructures touristiques et infrastructures immobilières est encore plus visible dans le cas de la réalisation du complexe du golf. Certains considèrent que, face aux fortes pressions immobilières qui se développent depuis la fin des années 1980 et le début des années 1990, la mode des grands équipements touristiques (golfs, complexes de thalassothérapie, etc.) sert souvent de prétexte à la réalisation de programmes immobiliers ambitieux, si ce n'est démesurés (LAROQUE-CHOUNET, 1998, p.12). On peut toutefois s'interroger sur cette vision qui tend à placer l'immobilier avant les infrastructures touristiques. Les choses semblent en réalité plus complexes, comme le montre bien le cas des sports d'hiver (dont les infrastructures touristiques sont fortement capitalistiques). Les programmes immobiliers sont également un moyen de dégager les subsides nécessaires à la réalisation des infrastructures touristiques. Reste que cette époque est marquée par la construction de complexes touristiques de grande taille destinés à une clientèle internationale fortunée ; comme le golf de Seignosse avec son programme immobilier de villas de luxe. La Z.A.C. du Golf de Seignosse illustre l'évolution sociale de la station. Réalisé à la fin des années 1980, cet espace de villégiature n'est pas axé sur un

tourisme de masse (comme ce fut le cas pour le reste de la station), mais bien sur un tourisme ciblé autour d'une activité ludique de haut standing. La Z.A.C., d'une superficie de 95 hectares au lieu-dit Hounnabé, est approuvée en janvier 1987 (PLU, 2005). Conçu par l'architecte texan, Robert VAN HAGGE, le parcours est associé à un programme immobilier d'envergure (mise sur le marché de 300 lots à bâtir) pris en charge par un promoteur local (Interconstruction) – fig.39.

Figure 39. Organisation de la zone du Golf



Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

Sa conception, dans une zone humide initialement reconnue pour son intérêt écologique, a fait débat, d'autant qu'elle avait entraîné un vaste déboisement de la forêt communale. L'édification du quartier résidentiel pu toutefois voir le jour. Il se pare d'un cadre de vie de qualité, fondé sur le maintien des données naturelles initiales (l'aspect vallonné du site lié à la présence des dunes anciennes et sa couverture boisée). Le projet d'aménagement est construit autour de l'alternance d'un triptyque : plans d'eau, espaces engazonnés et sites construits (cliché 39). Il accueille des constructions pavillonnaires contemporaines sophistiquées dans un environnement lui-même très entretenu (le green et ses abords). Ce lieu est investi par des personnes au haut revenu. Comme le souligne un habitant du golf, interrogé le 20 janvier 2009, « moi j'habite au golf et je ne vais pas m'en plaindre avec tout cet espace de verdure. [...] Le golf c'est un peu comme à Hossegor, c'est plutôt des vieux qui y habitent car les terrains sont chers, l'immobilier est cher ». Ce type d'aménagement témoigne de la véracité des propos de Michel CHADEFAUD (1988, p.941) : « le sport par excellence des rentiers britanniques du XIX^e siècle convient bien aux retraités favorisés de la fin du XX^e, à la demande d'accédants à la propriété pour qui la proximité des "greens" d'un dix-huit trous signifie paysage urbain de qualité et distinction socio-spatiale ». Le long des rues, chaque

résidence, à l'architecture travaillée dans un style « *néo-californien* », dispose d'une ouverture sur les greens et d'une parcelle boisée. La mutation de cet espace en quartier résidentiel pose aujourd'hui la question de son intégration dans le vécu de la commune et de son devenir (PLU, 2005).

Cliché 39. La Z.A.C. du golf, un quartier résidentiel au style "néo-californien"



Cliché : E. Hatt, juin 2009



Cliché : E. Hatt, juin 2009



Cliché : E. Hatt, mai 2010

1.3.2. Eléments de diversification à Gourette

À la fin des années 1980, une évolution similaire touche Gourette, dans une moindre mesure (l'activité sports d'hiver restant dominante). Le complexe immobilier du « Val Soleil », achevé en 1987, permet l'installation en son rez-de-chaussée de plusieurs équipements sociaux et touristiques : une salle de cinéma, une salle d'animation (gérée par la municipalité), une gendarmerie, une caserne et une école primaire (cliché 40).

Cliché 40. Le cinéma : nouvel équipement de loisir à Gourette dans les années 1980



Cliché : E. Hatt, février 2010

Surtout, les années 1990 marquent la volonté de conforter l'offre de sports d'hiver en assurant l'enneigement devenu plus incertain. Face au risque que fait peser le changement climatique, le choix s'est porté sur une garantie de l'enneigement par le recours à des moyens techniques. Les canons à neige, implantés de façon marginale dès 1981-1982, sont envisagés comme un recours indispensable (ils sont 45 à être installés en 1993) pour pallier tout manque de neige éventuel. Pour ce faire, 6,9 millions de francs sont engagés dans la réalisation d'un grand bassin de stockage d'eau et les travaux associés au captage du Valentin. Afin de renforcer encore le produit sports d'hiver, le Conseil général a également pris la décision, en 1999, de moderniser le domaine skiable de Gourette.

La question du cadre urbain, de la continuité et de la lisibilité de l'espace public est, dans ce contexte, encore peu prise en compte. Les évolutions sont plus marginales concernant le cadre urbain existant. Elles portent principalement sur l'habillage du cadre bâti par des revêtements, en bois notamment. En 1992 est, par exemple, initiée la réfection et l'embellissement de l'immeuble du Valentin (pour un coût total de 22 millions de francs). L'habillage du cadre bâti est désormais abordé comme un outil de promotion touristique. On peut d'ailleurs observer que les nouvelles constructions tâchent désormais de mieux s'intégrer au site. À Gourette, par exemple, même si l'architecture n'est pas montagnarde, ni (néo)-régionale, les constructions sont beaucoup plus modérées (comme le Cardet ou la résidence Val Soleil) et intègrent le plus souvent du bois sur les façades (le béton restant encore majoritairement utilisé). Les constructions les plus récentes tentent, quant à elles, de s'adapter à l'imaginaire montagnard fondé sur le mythique chalet alpin en bois, comme les chalets d'Ossau construits en contrebas. Ils font écho aux réalisations hybrides des années 1960-1970, réalisées à la croisée du modèle pyrénéen de cabanes en pierre et du chalet alpin en bois (le soubassement en pierre est conservé et surélevé par un étage construit ou revêtu de bois) – cliché 41.

Cliché 41. De la cabane au chalet : évolution du modèle architectural pyrénéen

Un chalet ancien : la cabane en pierre du quartier Cardet



Cliché : E. Hatt, février 2010

Hybridation du modèle dans les années 1960 : entre cabane pyrénéenne en pierre et chalet alpin en bois



Clichés : E. Hatt, janvier 2011

Le chalet pour skieur des années 1960 : de la pierre au béton



Cliché : E. Hatt, janvier 2011

Les « chalets d'Ossau » dernière génération (années 1990) : du béton entièrement habillé de bois



Clichés : E. Hatt, janvier 2011

Dans cette lignée, Philippe BARROSO propose, en 2000, un complexe relativement luxueux d'une vingtaine d'appartements, comprenant piscine et salle de gym, en gardant l'ancienne façade en chalet. Plus récemment, en 2006, il a racheté l'hôtel Pène Blanche et le chalet voisin au profit de la création d'une résidence : « Portillo, chalet et spa ». Cette structure locative haut de gamme (superficie totale de 7900m² soit – selon le projet initial – 61 appartements, 380 lits, deux piscines, un spa, des parkings, des commerces, etc.) est encore construite en béton paré de bois et de pierre, en référence au modèle hybride de la cabane pyrénéenne et du chalet alpin. On notera au passage qu'initée en 2005-2006, avec comme objectif une ouverture à l'hiver 2008-2009, cette réalisation a subi les affres de la crise immobilière et n'était à ce jour, en 2011, toujours pas en état de fonctionnement (cliché 42).

Cliché 42. La résidence du Portillo : entre néo-régionalisme et pastiche



Cliché : E. Hatt, janvier 2010

La question de la requalification urbaine est finalement peu traitée durant les années 1990. Seule la problématique de la gestion des stationnements retient particulièrement l'attention. Face aux difficultés posées par la gestion des circulations, deux nouveaux parkings sont créés à Gourette dans les années 1990 : l'un de 132 places en arrière de la résidence du Valentin (au niveau du Cardet), l'autre de 600 places au niveau du plateau du Ley. Il faut attendre le début des années 2000 pour que l'espace public des stations touristiques commence à émerger comme un enjeu de leur attractivité urbaine.

2. Des stations en tension

Ces stations sont aujourd'hui en tension, marquées par des contraintes externes (notamment l'évolution des destinataires, qu'il s'agisse de la population permanente ou de la fréquentation touristique) et internes (vieillessement du modèle d'aménagement fordien). Ici apparaissent les enjeux de la requalification urbaine et paysagère.

2.1. L'évolution des destinataires

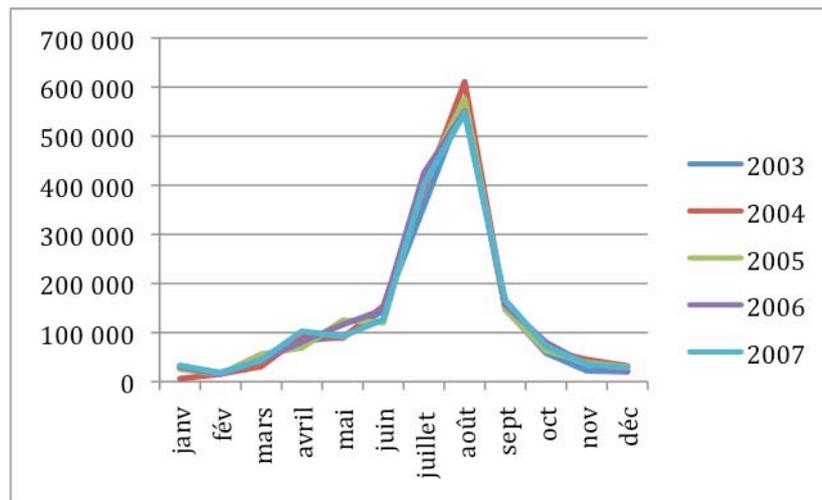
Ces deux stations, de montagne et du littoral, sont confrontées à l'évolution de leurs destinataires, qu'il s'agisse des habitants permanents ou temporaires.

2.1.1. Croissance de la population permanente à Seignosse-Océan

À Seignosse, ce n'est pas tant la fréquentation touristique qui questionne la commune mais l'évolution de la population permanente. Si l'on connaît l'évolution de la population permanente (grâce aux données de l'Insee), la fréquentation touristique est, quant à elle, plus méconnue. Elle fait l'objet d'un moindre suivi en comparaison avec les stations de montagne, dont l'enjeu des sports d'hiver encourage la société qui gère les remontées mécaniques (activité fortement capitaliste) à réaliser ces études de fréquentation. On peut également supposer que la moins grande visibilité d'une possible baisse de la fréquentation touristique (qui ne peut pas être mesurée à l'aune de la vente de forfaits) n'a pas encouragé au développement de telles analyses. Toutefois les enjeux auxquels elle doit répondre aujourd'hui en termes de fréquentation touristique ne sont pas des moindres : la question de la saisonnalité se pose avec acuité, à l'image de la majorité des stations littorales. En l'absence de données chiffrées sur la fréquentation touristique à l'échelle communale, une analyse, réalisée à l'aide de la production mensuelle d'ordures ménagères dans la commune, a permis de proposer une estimation du nombre de nuitées touristiques (VLES, HATT, LAFORGUE *et al.*, 2009, p.84). On constate que 75 % des 1 600 000 nuitées touristiques annuelles de Seignosse en 2007 se concentrent de juin à septembre (avec un pic de fréquentation marqué durant le mois d'août) – fig.40. On peut noter à ce sujet que le premier Directeur général des services de la commune, en charge de la création de la station au début des années 1960, impute en partie cette forte saisonnalité au choix initial consistant à créer des commerces sans les avoir associés à de l'hébergement. « *La première erreur qui a été faite c'est qu'on a construit des commerces, mais les trois quart des commerces n'ont pas de logements associés, ils ont été construits comme des commerces de saison, pour une station balnéaire. Il aurait fallu intégrer des logements aux commerces pour fixer les commerçants* »²⁹⁸.

²⁹⁸ Entretien du 11 février 2009.

Figure 40. Estimation du nombre mensuel de nuitées touristiques à Seignosse entre 2003 et 2007



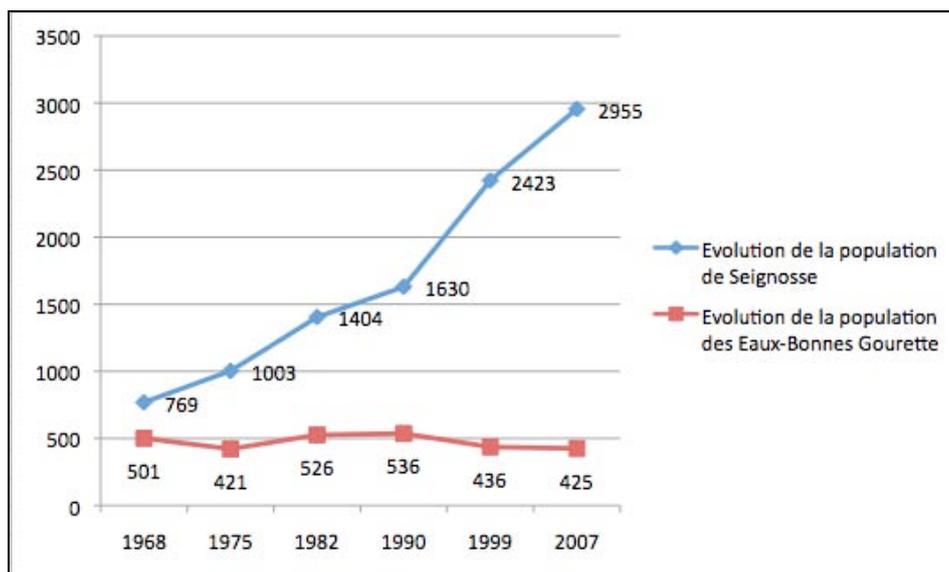
Conception : G. Fablet, d'après SITCOM, 2009

La problématique de la saisonnalité touristique (c'est-à-dire d'une pression démographique concentrée dans le temps) interroge de façon accrue la gestion et l'adaptation des équipements, que l'on cherche à rentabiliser. L'offre s'est adaptée en quantité aux "pics" estivaux ou hivernaux de fréquentation touristique, créant une surcapacité le reste de l'année et de réels problèmes de rentabilité des équipements. L'allongement de la saison touristique représente un enjeu important. Comme le souligne le maire de Seignosse, « *le grand souhait de tous les élus s'est de faire en sorte qu'une station ne s'arrête pas le 20 août, c'est d'allonger la saison. Ce n'est pas simple, je n'ai pas de solution* »²⁹⁹. Cette volonté d'allonger la saison passe par l'appréhension de la station comme un lieu de vie à part entière et non comme un simple équipement touristique. La collectivité affirme à ce sujet, dans son PLU (2005, p.36), sa volonté de renforcer l'attractivité et le dynamisme de la station hors période estivale. Partant du constat que « *la station du Penon est considérée comme un équipement touristique – avant d'être un lieu de vie* », il s'agit de « *transformer la station en espace vécu [...] et ce d'autant plus qu'une part croissante de population y vit à l'année* ». Considérer Seignosse-le-Penon comme un lieu de vie implique de s'interroger sur la place accordée à ces lieux de vie essentiels que sont les espaces publics, sur lesquels s'inscrivent les pratiques quotidiennes et touristiques. Si cette question du cadre de vie se pose ardemment pour contribuer à l'allongement de la saison touristique, elle est également portée par la volonté de répondre à l'accroissement de la population permanente. Les cas de Seignosse et de Gourette sont clairement distincts. Alors que la station de Gourette est touchée par un déclin relatif qu'elle souhaiterait enrayer³⁰⁰, la station littorale de Seignosse est, quant à elle, confrontée au phénomène de croissance de sa population permanente, qu'elle voudrait satisfaire (fig.41).

²⁹⁹ Entretien du 30 avril 2008.

³⁰⁰ La commune des Eaux-Bonnes, selon son PLU établi en 2005, compte 435 habitants, dont la majorité (155 personnes) habite le quartier de Gourette (les autres habitant principalement dans les quartiers des Eaux-Bonnes, de Assouste, de Aas ou de Pleyse). La commune constitue le bassin d'emploi majoritaire de ses habitants, puisque 82% d'entre eux y travaillent.

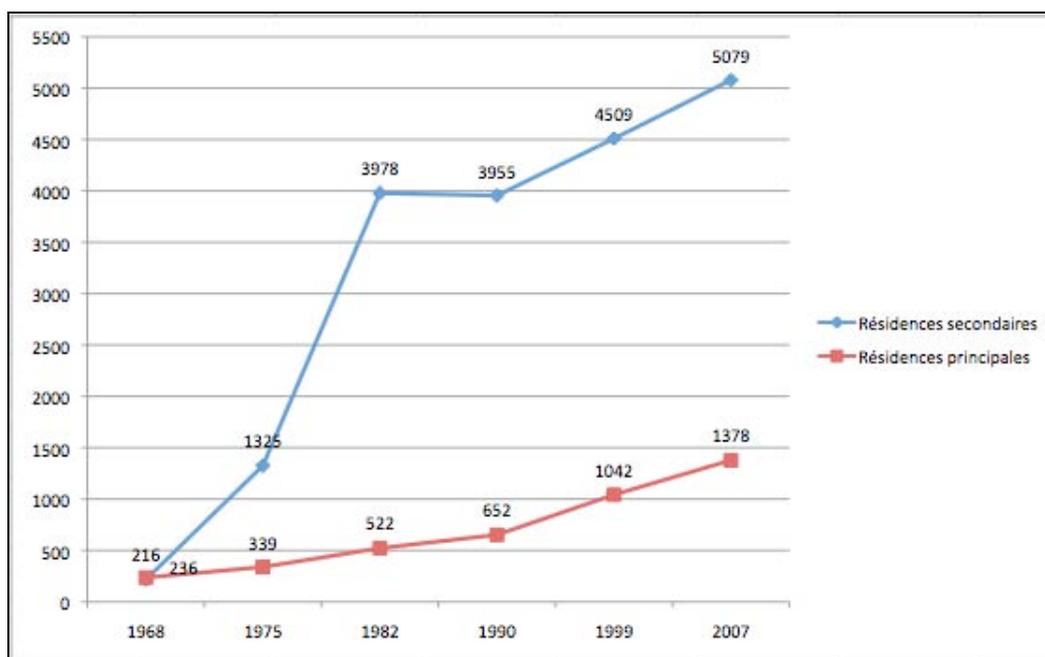
Figure 41. Évolution de la population à Seignosse et aux Eaux-Bonnes Gourette entre 1968 et 2007



Conception : E. Hatt, d'après, Insee, RP1968 à 1990 dénombremments – RP1999 et RP2007 exploitations principales

À Seignosse, cette croissance de la population permanente se lit aussi dans la croissance du nombre de résidences permanentes. Si la commune s'est initialement développée sur la base d'une vente d'hébergement en résidences secondaires (années 1968-1982), depuis les années 1990, elle s'appuie conjointement sur la croissance du nombre de résidences secondaires et principales. Cette hausse du nombre de résidences principales s'explique d'ailleurs par un double processus : les constructions neuves de résidences principales (au bourg surtout) et le transfert de statut des résidences, tandis que d'anciennes résidences secondaires sont reconverties en résidences principales (sur la frange littorale notamment) – fig.42.

Figure 42. Évolution du nombre de résidences secondaires et principales à Seignosse, entre 1968 et 2007



Conception : E. Hatt, d'après, Insee, RP1968 à 1990 dénombremments – RP1999 et RP2007 exploitations principales

Ce phénomène de reconversion des résidences secondaires en résidences principales (favorisé par l'accroissement des mobilités) s'inscrit dans la tendance nationale actuelle : les espaces touristiques et de loisirs du littoral se transforment en lieu de vie à part entière. La croissance démographique de la commune est liée, depuis les années 1990, à l'arrivée de populations venues de l'extérieur (le solde naturel est nul), c'est-à-dire à l'attractivité du territoire communal³⁰¹ (tab.6). Des jeunes retraités, mais également de plus en plus d'actifs, choisissent de vivre au plus près de leurs lieux de loisirs, dans un environnement de qualité.

Tableau 6. Évolution démographique à Seignosse entre 1968 et 2007

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+3,9	+4,9	+1,9	+4,5	+2,5
- due au solde naturel en %	+0,2	+0,4	+0,3	-0,1	+0,0
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+3,7	+4,5	+1,6	+4,6	+2,5
Taux de natalité en ‰	13,8	11,5	10,7	9,0	12,1
Taux de mortalité en ‰	11,8	7,9	8,2	10,0	11,6

Source : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements – RP1999 et RP2007 exploitations principales – État civil

Le nombre de retraités est relativement élevé (30% de la population communale en 2007, alors que la moyenne nationale est de 8,2%) – tab.7. Il s'explique d'une part par le vieillissement d'une population qui se fixe (souvent sur son ancien lieu de vacances) et, d'autre part, par l'arrivée d'une population désormais à la retraite et libre de s'installer où elle le souhaite.

Tableau 7. Population de plus de quinze ans à Seignosse selon la catégorie socioprofessionnelle

	2007	%	1999	%
Ensemble	2 525	100,0	2 024	100,0
Agriculteurs exploitants	4	0,1	8	0,4
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	189	7,5	140	6,9
Cadres et professions intellectuelles supérieures	217	8,6	108	5,3
Professions intermédiaires	463	18,4	284	14,0
Employés	414	16,4	296	14,6
Ouvriers	207	8,2	212	10,5
Retraités	752	29,8	648	32,0
Autres personnes sans activité professionnelle	278	11,0	328	16,2

Source : Insee, RP1999 et RP2007 exploitations complémentaires

³⁰¹ Des prévisions démographiques de l'INSEE estiment que cette hausse de population à Seignosse ira croissant ; sur la période 1990-2020 il faudrait ainsi compter sur une croissance de 53,7% (PLU, 2005). Actuellement, la croissance démographique profite principalement au bourg. Cette redynamisation du bourg (liée notamment à l'attractivité de la zone Bayonne-Anglet-Biarritz) conduit d'une certaine façon à mieux appréhender la station du Penon comme un quartier du bourg, dont les liaisons gagneraient à être renforcées.

L'arrivée de jeunes ménages est, en comparaison, bien plus faible, le prix élevé du foncier étant relativement dissuasif (PLU, 2005). Toutefois, depuis une dizaine d'années, la population active des 20-59 ans est en hausse (le prix du foncier se révèle moins élevé que celui du Pays Basque). Comme l'expliquent plusieurs habitants nouvellement installés à Seignosse-Océan : « *avant on avait la maison en résidence secondaire, c'était d'abord un lieu de loisirs. Maintenant on y habite de façon permanente [...] mais on travaille toujours à Bayonne* », ou encore « *je venais à Seignosse pour faire du surf et j'ai finalement décidé de m'y installer pour pouvoir pratiquer cette activité* »³⁰². Dans ce contexte où de plus en plus d'actifs choisissent de vivre au plus près de leurs lieux de loisirs (plutôt que de leur lieu de travail), les enjeux de la mobilité et des relations domicile-travail se révèlent essentiels. À Seignosse, alors qu'en 1975 52% des actifs travaillaient dans la commune, ils ne sont plus que 33% en 1999 et 28% en 2007 (tab.8).

Tableau 8. Lieux de travail des actifs de Seignosse de quinze ou plus ayant un emploi

	2007	%	1999	%
Ensemble	1 238	100,0	877	100,0
Travaillent :				
dans la commune de résidence	351	28,3	289	33,0
dans une commune autre que la commune de résidence	888	71,7	588	67,0
située dans le département de résidence	682	55,1	452	51,5
située dans un autre département de la région de résidence	163	13,2	96	10,9
située dans une autre région en France métropolitaine	37	3,0	38	4,3
située dans une autre région hors de France métropolitaine (Dom, Com, étranger)	5	0,4	2	0,2

Source : Insee, RP1999 et RP2007 exploitations principales

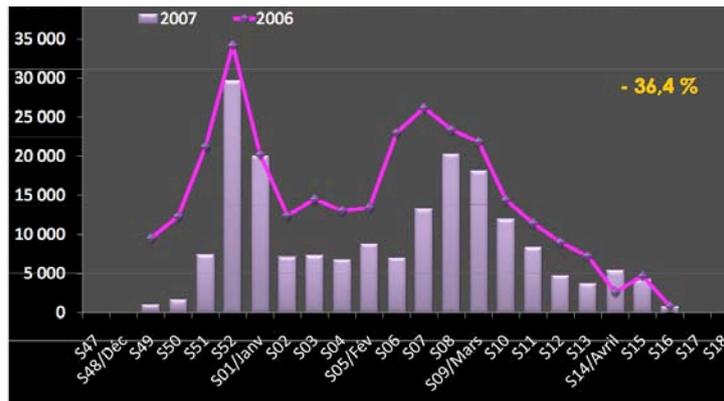
L'évolution de Seignosse vers cette forme de périurbanisation (72% des habitants de la commune travaillent désormais dans une commune extérieure) est un paramètre à considérer dans les politiques d'aménagement futures. La question nouvelle de l'ancrage territorial de cette station se pose ainsi avec d'autant plus d'acuité (VLES, HATT, LAFORGUE *et al.*, 2009, p.60). Le cadre urbain et paysager prend une dimension plus prononcée pour répondre aux attentes de ces nouveaux résidents permanents (plus spontanément écoutés que les touristes), dont la force politique augmente proportionnellement à l'accroissement de leur nombre.

³⁰² Entretiens réalisés auprès de deux habitants, le premier aux Estagnots (le 21 janvier 2009), le second au Penon (le 22 janvier 2009).

2.1.2. Gourette, une station confrontée à une baisse de fréquentation

Si Seignosse voit sa population permanente croître, révélant de nouveaux enjeux urbains et paysagers pour la station, à Gourette, au contraire, la baisse de la population permanente s'accompagne d'une problématique de baisse de la fréquentation touristique qui questionne également ce modèle urbain et touristique. L'hiver 2006/2007 a d'ailleurs suscité de fortes interrogations alors que la faiblesse de l'enneigement a contribué à une forte baisse du nombre de nuitées touristiques³⁰³ (fig.43).

Figure 43. Évolution du nombre de nuitées touristiques à Gourette durant la saison d'hiver 2006/2007



Source : Comète, 2007

Certes, cette baisse de fréquentation est générale en montagne durant cette saison, elle est toutefois relativement plus importante – et donc problématique – pour Gourette. Les analyses du cabinet Comète³⁰⁴ révèlent que, durant la saison hivernale 2006/2007, le réseau alpin accuse une baisse de fréquentation de 3,2%, tandis qu'elle est de 18,2% pour le réseau pyrénéen et qu'elle explose à Gourette où cette baisse atteint 36,8% (sans que les deux années suivantes n'aient permis de remonter la pente) – fig.44.

³⁰³ La production de ski commercial baisse durant cette saison de -26,7% (COMETE, 2007).

³⁰⁴ Les stations alpines analysées sont situées dans la vallée d'Abondance (Abondance, La Chapelle, Châtel), les Portes du Soleil (Avoriaz), le Beaufortain (Arêches Beaufort et les Saisies), la Grande Plagne (Flaine, Samoëns, Morillon, Les Carroz d'Arêches, Sixt Fer à Cheval), les Aravis (La Clusaz, le Grand-Bornand, Manigod, Saint-Jean de Sixt), Les Trois Vallées (Les Ménuires – Saint-Martin de Belleville, Courchevel, Val Thorens et Brides les Bains), la Haute Tarentaise (les Arcs – Bourg Saint-Maurice, Peisey Vallandry, Sainte-Foy-Tarentaise, Tignes et Val d'Isère), la Maurienne (Valloire), l'Oisans (les Deux Alpes), le Val d'Arly (La Giettaz, Flumet-Saint-Nicolas La Chapelle, Notre Dame de Bellecombe, Crest-Voland Cohennoz) et le Pays du Mont Blanc (Chamonix, Combioux, les Contamines Montjoie, Cordon, Les Houches, Megève-Demi Quartier, Passy, Praz sur Arly, Saint Gervais, Vallorcine, Servoz, Domancy, Sallanches). Les stations pyrénéennes sont : La Mongie, Luz-Saint-Sauveur, Luchon, Gourette, Cauterets, Peyragudes, Saint-Lary, Ax-les-Thermes et les Cabannes (COMETE, 2007).

Figure 44. Évolution de la fréquentation hivernale (en séjour) du réseau Comète

	2006/ 2007	2007/ 2008	2008/ 2009
Réseau PYRENEES	- 18,2%	+1,0 %	+3,2 %
Les Eaux-Bonnes Gourette	- 36,8%	- 1,1%	+0,5%
ALPES Altitude	- 3,1%	+3,0 %	-3,3 %
ALPES village	- 5,0%	+0,8 %	-0,7 %
Réseau ALPES	- 3,2%	+ 2,3 %	- 2,4 %

Source : Comète, 2009b

La station de Gourette a connu une baisse de sa fréquentation hivernale de l'ordre de 20% depuis 1997. Cette baisse paraît particulièrement élevée, en comparaison avec le réseau des stations pyrénéennes (qui se maintiennent) et des stations alpines (dont la fréquentation hivernale est en hausse, de l'ordre de 20% sur la même période) – fig.45.

Figure 45. Évolution de la fréquentation hivernale de Gourette en indice (base 100 en 1997)

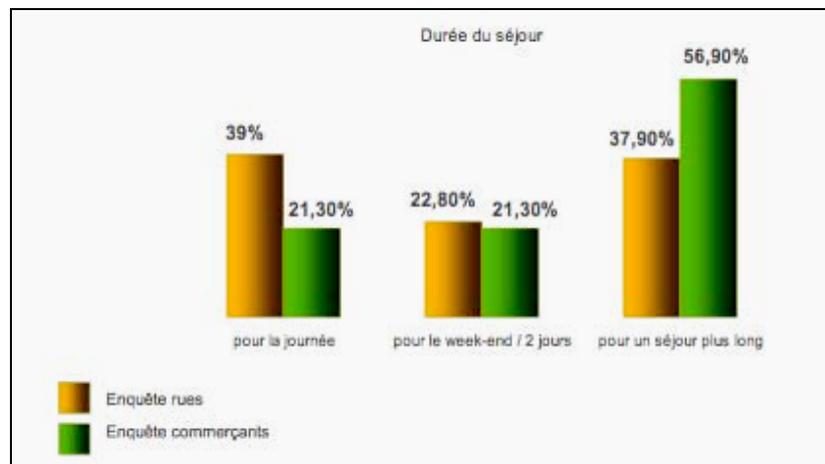


Source : Comète, 2009b

Face à ce constat, les collectivités locales (commune et département) s'interrogent sur le devenir de la station. La requalification urbaine apparaît désormais comme un enjeu essentiel. La double dimension de l'accueil en tension et de l'accueil de villégiature se pose avec acuité pour la clientèle de séjour qui habite temporairement la station et recherche un cadre urbain et paysager agréable, évoquant les vacances, le hors-quotidien, la "rupture". Si environ 30% de

la clientèle est composée d'excursionnistes venus à la journée, près de la moitié y passe toutefois un séjour de plus de 2 jours³⁰⁵ (C.C.I., 2008) – fig.46.

Figure 46. Durée des séjours à Gourette

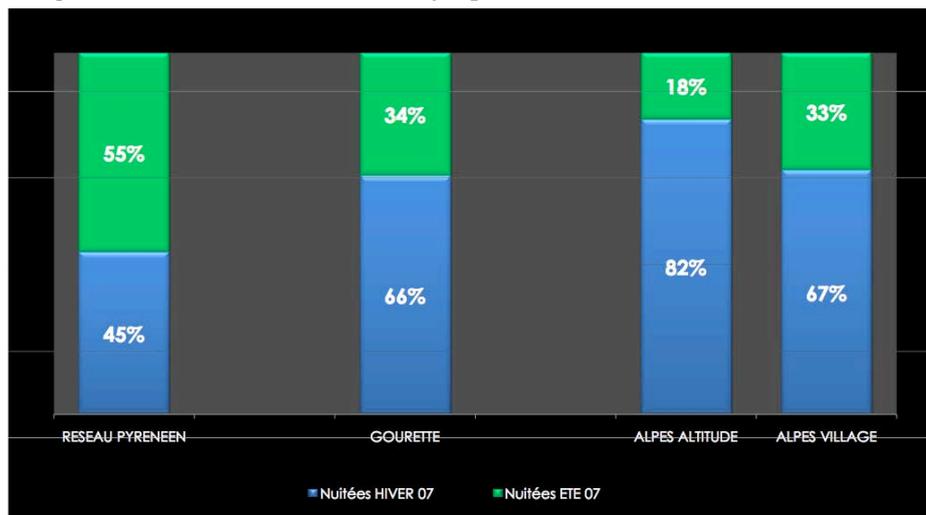


Source : C.C.I., 2008

L'intérêt de la clientèle de séjour, outre qu'elle participe à l'animation quotidienne de la station, est également lié à son niveau de dépenses. La consommation moyenne pour un excursionniste est inférieure à 15 euros, tandis que pour un séjour plus long la consommation se situe entre 30 et 100 euros par jour (C.C.I., 2008, p.21). La commune semble avoir intérêt à accroître le nombre des séjournants. Cela peut passer par la fidélisation de nouvelles clientèles ; en particulier les 24% de sondés venus pour la première fois, parmi lesquels 86,9% résident hors du département des Pyrénées-Atlantiques. Le cadre urbain peut jouer un rôle prépondérant dans l'attractivité de la station et la fidélisation de ces nouvelles clientèles. La qualité du cadre urbain et paysager participe également à la satisfaction des attentes des non-skieurs, accompagnants (près de 10% de la clientèle) qui passent du temps en station, la découvre par une libre déambulation. Cette attention au cadre urbain paraît d'ailleurs d'autant plus importante dans un contexte marqué par le risque que fait peser le changement climatique sur la fréquentation hivernale (à l'exemple de la baisse de fréquentation de 36% rencontrée entre 2006 et 2007). La question de l'allongement de la saison et du renforcement de la saison estivale sont essentielles pour cette station qui réalise, en 2007, 66% de ces nuitées en période hivernale (fig.47).

³⁰⁵ On notera également ici que la structure des ventes de forfaits analysée par Comète en 2008 révèle que 54% des ventes correspondent à du ski journée contre 46% pour le ski séjour.

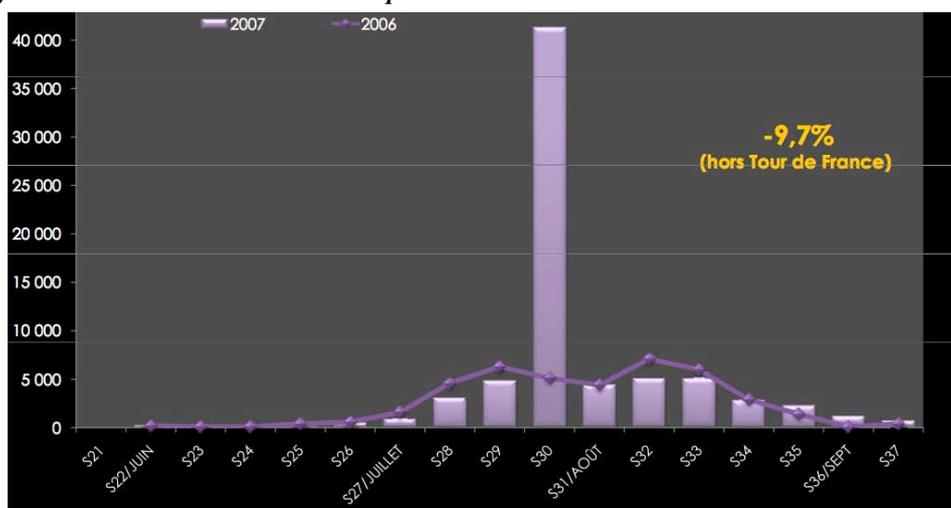
Figure 47. Poids des saisons dans la fréquentation annuelle de Gourette en 2007



Source : Comète, 2007

La fréquentation estivale a d'ailleurs (comparativement à la fréquentation hivernale) bien moins baissé entre 2006 et 2007 (-9,7%) et permet d'assurer une relative stabilité de la fréquentation touristique (plus difficile à assurer durant la saison hivernale où l'enneigement est un facteur décisif de la fréquentation) – fig.48.

Figure 48. Nombre de nuitées touristiques durant les saisons estivales 2006 et 2007 à Gourette



Source : Comète, 2007

Finalement, qu'il s'agisse de répondre aux attentes d'une population permanente en croissance, de contrer une baisse de fréquentation touristique ou, plus largement, d'allonger la saison touristique, le cadre urbain et paysager joue un rôle essentiel. Il semble pourtant aujourd'hui que ces stations *fordiennes* vieillissantes rencontrent certaines difficultés dans ce domaine.

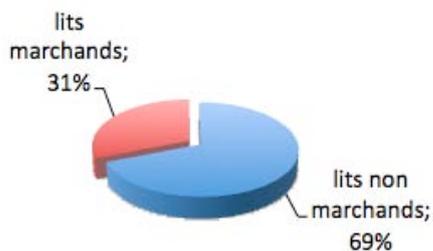
2.2. Des stations fordiennes vieillissantes

Ces stations *fordiennes*, ou plutôt *fordo-keynésiennes*, rencontrent des difficultés liées au vieillissement de leur mode de conception. La prépondérance des hébergements non-marchands interroge ces modèles, tandis que leur dimension "sociale" est parfois remise en question.

2.2.1. La prépondérance des hébergements non marchands en question

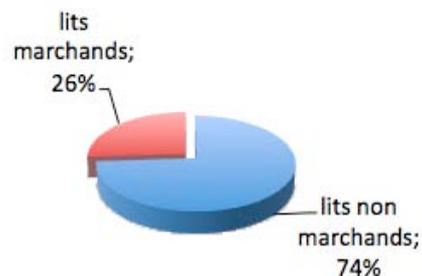
Seignosse-le-Penon et Gourette, comme la plupart des stations touristiques françaises créées *ex nihilo* dans l'après-guerre (voir le premier chapitre), se sont construites à partir de la vente d'hébergements non marchands en résidence secondaire. Les résidences secondaires sont majoritaires dans ces communes. Parmi les 36 884 lits touristiques³⁰⁶ que compte la commune de Seignosse en 2008, 69% d'entre eux sont non-marchands (fig.49). 69% c'est également la part des résidences secondaires dans la capacité d'hébergement touristique que la station des Eaux-Bonnes Gourette³⁰⁷ comptait en 2007 (COMETE, 2007). Ce chiffre a continué à croître ces dernières années : en 2009, la part des lits non-marchands s'élève à 74% de la capacité d'hébergement touristique aux Eaux-Bonnes Gourette (fig.50).

Figure 49. L'offre d'hébergement à Seignosse-le-Penon, en 2007



Conception : E Hatt, d'après CDT Landes, 2008 et Insee RP2007

Figure 50. L'offre d'hébergement aux Eaux-Bonnes Gourette en 2009



Conception : E Hatt, d'après Comète, 2009a

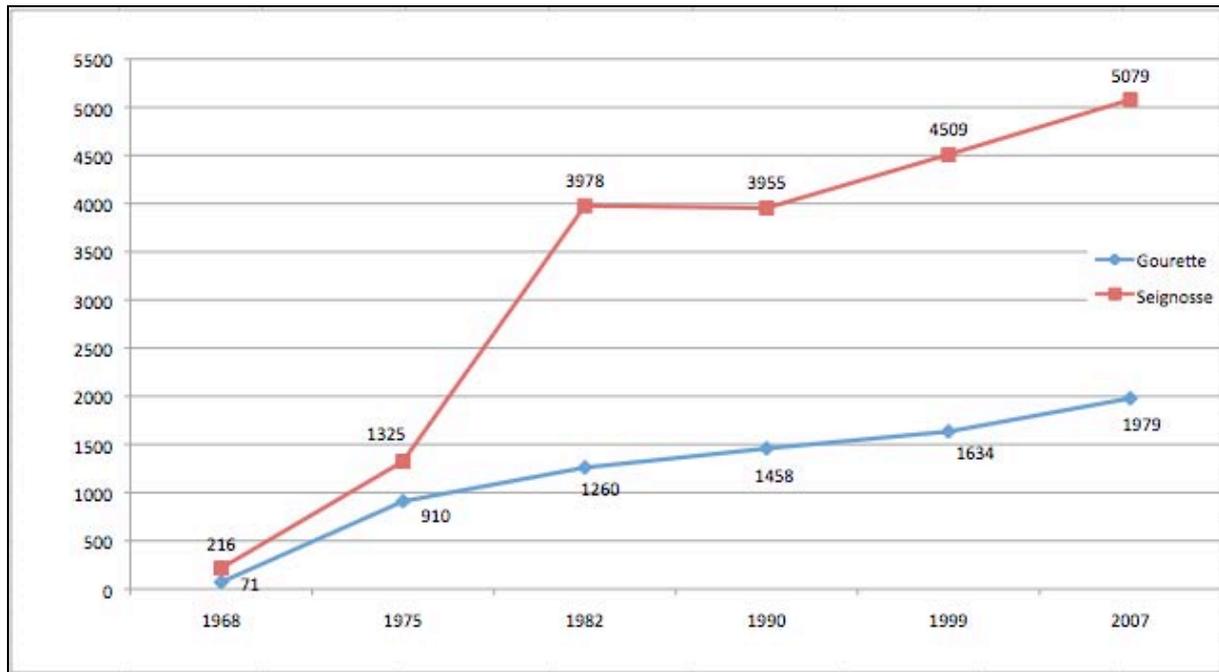
Au centre des politiques de développement de l'hébergement amorcées durant les années 1960-1980 par la MIACA et le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, la vente d'hébergement en résidence secondaire, qui explose durant cette période (fig.51), a permis de satisfaire rapidement l'accroissement de la demande en hébergement touristique, et ce, à moindres frais pour la collectivité³⁰⁸.

³⁰⁶ La capacité totale en lits touristiques comprend l'ensemble des lits marchands (hôtel, hôtellerie de plein air, gîte, chambre d'hôte, meublés, hébergements collectifs) et non-marchands (résidences secondaires). On peut ici observer que, selon le PLU de 2005, la station de Seignosse ne disposerait que de 27 491 lits touristiques (dont 11 673 lits marchands), ce qui nous semble ici inexact si on base le calcul sur cinq lits par résidence secondaire (VLES, 2006, p.467) – et non trois comme cela a apparemment été calculé dans le PLU.

³⁰⁷ Parmi les 10 100 lits touristiques de la commune, 7800 lits sont situés à Gourette et 2300 lits se trouvent aux Eaux-Bonnes.

³⁰⁸ Seignosse compte ainsi, en 2007, 5 079 résidences secondaires, c'est-à-dire environ 25 395 lits - sur la base de cinq lits par résidence secondaire.

Figure 51. Évolution du nombre de résidences secondaires aux Eaux-Bonnes Gourette et à Seignosse : l'explosion des années 1970



Conception : E. Hatt, d'après Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RO 2007 exploitations principales

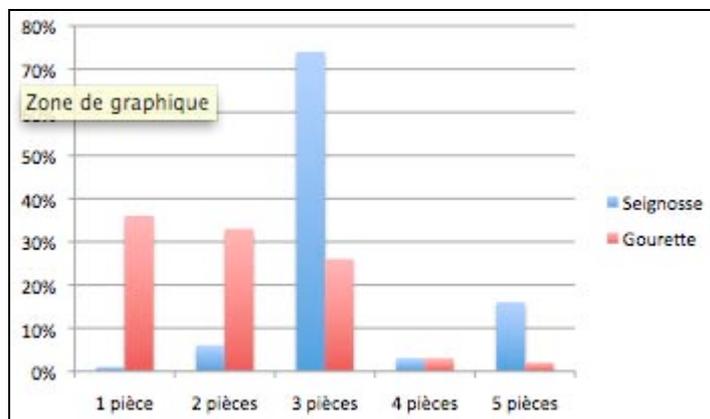
Double revers aujourd'hui pour ces stations : le vieillissement des résidences secondaires construites pose d'autant plus question qu'elles ont été créées de façon massive sur une courte période. Aux Eaux-Bonnes Gourette, 64% des résidences secondaires présentes dans la commune ont été construites il y a plus de trente ans (avant 1982). Ce chiffre s'élève même à 78% dans le cas de Seignosse. Or, ces hébergements vieillissants ne sont plus aux normes d'une population temporaire, mais désormais également permanente, dont les exigences qualitatives ont pu augmenter. Comme le souligne une habitante du Penon³⁰⁹, « *ici on est dans des maisons en bandes, dans des lotissements, où, si on est réaliste, ces maisons ne valent pas grand chose car elles ont été faites à la va-vite. Elles s'abîment énormément au Penon (les boiseries, les volets en bois c'est dur à entretenir et les toits aussi parce qu'on a beaucoup de sédiments avec les pins). Ces maisons souffrent et en même temps, elles ont été faites dans l'esprit que c'étaient des maisons d'été, donc c'est très difficile d'y vivre l'hiver. L'isolation c'est terrible (au mois de mai dernier j'ai eu 97 degré d'humidité) et on a des radiateurs électriques qui datent de trente ans qui consomment un max et des baies vitrées simple vitrage face à la mer. À vivre à l'année c'est très dur pour ceux qui n'ont pas pu réaménager et investir* ». Nombreux sont également les hébergements à avoir été constitués sous forme de copropriété, ce qui complexifie d'autant l'intervention à leur égard³¹⁰. Ils sont également majoritairement de petite taille. Dans la conception des années 1960-1980, il s'agissait en effet de satisfaire aux principes de la « machine à habiter » dont le transfert en station a donné lieu au modèle du « studio-cabine » fonctionnel. C'est surtout en montagne que cette

³⁰⁹ Entretien du 21 janvier 2009.

³¹⁰ À Gourette, 1 238 appartements sont gérés sous le statut de la co-proprieté, dont vingt-trois résidences ; trois dépassent même la centaine de propriétaires (Département des Pyrénées-Atlantiques et Commune des Eaux-Bonnes, 2003).

problématique est lisible, comme à Gourette où près de 70% des résidences secondaires comptent moins de deux pièces (fig.52).

Figure 52. Répartition des résidences secondaires selon le nombre de pièces, en 2007, à Seignosse et aux Eaux-Bonnes Gourette



Conception : E. Hatt, d'après Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RO 2007 exploitations principales

En contrepartie, le secteur des hébergements marchands (lits professionnels) est relativement faible dans ces stations (31% de la capacité d'hébergement touristique de Seignosse et 26% de celle des Eaux-Bonnes Gourette). On s'inquiète en particulier aujourd'hui du secteur de l'hôtellerie, très prisé par les clientèles étrangères et dont la capacité d'animation permanente est appréciée. Il ne représente qu'une part très marginale de l'offre marchande : tout juste 10% aux Eaux-Bonnes Gourette et à peine 1% à Seignosse. Surtout, cette forte présence d'hébergement non-marchand (ou diffus) pose question dans la mesure où son taux de remplissage est très faible, comparé aux lits professionnels. Le rendement des lits professionnels est ainsi cinq fois plus élevé en moyenne que celui des lits diffus à Gourette, selon l'analyse du cabinet Comète (fig.53).

Figure 53. Rendement des lits touristiques à Gourette, en 2007 et 2008

RENDEMENT DES LITS		
	HIVER 2007	HIVER 2008
STATION	3,6	3,5
DIFFUS	1,7	1,7
PRO	8,4	8,3
Hôtels	5,1	4,8
Secteur Locatif	9,7	9,7
Clubs de vacances	7,3	7,1

ex: 1 lit hôtelier dans la station génère 4,8 séjours sur la saison
nombre de séjours produits par le secteur hôtelier / par le nombre de lits hôtelier

Source : Comète, 2008

Ces stations cinquantenaires, construites à partir de la vente d'hébergement en résidences secondaires, laissent plus globalement apparaître les marques du temps (parallèlement à la rudesse du climat) liées à un manque d'entretien et d'investissement flagrants, qu'il s'agisse de l'offre privée ou publique. À Gourette, le parc locatif (qui représente la moitié des lits professionnels de la station) apparaît comme largement vétuste puisque seulement 45% de ce parc est exploitable (200 appartements sur 450), tendance qui ne cesse de s'accroître (C.C.I., 2008). D'après un entretien de l'ex D.E.A.T.M.³¹¹, « *les ensembles de co-propriétés on a du mal à les moderniser et à les remplir. Les appartements appartiennent à des personnes individuelles qui ne sont pas forcément sensibilisées à la qualité de leurs logements, qui y viennent de moins en moins (les gens qui ont acheté vieillissent et leurs enfants ont envie d'être ailleurs). Donc les centres des stations sont souvent habités par des immeubles de qualité médiocre (qualité extérieure et intérieure) et mal remplis* ». De même, à Seignosse-le-Penon, si l'on ne dispose pas de chiffre témoignant des difficultés actuelles engendrées par le vieillissement des hébergements et la sortie de lits du système professionnel, nombre d'observateurs, à commencer par la collectivité locale et Sophie LABEGORRE pour Seignosse-Magazine (2005, p.26), s'accordent pour reconnaître que « *Seignosse peut apparaître aujourd'hui comme une station inachevée et vieillissante* ».

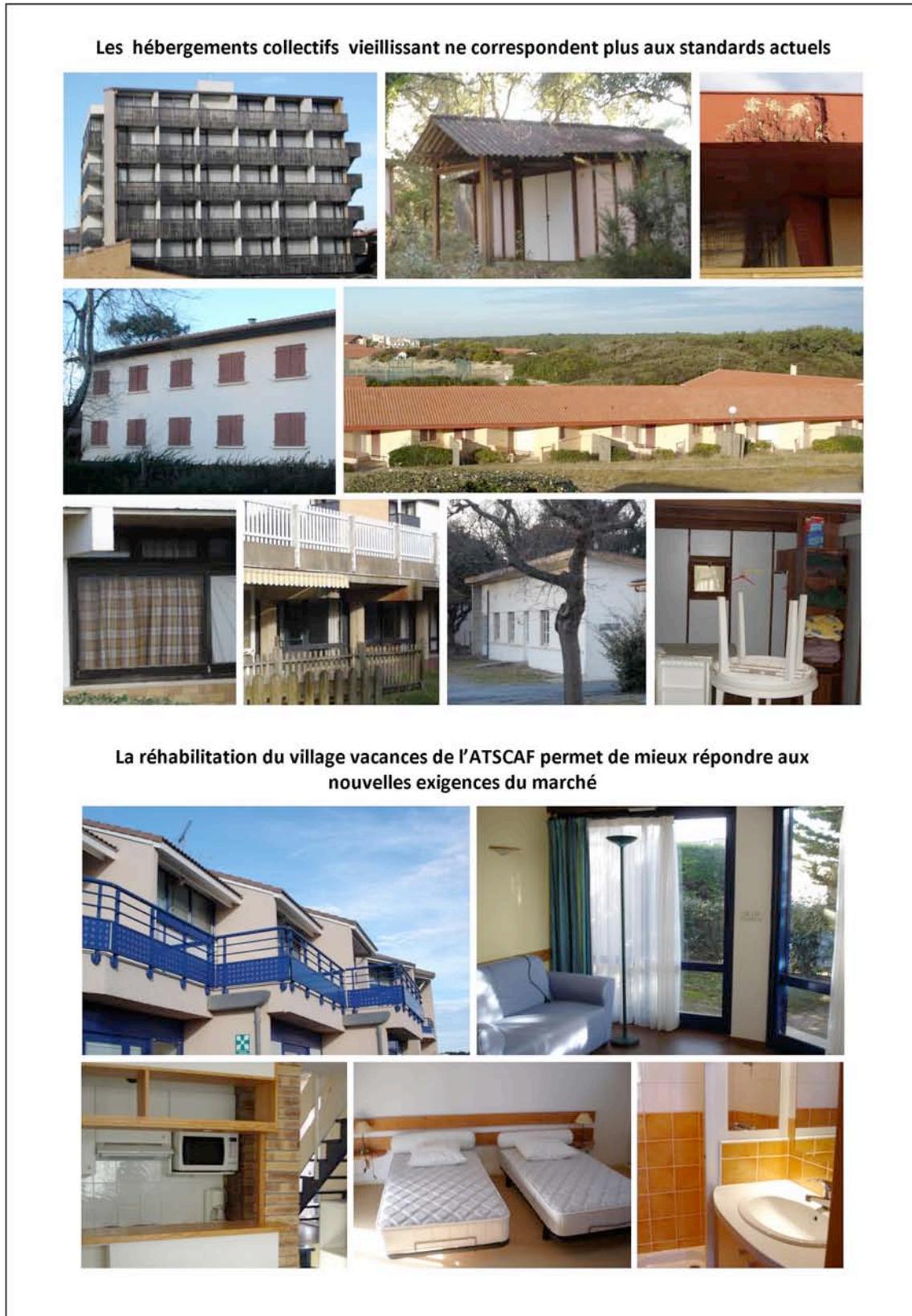
2.2.2. Les difficultés du tourisme social

Au-delà des problématiques liées à la prégnance des résidences secondaires et au vieillissement plus général des structures et infrastructures, les stations sont également confrontées à la remise en question de leur modèle d'aménagement fondé sur le tourisme social. Les villages de vacances ont vieilli et ne semblent plus correspondre aux attentes de la clientèle touristique. À Seignosse, si le village vacances de l'A.T.S.C.A.F. a investi près de 23 millions d'euros pour réhabiliter et adapter son offre aux nouvelles exigences du marché, la plupart des autres centres ou villages vacances de ce type sont en voie d'obsolescence (manque d'entretien et de remise à niveau), de moins en moins adaptés aux attentes qualitatives et fluctuantes des clientèles touristiques (fig.54). Pour l'élus à l'urbanisme de Seignosse, « *il y a aussi tout un diagnostic à faire sur l'offre touristique globale. L'habitat, les V.V.F., au niveau de l'entretien, ils ne correspondent pas forcément aux attentes de la clientèle, d'autant qu'on a des petits appartements à louer qui commencent à être habités pendant une saison qui dépasse la saison estivale (par des surfeurs ou des retraités qui viennent passer six mois sur place)* »³¹².

³¹¹ Entretien du 3 mars 2008.

³¹² Entretien du 20 janvier 2009.

Figure 54. Les hébergements collectifs à Seignosse-Océan



C'est dans ce contexte de nécessaire remise à niveau de l'offre d'hébergement que l'une des institutions du tourisme social, le Village Vacances Famille, tâche aujourd'hui de s'adapter et sort finalement peu à peu du modèle qui lui avait donné corps : le tourisme social. Nombreux sont les V.V.F. à se transformer en Belambra Club. La dimension sociale du tourisme est peu à peu évincée face au coût écrasant de la rénovation à laquelle ces structures sont confrontées. À Gourette, par exemple, l'ancien V.V.F., devenu dans un premier temps un V.V.F. Vacances a en définitive été repris sous la marque « Belambra ». L'ensemble du complexe a ainsi été rénové³¹³. Désormais, comme le rappelle la directrice de l'établissement³¹⁴, « on n'est plus dans la phase « tourisme social ». Déjà avec V.V.F. Vacances on n'y était plus, on avait coupé le cordon et là on est, oui, on est dans un autre monde, c'est clair. Ce qui veut dire qu'avec Belambra, on accompagne la nouvelle marque d'une montée en gamme des prestations [...] On n'a pas encore d'enquête sur les C.S.P., c'est trop nouveau, on les aura. Mais on sent le changement. [...] Il y a un pourcentage de oui...oui de professions libérales, chefs d'entreprises... des C.S.P. "plus", bien entendu, on a augmenté nos tarifs ». Le tourisme des sports d'hiver s'inscrit désormais résolument comme un tourisme de niche (BOURDEAU, 2009) et il est assumé comme tel.

Le système fordo-keynésien qui a présidé à l'aménagement de ces stations touristiques contemporaines semble aujourd'hui largement remis en question et, au-delà du cadre bâti, c'est bien le cadre urbain au sens large qui accuse aujourd'hui le coup du vieillissement de ses structures et infrastructures. La place et le statut des espaces publics méritent d'être questionnés.

³¹³ 6,5 millions d'euros ont été investis sur deux années pour assurer la rénovation des 134 hébergements et des parties communes (le club enfant a été relooké, un espace forme a été créé – sauna, hammams, salle de gym et solarium, etc.) ou encore la conformité avec la loi handicap (création de cinq appartements labellisés « H ») et la sécurité des bâtiments.

³¹⁴ Entretien du 25 février 2010.

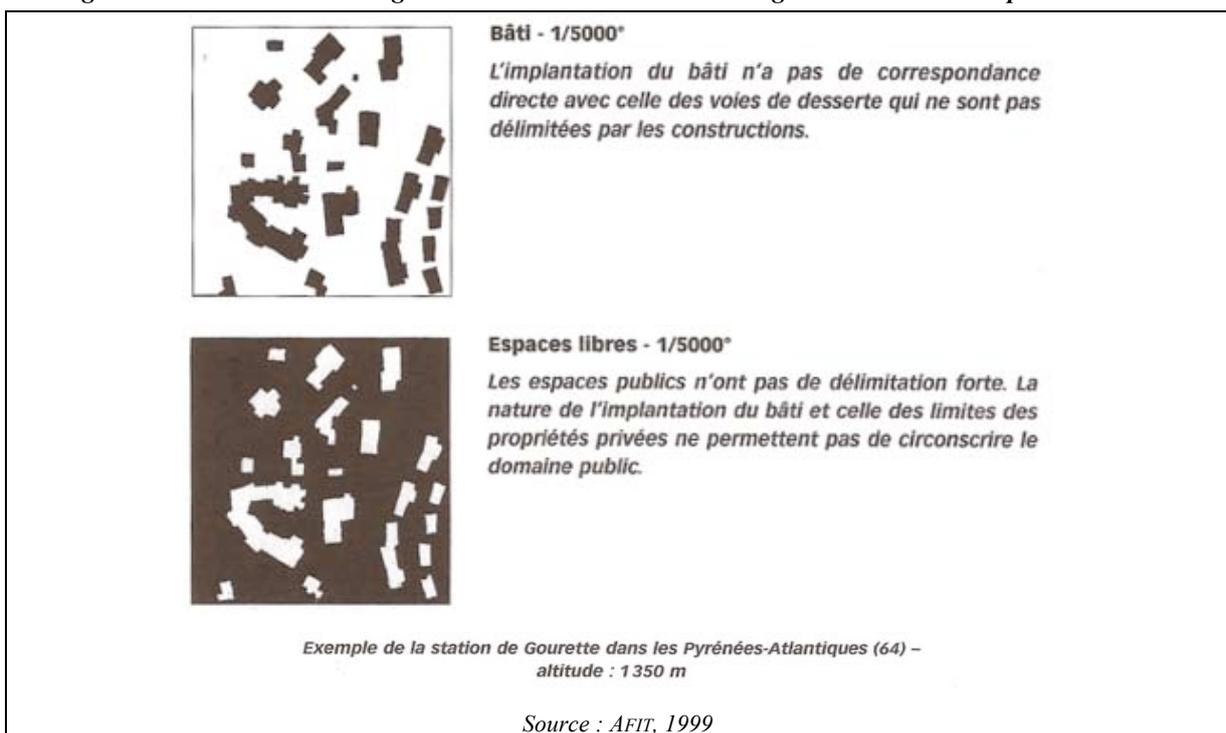
2.3. Les espaces publics des stations en question

Les cas de Gourette et de Seignosse-Océan sont présentés de façon clairement distincte, étant donné la place et le traitement originellement différents qu'ont pu tenir les espaces publics dans les modalités de leur création. Alors que la station de Gourette (station de "deuxième génération" faiblement intégrée), n'a pas accordé une place fondamentale aux espaces publics en tant qu'espaces de rencontre et de convivialité, la station de Seignosse-le-Penon (conçue initialement comme une station relativement "intégrée") a, au contraire, accordé une place particulière aux espaces publics, place qui a toutefois été remise en question au fil du temps.

2.3.1. Gourette, des espaces publics sans délimitation forte

À Gourette, et plus généralement dans les stations de deuxième génération³¹⁵, le développement urbain fut directement lié aux opportunités foncières, ce qui s'est traduit par une diversité des règles constructives, une hétérogénéité de l'architecture et des variations d'alignement. Cette logique a conduit à la production d'espaces discontinus et fragmentés, sans délimitation forte (AFIT, 1999) – fig.55.

Figure 55. Modalités d'aménagement des stations de "deuxième génération" – l'exemple de Gourette



Le dimensionnement des espaces publics tient bien compte de la circulation motorisée, mais la croissance rapide et non-programmée de la station s'accompagne, de fait, d'inadéquations chroniques de ces espaces. Cette conception (ou plutôt cette absence de conception) a forgé des stations qui présentent aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements,

³¹⁵ Jean-claude POUTISSOU, pour le S.E.A.T.M., classe parmi les stations de deuxième génération : Courchevel, Méribel, Chamrousse, les Deux-Alpes, l'Alpes d'Huez, Orcières-Merlette, Serre Chevalier, Auron, Gourette, La Mongie, Pla d'Adet, etc.

faisant écho à ceux des villes nouvelles ou des banlieues construites à la même époque, selon des modèles relativement similaires. « *Les implantations des bâtiments relèvent de logiques individuelles des constructeurs qui cherchent à se garantir des échappées visuelles, un ensoleillement optimum, un accès facile. Les espaces publics se réduisent au vide qui subsiste entre des constructions au caractère hétéroclite* » (AFIT, 1999, p.75). Le traitement de l'espace public est de fait relativement pauvre. La place de la voiture est prépondérante, souvent aux dépens de celle des piétons peu encouragés à déambuler librement et sereinement dans la station. Les cheminements mixtes piétons/voitures sont majoritaires en station et la différenciation entre ces deux espaces est peu lisible (absence de trottoir ou de revêtements particuliers) – cliché 43. Ils font l'objet de nombreux conflits d'usage (situations d'insécurité pour les piétons, gêne à la circulation routière, etc.), renforcés par le stationnement sauvage sur le bas-côté qui réduit d'autant l'espace de circulation disponible.

Cliché 43. Prépondérance de la circulation motorisée sur la déambulation piétonne

Absence de délimitation entre les espaces de circulation (piétonne et motorisée)



Cliché : E. Hatt, février 2010

Prépondérance de la circulation motorisée au centre de la station : la place Sarrière, simple parking



Cliché : E. Hatt, février 2010

La multiplication des places de stationnement dans le centre de la station participe d'ailleurs d'une circulation importante en flux tendus (départs et arrivées de skieurs). De façon générale, si les jours de faible et de moyenne affluence, il n'y a pas de réels problèmes de circulation et de stationnements, en revanche, des difficultés se posent durant les jours et les heures de pointe, et ce, déjà depuis les années 1960-1970 (fig.56). En période de forte affluence (vacances scolaires et week-end, matinée et fin de journée), la multiplication des véhicules motorisés (cars et voitures) au cœur de la station peut provoquer de fortes difficultés de circulation.

Figure 56. Conflits d'usage aux heures de pointe

Gourette dans les années 1970



Source : Arripe, 1996

Gourette en 2010



Cliché : E. Hatt, février 2010

Les espaces de déambulation piétonne, pourtant propices aux échanges et aux rencontres, sont peu nombreux ; c'est essentiellement la dalle du Valentin qui joue ce rôle, comme est sensé en témoigner sa toponymie d'« esplanade ». Toutefois, l'unité urbaine piétonne constituée par l'esplanade du Valentin reste partielle. D'une part, l'esplanade instaure une forte coupure dans la station (différence de niveau entre la place Sarrière et la dalle du Valentin) rendant son accessibilité problématique. D'autre part, à la différence de niveaux qu'instaure l'esplanade du Valentin par rapport à la place Sarrière, s'ajoute également une rupture de niveau au sein même de l'esplanade qui induit la distinction entre deux espaces ("inférieur" et "supérieur") reliés par de petits escaliers (cliché 44).

Cliché 44. La dalle du Valentin : lisibilité et accessibilité limitées



Cliché : E. Hatt, février 2010



Cliché : E. Hatt, janvier 2010

Si le recours à la dalle permet de dissimuler l'automobile (en sous-sol) et de libérer de l'espace pour le piéton, elle engendre dans le même temps des problèmes à la fois de sécurité sous dalle et d'accessibilité entre dalle et rue, « entre le sol de la dalle et le « sol naturel » » (ALLAIN, 2005, p.202). L'"esplanade" du Valentin paraît difficilement accessible, à la fois *physiquement* (problématique des personnes à mobilité réduite) et *mentalement* (lisibilité limitée), comme en témoigne l'escalier qui en est principal point d'accès (cliché 45). Les personnes handicapées peuvent utiliser un ascenseur, mais il est privé (propriété du Valentin)

et oblige à en faire la demande à l'Office de tourisme (ce qui limite d'autant son accessibilité en toute autonomie).

Cliché 45. Un exemple de lisibilité limitée : l'escalier du Valentin



Cliché : E. Hatt, janvier 2010



Cliché : E. Hatt, février 2010



Cliché : E. Hatt, janvier 2011

On retrouve une autre difficulté inhérente au statut même de cette esplanade qui appartient à la co-propriété du Valentin (espace privé), bien que son usage soit largement public. Le Directeur général des services de la commune souligne à ce sujet que, « *par rapport à l'aménagement de l'esplanade du Valentin on a quand même un problème c'est que c'est un espace privé, appartenant à la copropriété, donc il y a un problème juridique de fond qui n'a jamais été résolu. Mais cette dalle est un espace public par destination. En termes de droits, bien que ce soit une voie privée elle est ouverte à la circulation publique donc le maire a ici des pouvoirs de police* »³¹⁶. La même problématique se retrouve d'ailleurs au niveau de la place Sarrière : « *on a un problème juridique ici, le tour d'échelle du bâtiment (bande de un mètre et demi) appartient à la copropriété, ce qui limite les possibilités d'intervention de la collectivité sur cet espace d'usage public (comme le dallage du sol, la réfection des façades, etc.)* »³¹⁷. Si, l'esplanade du Valentin est un pôle commercial et attractif majeur de Gourette, ses caractéristiques foncières (statut privé de la dalle supérieure – copropriété du Valentin) complexifient d'autant les possibilités d'intervention sur cet espace. La question de la coordination entre les acteurs publics et privés constitue ici un enjeu essentiel.

Autre espace central en station, le "front de neige"³¹⁸, pourtant naturellement propice aux retrouvailles (notamment à la mi-journée et en fin de journée), semble *a priori* peu délimité et organisé. Les regroupements massifs sur le bas des pistes peuvent engendrer saturation, engorgement et conflits d'usages (cliché 46). La liaison par le front de neige paraît assez mal organisée et peu sécurisée. C'est en définitive la connexion entre le front de neige et le cœur de station qui le dessert (Valentin/Sarrière) qui semble devoir être plus largement questionnée.

³¹⁶ Entretien du 17 juillet 2008.

³¹⁷ Entretien avec un chargé de mission à la Direction du développement du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, le 28 février 2008.

³¹⁸ Le front de neige ne se limite pas ici au front bâti mais est appréhendé plus largement comme l'espace de frontière entre l'urbain (le cadre bâti et l'espace public urbain) et la nature (l'espace public "naturel" que constitue la montagne).

Cliché 46. Conflits d'usage au niveau du front de neige, place Sarrière



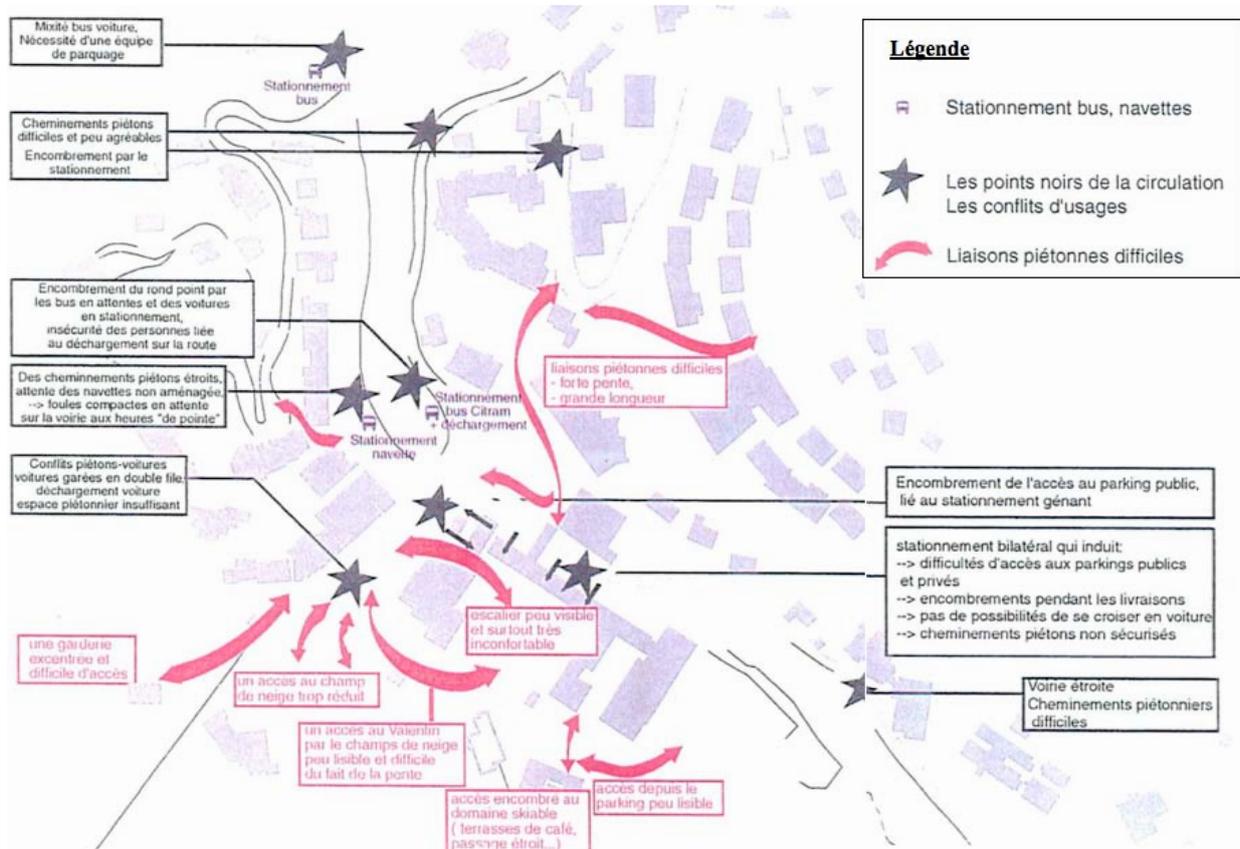
Cliché : E. Hatt, février 2010



Cliché : E. Hatt, janvier 2010

De même, s'il existe des cheminements réservés aux piétons, offrant l'opportunité de balades agréables pour parcourir la station et son site, les tracés finissent souvent en "cul-de-sac" ou débouchent sur une route non aménagée pour les piétons, plutôt que de former un cheminement continu (une boucle) pourtant plus propice à la déambulation et à la lisibilité globale de la station. L'agence d'urbanisme Adour-Pyrénées a ainsi recensé en 2001 l'ensemble des conflits d'usage et des difficultés de liaisons au sein de la station (fig.57), analyse encore fortement d'actualité durant l'hiver 2010.

Figure 57. Identification des dysfonctionnements urbains à Gourette



Source : Agence d'urbanisme Adour Pyrénées, 2001

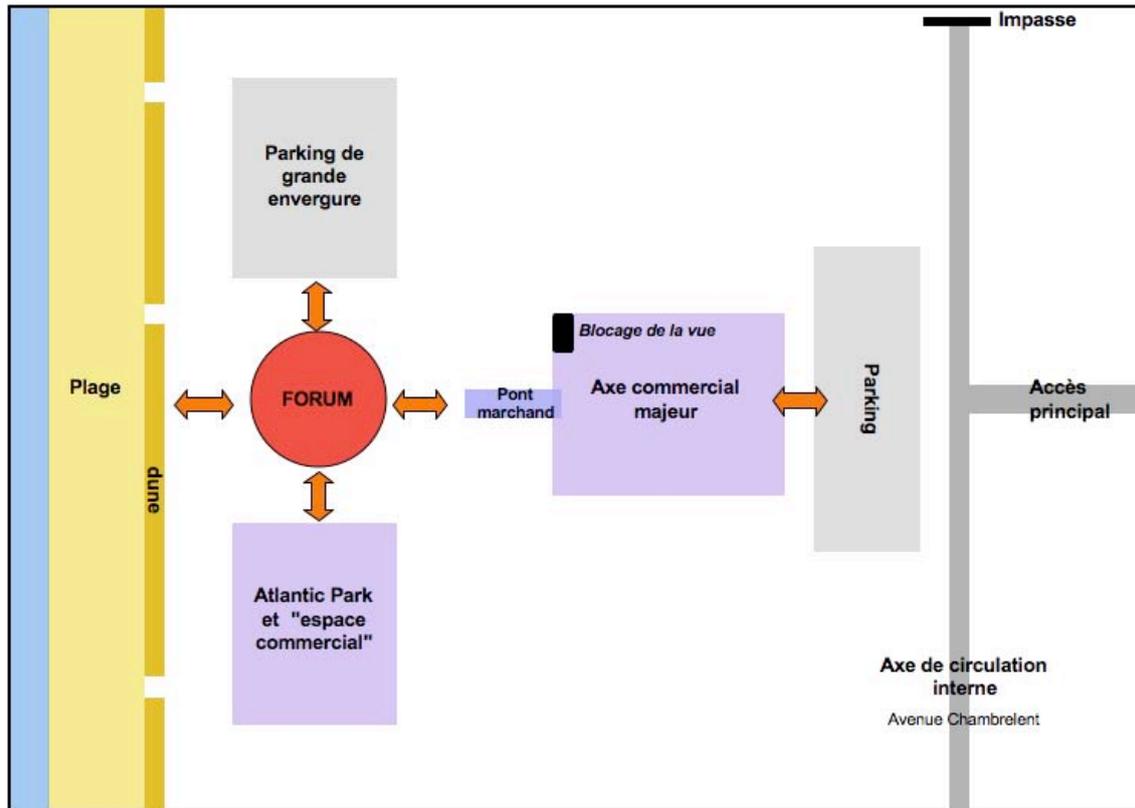
Finalement, la limite entre les espaces (publics/privés, automobiles/piétons, voire ville/nature) est souvent peu lisible. Les soucis de la gestion des flux et de la circulation motorisée ont occulté la nécessité de considérer les espaces publics touristiques comme des lieux de rencontres, d'échanges, de sociabilités privilégiés. Créée par des urbains, pour des urbains en quête d'une pratique intensive de sports d'hiver, cette station de deuxième génération à la symbolique urbaine omniprésente n'a guère pensé la dimension sensible et symbolique de ses espaces publics ; problématiques auxquelles elle cherche désormais à répondre.

2.3.2. Seignosse-le-Penon, des espaces publics délaissés

À Seignosse, la situation est un peu différente. Ce que l'on ne nommait pas encore l'espace public est au centre des attentions dans le projet de création de la station. Les espaces publics ont été pensés et intégrés dès leur origine dans les plans d'aménagement de l'architecte Jean MARTY³¹⁹. Toutefois, la mise en œuvre des plans et les évolutions qu'a connues la station conduisent également à se questionner sur la place des espaces publics dans cette station, en partant du principe que la qualité des espaces publics n'est jamais acquise définitivement ; elle repose sur un processus complexe de constructions et de perceptions. On observe par exemple aisément, lors des démarches d'observation directe sur le terrain, la faiblesse des liaisons entre les différentes unités paysagères de la station, le vieillissement des espaces publics, le manque de lisibilité entre les "espaces limites" (public/ privé, ville/nature, etc.), etc. La copropriété du "forum" focalise aujourd'hui les critiques. Le forum est fustigé par le maire en 2005 (Seignosse-Magazine, 2005). Il le compare à un "Fast Food Beach" rassemblant « des bars à moules et autres sandwicheries de bas étage », mettant clairement en cause « certains copropriétaires ». Il pointe la responsabilité du secteur privé, prônant la mise en œuvre d'une réflexion concertée. On peut toutefois douter que cet édito « pamphlet » n'apaise les relations et ne participe à l'établissement d'un climat de confiance entre les divers acteurs (confiance pourtant indispensable à l'instauration d'une gouvernance publique/privée apaisée). Reste un constat : l'espace du forum a vieilli. Considéré comme un « haut lieu de promenade, d'artisanat et de vie dans les années 1970 » (Seignosse-Magazine, 2005), cet espace est aujourd'hui refermé sur lui-même et dégradé. Ce lieu névralgique (fig.58) qui structure le lien entre le parc aquatique, les parkings et les plages, semble désormais paradoxalement tourner le dos à l'océan.

³¹⁹ Le centre du Penon avec les places Gentille, Castille et le Forum est une zone commerciale aménagée essentiellement pour la déambulation piétonne (au cœur du projet de « station intégrée »).

Figure 58. Le Forum, un espace névralgique dans l'organisation du Penon



Conception : E. Hatt, 2009, d'après CREHAM, 2001

Le forum est largement critiqué par les habitants interrogés. Quand on leur demande ce qu'évoque pour eux le forum, ils sont assez fermes. Certains parlent de « *verrue* »³²⁰. D'autres, comme cette habitante du Penon³²¹, affirment que : « *le forum, pour moi, c'est à éviter. C'est la seule pensée que j'ai : à éviter, hiver comme été. L'hiver, c'est glauque, on se croirait dans le tiers-monde avec les tôles ondulées et les tags. [...] Et alors l'été, à super éviter ! On a des activités culturelles qui ne portent que le nom de culturelles, c'est lamentable, ça fait peur. Même l'été c'est moche. Les gens transitent par cette place, c'est toujours plein, ça grouille un peu, il y a kebab, panini, leurs trucs en bois où il y a des danses landaises avec des paniers en bois et des sabots, bon on se demande si ce n'est pas sorti d'un autre monde, ça ne représente absolument pas la vie d'ici* ». Cette habitante met en place des stratégies d'évitement. Elle souligne qu'elle tâche d'éviter ce lieu (« *j'arrive à l'éviter* »), comme la majorité des gens qui habitent ici et qui ne vont pas à la plage du Penon, « *surpeuplée* » en pleine période estivale. De même, selon un autre habitant du Penon³²², « *le forum, pour moi, ça, c'est un souci. C'est un souci pour le Penon et pour la commune [...] Ça c'est un souci car ça part un peu en sucette, un peu en ruine même. Pour l'image ce n'est vraiment pas terrible. Parce qu'on veut fidéliser une clientèle touristique, mais si on n'a rien à lui proposer, qu'on n'a à lui proposer qu'un truc qui part en sucette alors que c'est au bord de la côte, ce n'est pas terrible* ».

³²⁰ Entretien avec un habitant du Penon, réalisé le 9 février 2010.

³²¹ Entretien du 21 janvier 2009.

³²² Entretien du 22 janvier 2009.

Le centre commercial et d'animation du forum est une copropriété divisée en 37 lots, regroupant 27 copropriétaires (composés de 23 propriétaires de locaux commerciaux, un forain propriétaire de son lot non bâti et trois propriétaires de logements) et deux propriétaires de fonds de commerce (CREHAM, 2001). Cette copropriété est touchée, depuis une quinzaine d'années, par un phénomène de désengagement commercial des propriétaires qui partent à la retraite ou ne se soucient guère de la perte d'intérêt commercial de propriétés dans lesquelles ils ont pu, peu à peu, se désengager, n'exploitant plus les commerces parfois mis en gérance (CREHAM, 2001). La question de la gouvernance entre les acteurs publics et les acteurs privés de la station se pose avec acuité. Un élu à l'urbanisme s'interroge sur cette question : « comment imposer à des copropriétaires, dont le seul objectif c'est une rentabilité financière pépère, le fait de revoir complètement ce qui est, pour eux, un outil de travail et, pour nous, un cadre de vie ? »³²³. Hormis les espaces récemment reprisés (le pont marchand et la place Castille), le cadre bâti, comme les espaces libres du forum, sont, quant à eux, fortement dégradés. Les difficultés sont multiples : problèmes d'étanchéité des toitures-terrasses et vieillissement des ossatures bois des façades extérieures de la copropriété, revêtements des sols désagrégés, carence de l'éclairage public, déficit de mobilier urbain, manque d'entretien des rares espaces verts, etc. L'ancien Directeur général des services, qui fut en charge de la création de la station, considère à ce sujet que le manque d'entretien est un corollaire de la forte saisonnalité : « ces commerces étaient exploités durant trois ou quatre mois, mais le reste du temps personne ne les entretenait »³²⁴. Cet espace qui se voulait être un forum, au sens premier du terme, c'est-à-dire l'équivalent moderne de la place du marché antique³²⁵ (LAMIZET et SANSON, 1997, p.64), cet archétype de toute place pour Camillo SITTE, ne répond plus aujourd'hui à de telles attentes. La conception "introvertie" du forum, c'est-à-dire son organisation autour d'un espace central qui se retrouve déconnecté des autres espaces publics de la station, produit du même coup de nombreuses façades arrières difficiles à entretenir. La façade Nord – lieu de jonction entre les parkings, la plage et le forum – est, de ce point de vue, particulièrement significative. C'est une façade aveugle et taguée qui semble paradoxalement tourner le dos à l'accès principal de la plage du Penon (cliché 47).

³²³ Entretien du 20 janvier 2009.

³²⁴ Entretien du 11 février 2009.

³²⁵ Le forum désigne ainsi à l'origine la « vaste place dallée, entourée de portiques, qui constitue, à la jonction du cardo et du decumanus, le centre vital des villes romaines ; lieu privilégié de rencontre, il rassemble progressivement les fonctions juridique, religieuse, politique, culturelle et commerciale » (MERLIN et CHOAY, 2009 p.402). Comme le terme d'agora, celui de forum est – abusivement – passé dans le langage urbanistique pour désigner un lieu de rencontre publique (quels que soient les usages et les caractéristiques formelles de celui-ci).

Cliché 47. Le forum : un espace dégradé



Cliché : E. Hatt, février 2009



Cliché : E. Hatt, août 2009



Cliché : E. Hatt, août 2009



Cliché : E. Hatt, août 2009

Toutefois, cette focalisation sur le forum, en tant qu'espace névralgique (dont l'image dégradée risque d'affecter, du même coup, la perception générale de la station), conduit à occulter les problématiques plus générales que rencontre la station. Les enjeux sont plus globaux : la question des espaces publics, de leur continuité, de leur lisibilité, ne se limite pas à l'espace, effectivement stratégique, du forum. Il s'agit d'observer la station dans sa globalité. L'une des difficultés tient dans le manque de lisibilité des limites public/privé (CREHAM, 2001). D'une part, de nombreux espaces privés sont d'usage public (espaces non bâtis du forum et abords de la place Gentille par exemple). D'autre part, des espaces publics sont "privatisés" ou "marginalisés" (comme la place de l'Escargot à l'arrière de la discothèque). « *Espaces privés et espaces publics se confondent : il en résulte une banalisation et une déstructuration du tissu urbain* » (PLU, 2005, p.62) – cliché 48.

Cliché 48. Le forum, des limites public/privé peu lisibles



Cliché : E. Hatt, août 2009



Cliché : E. Hatt, juin 2009

On peut également souligner que, dans la station, les pôles d'animation se côtoient le plus souvent sans réellement s'inter-relier, ce qui limite d'autant les possibilités de l'envisager comme un lieu de sociabilité continue. Si l'automobile constitue le mode de déplacement privilégié, l'interconnexion entre les différentes unités de loisirs par les autres moyens de déplacement est plus difficile (fig.59). Certes, la déambulation piétonne a été mieux envisagée dans cette station. Un cheminement permet par exemple de parcourir la station d'Ouest en Est, de l'office de tourisme (à l'entrée de la station) jusqu'à la plage. De même, un cheminement perpendiculaire Nord/Sud longe le parc aquatique, depuis le forum et les plages en allant vers les Bourdaines. Ces axes alimentent la zone commerciale et la plage en flux piétonniers. Toutefois, ces aménagements piétonniers restent très ponctuels, au niveau principalement de la centralité. On peut d'ailleurs observer que la première phase d'aménagement, débutée avant l'action du Conseil général dans le quartier des Estagnots, n'a, quant à elle, pas permis la prise en compte préalable de ces voies piétonnes dans l'organisation spatiale. Cette histoire urbanistique différente (qui fut plus l'objet d'opérations au coup par coup, non intégrées dans un schéma global d'aménagement) participe aujourd'hui à l'absence d'un véritable pôle central dans ce quartier dont l'ordonnancement des zones bâties et de la voirie ne laisse guère de place aux piétons. Plus largement, les cheminements piétonniers ne tissent pas un réseau cohérent et global à l'échelle de la station. Les "portions" de cheminement piéton débouchent souvent sur des espaces de circulation ou de stationnement automobile, ce qui limite d'autant la lisibilité de leurs parcours (cliché 49).

Cliché 49. Coupures de cheminement entre le Penon et les Bourdaines

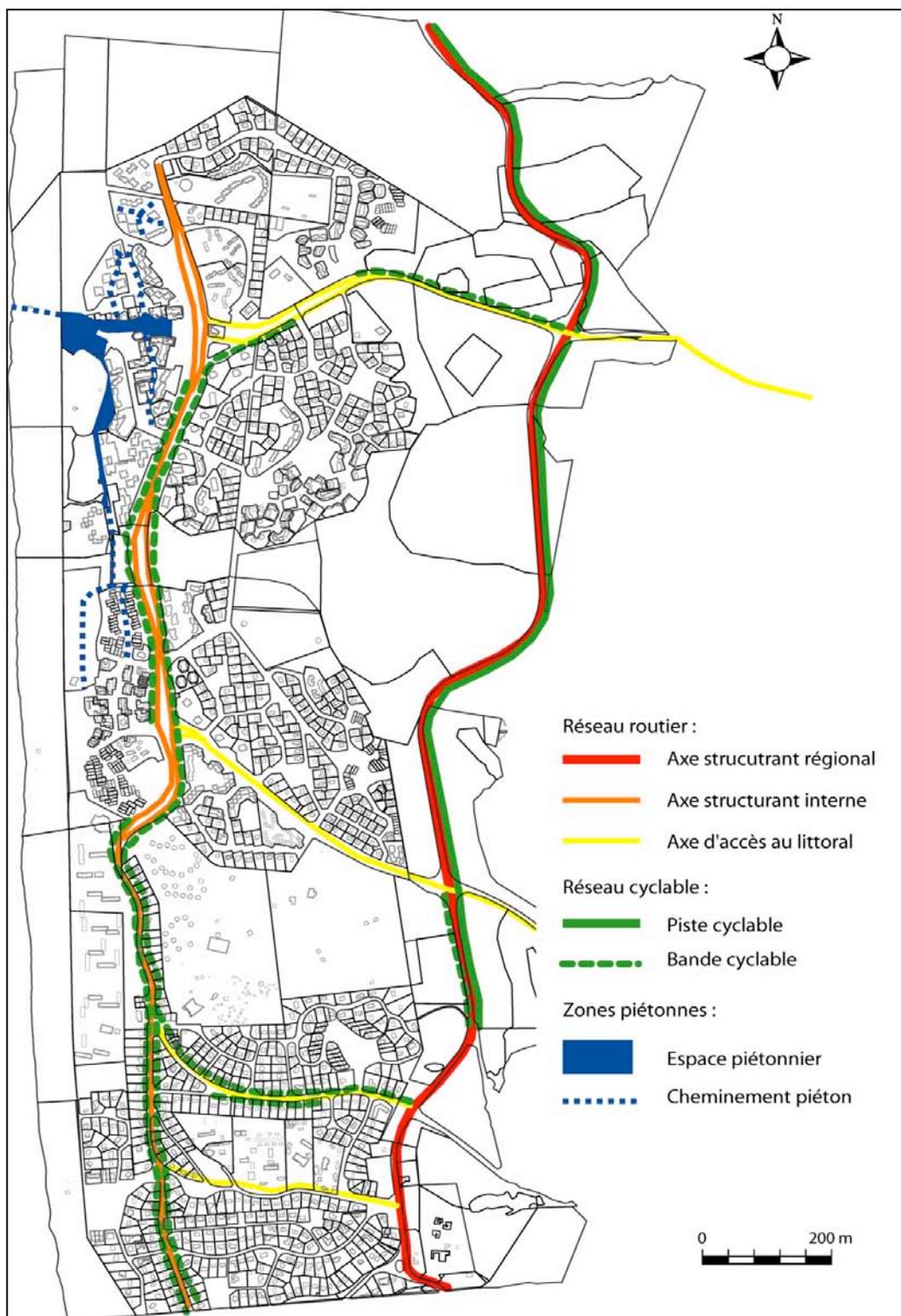


Cliché : E. Hatt, octobre 2008



Cliché : E. Hatt, août 2009

Figure 59. Organisation viaire de Seignosse-le-Penon



Conception : G. Fablet, 2009, d'après PLU (2005)

Les espaces publics ont également évolué et ont parfois été détournés de leur vocation première. Les liaisons entre les espaces publics et les espaces privés ont souvent perdu en cohérence et en lisibilité. Cette évolution est particulièrement visible au niveau du Penon. (cliché 50) Le cas du pont marchand et des piscines d'eau de mer est symptomatique de ces marques laissées par le temps qui passe.

Cliché 50. Le forum à la fin des années 1960 : commerces ouverts et promenade en bois



Source : Seignosse Magazine, 2005, p.23

L'incendie qui a touché en 1995 le pont-marchand en bois (cliché 51) a conduit à sa reconstruction dont l'insertion au site a pu être questionnée. La deuxième version du pont-marchand émerge en 1998. Le bois ne sert plus que d'ossature à la dalle en béton. Cette galerie – devenue commerçante – est désormais fermée, condamnant l'accès visuel, et plus largement physique, à la dune et à la plage du Penon, d'autant qu'elle n'est accessible qu'en pleine saison (cliché 52).

Cliché 51. Le pont-marchand en bois, dans les années 1970



Source : Ina.fr

Cliché 52. Un pont marchand qui obscurcit l'accès visuel au littoral



Cliché : E. Hatt, juin 2009



Cliché : E. Hatt, mai 2010

En dissociant espace de la voirie motorisée en rez-de-chaussée et espace piétonnier sur dalle, cette conception donne également lieu à la formation d'un espace résiduel relativement difficile à utiliser et à entretenir face aux nombreuses dégradations dont il fait l'objet (CREHAM, 2001, p.8, VLES, HATT *et al.*, 2009). On retrouve l'une des limites de l'architecture moderne largement mise en évidence dans les villes : « *en voulant libérer le sol, l'architecture a nié tout rapport avec celui-ci, comme si tout bâtiment n'était pas implanté quelque part. Et par là même cette transition se trouva souvent négligée, donc ratée, entraînant ces rez-de-chaussée ou ces espaces sous pilotis si difficiles à gérer, car davantage pensés comme un solde, ou une corvée, que comme espaces à valeur positive, et donc à fonctions affirmées* » (PIRON, in PICON-LEFEBVRE, 1997, p.8) – cliché 53.

Cliché 53. Difficultés d'entretien des espaces résiduels du pont-marchand



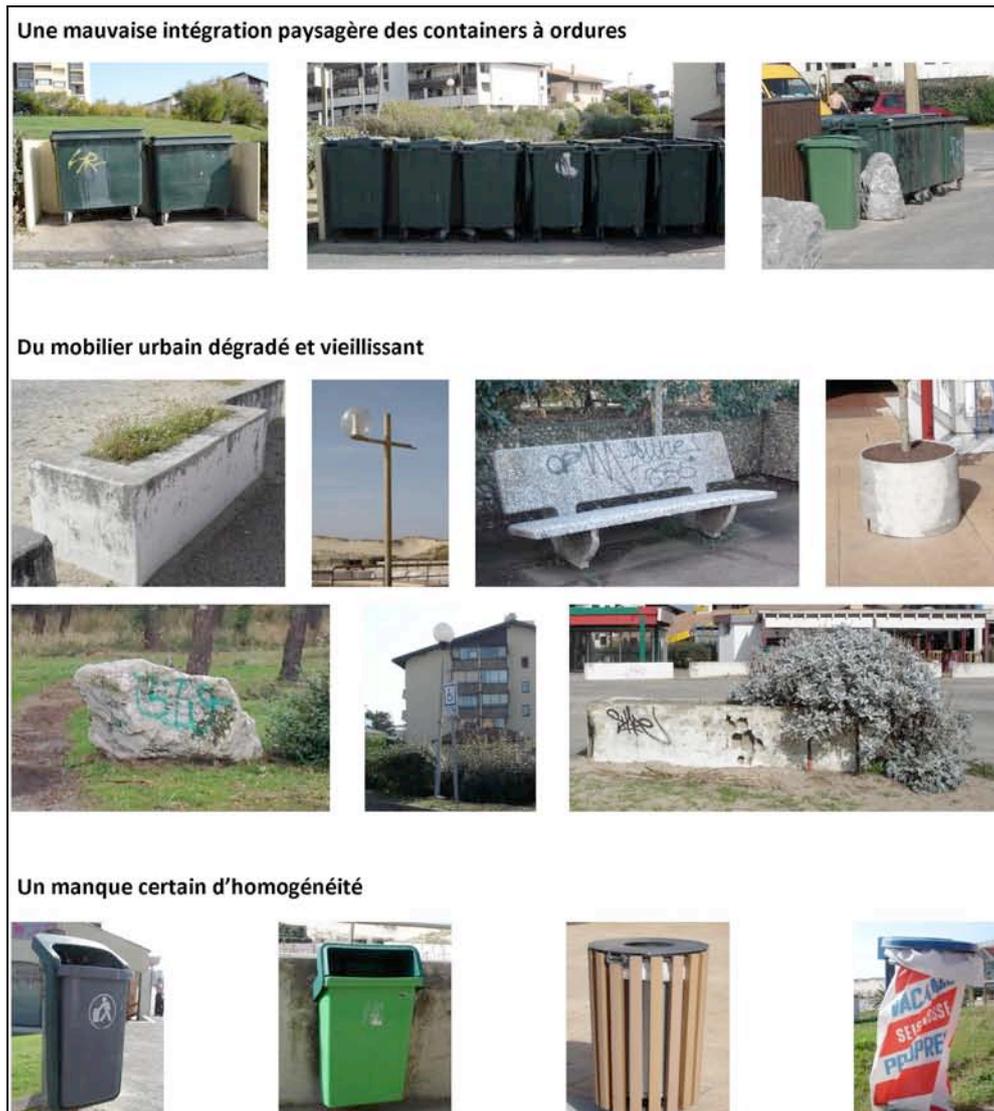
Cliché : E. Hatt, août 2009



Cliché : E. Hatt, août 2009

La problématique de l'entretien de l'espace public dépasse d'ailleurs largement cet espace résiduel. L'entretien quotidien des espaces publics se pose en termes de mobilier urbain, mais aussi de traitement des sols. Certains lieux ont été réhabilités récemment (la place Castille et la zone piétonne face au parc aquatique) et disposent de fait d'un mobilier urbain renouvelé. Par contre, d'autres quartiers laissent apparaître un mobilier urbain souvent dégradé et très hétérogène (fig.60).

Figure 60. Lacunes d'entretien du mobilier urbain à Seignosse-Océan



Source : Vlès, Hatt (dir.), 2009 – réalisation : Cucurulo, Fablet et al.

Dans le même ordre d'idée, on constate que les bassins d'eau de mer, qui structuraient d'une certaine façon l'espace public qui les bordait, ont également disparu dans les années 1990. Le parc aquatique qui a émergé en 1999 (emprise de 2800 m²) ne les remplace que partiellement, ne couvrant pas toute l'emprise. Cette évolution interroge la gestion des espaces non compris dans le parc et le traitement des limites entre l'espace privé du parc et l'espace public attenant (cliché 54).

Cliché 54. Des limites public/privé difficilement traitées au niveau du parc aquatique



Cliché : E. Hatt, juin 2009



Cliché : E. Hatt, mai 2010



Cliché : E. Hatt, juin 2009

Les premières observations *in situ* pointent un décrochage de Seignosse-le-Penon, dont l'obsolescence accélérée est liée à un ensemble de facteurs, parmi lesquels :

- La perte d'éléments attractifs : les résidences hier modernes sont aujourd'hui désuètes, les bassins d'eau de mer autour desquels avaient été mis en scène de nombreux commerces et résidences ont disparu, le parc aquatique ne comble que partiellement cet espace, etc.

- La dégradation de l'espace public : les interventions actuelles ne permettent pas encore de la compenser, elle engendre des stratégies de repli (golf, certaines résidences, etc.) ou de descente en gamme (commerces peu attractifs, résidences délabrées, etc.).

Certains lisent dans cette évolution les conséquences du désengagement de la SATEL de l'aménagement de la station dans les années 1980. Pour l'un des ingénieurs de la SATEL, de 1974 à 1988 (Bernard VERDIER, cité par Seignosse-Magazine, 2005, p.26), après le départ de la SATEL, qui gérait de multiples tâches (bassins d'eau de mer, entretien des espaces verts, animation, etc.), la commune a mis du temps à s'approprier la station³²⁶ – et le coût engendré pour son bon fonctionnement (entretien de la plage, gestion des équipements publics, etc.). L'ancien Directeur général en charge des services de la commune dans les années 1960 confirme cette idée, soulignant que « *quand la SATEL à l'époque était là c'est elle qui en assurait l'entretien et non la commune au plan financier. Quand la SATEL s'est retirée, c'est la commune qui s'est retrouvée devant ses responsabilités. Ça a été moins entretenu* »³²⁷. Il étend d'ailleurs cette remarque à la copropriété du forum, considérant que « *ça a été vendu au départ en copropriété mais à l'époque c'était la SATEL qui avait réalisé et qui gérait la copropriété. Comme la SATEL était une SEM elle entretenait et les gens ne payaient jamais de cote part. Quand la SATEL a abandonné la gestion de la station, les propriétaires ont du entretenir eux-mêmes* ». Ces évolutions interrogent aujourd'hui les responsables politiques locaux en charge de l'aménagement et du développement touristique. Les collectivités territoriales du département et de la région soulignent par exemple que « *depuis les réalisations initiées par la MIACA, plus de trente ans ont passé, les structures ont vieilli, les résidences secondaires se sont multipliées sans véritable contrôle, les attentes des touristes ont changé, tout comme l'agencement des acteurs institutionnels* » (Préfecture de la Région Aquitaine, Mission Littoral et Conseil général d'Aquitaine, 2002, p.84). Le maire de Seignosse, Ladislav DE HOYOS, dans l'édito du huitième numéro de Seignosse-Magazine, en 2005, fait part quant à lui de ses inquiétudes concernant l'avenir de la station : « *que reste-t-il aujourd'hui ? Un Penon mort en hiver, un "Forum" en perte de vitesse, des bassins d'eau de mer (les plus grands d'Europe) comblés par le sable, une estacade en ruine et une gigantesque salle de spectacles désespérément vide. Certes le parc aquatique a modernisé l'ensemble, mais les commerces perdaient en qualité. Ce parc, déficitaire, n'a pas suffi à redorer le blason. Alors que faire pour redonner aujourd'hui à Seignosse cet aspect de station où il fait bon vivre, sereinement, sans bruit, sans tags, sans dealers de stupéfiants ?* ».

³²⁶ On retrouve d'ailleurs ici la tendance ancienne à considérer les acteurs locaux comme incapables d'assurer leur développement (ce qui justifie du même coup l'intervention de la puissance publique départementale ou étatique).

³²⁷ Entretien du 11 février 2009.

Représentatives à la fois de l'émergence de la « société des loisirs », de l'euphorie des « Trente glorieuses », de la pensée moderne architecturale comme sociale, ces stations sont les témoins d'une époque révolue. Le manque de perspectives de long terme questionne ardemment la pérennité des stations touristiques du littoral et, plus encore, de montagne. Elles sont entrées dans un contexte marchand difficile (marché considéré comme mature, concurrence accrue des autres destinations, etc.) et sont confrontées aujourd'hui à une phase complexe de poursuite du cycle d'investissement pour remplacer les équipements vieillissants (FRANÇOIS, 2007, p.138). Les communes supports de ces stations (tab.9) s'interrogent depuis une dizaine d'années sur les enjeux de la requalification urbaine et paysagère. Elles s'investissent peu à peu dans ce contexte à concevoir un projet d'aménagement sur le long terme³²⁸, dans lequel l'espace public tient une place non négligeable.

Tableau 9. Tableau synthétique sur les stations étudiées

	Seignosse-Océan	Gourette
Département	Landes (40)	Pyrénées-Atlantiques (64)
Commune de rattachement	Seignosse	Eaux-Bonnes
Maire (2008-2012)	Ladislav DE HOYOS	Louis CARRERE-GEE
Distance bourg/station	6km (route)	9km (route)
Altitude	0m	1350m
Date de lancement de la station	1959	1957
Nombre d'habitants dans la commune en 2007 <i>Source : Insee, RP2007 exploitations principales.</i>	2955	425
Nombre d'habitants dans la station <i>Source : données communales</i>	Environ 800 (recensement actuel)	155 en 2006
Capacité d'hébergement touristique en 2008 (en lits) <i>Source : CDT des Landes, 2008 – Comète, 2009</i>	36 884	7 800 à Gourette (2 300 aux Eaux-Bonnes)
Part des lits marchands dans la capacité totale d'hébergement <i>Source : CDT des Landes, 2008 – Comète, 2009</i>	31%	29%
Équipements et espaces touristiques structurants <i>Source : PLU, 2005</i>	<ul style="list-style-type: none"> - 6km de plage et 2500 hectares de forêt - un golf de 18 trous - un parc aquatique - une salle polyvalente de 1500 places - etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - 30km de pistes de ski alpin (25 pistes) - 11 remontées mécaniques - un espace thermal aux Eaux-Bonnes - etc.

³²⁸ Il s'agit également ici de mieux répondre à l'évolution des pratiques de subventionnement des collectivités territoriales (Conseil général et Conseil régional) et, notamment, au passage progressif d'une logique de guichets à une logique de projet dans laquelle la demande de financement doit s'inscrire dans un projet de développement à moyen et long terme.

3. Les prémisses du changement : des stations en voie de requalification

Face à leur inadaptation, à la fois structurelle et conjoncturelle, les collectivités locales s'interrogent sur le devenir des stations cinquantenaires dont elles sont les supports et commencent à questionner leur cadre urbain et paysager.

3.1. De Seignosse-le-Penon à Seignosse-Océan : une station en quête de sens

À Seignosse-Océan, les interventions sur les lieux urbains se sont multipliées depuis la fin des années 1990 pour faire face aux évolutions rencontrées. Elles restent toutefois relativement éparses jusqu'à leur structuration dans le projet local d'urbanisme, en 2005.

3.1.1. Multiplication des interventions sur les lieux urbains de la station

Face à l'opportunité d'une extension du marché touristique³²⁹, la municipalité se révèle soucieuse, depuis la fin des années 1990, de redynamiser la station dont elle est le support en renouvelant son image. Dans ce contexte, les nouveaux locaux de l'office de tourisme sont inaugurés en 1997, le parc aquatique est construit en 1999 (à l'emplacement des anciens bassins d'eau de mer), une nouvelle piste cyclable Est-Ouest est créée en 2004, la place Castille a été réhabilitée en 2005 (mise en conformité avec la loi Handicap), une démarche progressive d'aménagement des accès aux plages a été entreprise (elle est axée sur la remise à niveau de leurs équipements), la rénovation de la signalétique est aujourd'hui terminée, etc. Les actions se succèdent, sans pour autant faire l'objet d'un projet d'ensemble. Mesure symbolique s'il en est, la modification du nom de la station a même été engagée en 2009 : Seignosse-le-Penon est devenue Seignosse-Océan. Il est intéressant de s'interroger sur le choix opéré. Comme l'a souligné Bernard DEBARBIEUX (in BAILLY, FERRAS, GUERIN et GUMUCHIAN, 1989, p.106), dans ses travaux sur les représentations de la haute montagne, « on peut clairement suivre à travers la toponymie les changements de valeurs et de fonctions accordées à l'espace, les changements de représentations des sociétés correspondantes ». Nommer le lieu revient à « étiqueter l'espace », à lui « donner du sens » (ou toutefois à chercher à lui en donner), voire à conférer une forme de « structure à l'espace ». La nomination de l'espace, réalisée par les professionnels de l'activité touristique (promoteurs, commerçants, etc.) et les élus locaux, est pour eux un moyen – plus ou moins conscient – de baliser cet espace touristique de signes identifiables, voire rassurant pour la clientèle³³⁰. Dans le cas de Seignosse, l'un des objectifs sous-jacents à cette évolution toponymique consiste à accentuer la lisibilité à l'océan afin de redonner du sens à la station. Selon le maire de Seignosse, une des difficultés de la station (en comparaison à ses voisines d'Hossegor et de

³²⁹ Cette potentialité est liée à la proximité du Sud des Landes avec la côte basque, à la croissance du marché espagnol, au développement des infrastructures de transport (T.G.V., aéroport de Biarritz) ou encore à l'ouverture des frontières européennes.

³³⁰ On peut d'ailleurs observer le même processus à Gourette, où la directrice du Belambra a fait modifier l'adresse de cette structure, trouvant que l'ancienne adresse « quartier Tortes » était trop peu lisible, lui préférant ainsi la dénomination « route de l'Aubisque » pour la dimension symbolique que confère ce "point de repère" (entretien du 25 février 2010).

Capbreton) tient dans le fait que la dune masque l'océan. Il s'agit selon lui « *de porter à la connaissance de nos estivants la proximité de l'océan* »³³¹. Les habitants interrogés sur cette question, s'ils n'avaient pas tous été informés de cette évolution en cours, s'avèrent dans l'ensemble l'apprécier, avec plus ou moins d'enthousiasme, soulignant que « *ça donnera peut-être un peu de cachet à Seignosse [...] Je trouve que c'est mignon : « j'habite à Seignosse-Océan », c'est sympa !* »³³², ou encore, « *c'est un peu à la mode de rebaptiser les stations balnéaires [...] C'est sûr que Seignosse-Océan c'est un peu plus poétique que Seignosse-le-Penon, mais bon...pourquoi pas, ça me laisse froid* »³³³. Reste que modifier la toponymie ne semble aujourd'hui pas suffisant.

C'est dans ce contexte évolutif que la requalification urbaine s'est peu à peu posée comme un enjeu essentiel d'attractivité pour la collectivité. Les premières études pour concevoir un projet d'aménagement ont été lancées dès 2001 (CREHAM, SATEL) ; elles restent toutefois globalement centrées sur la question du forum. Depuis 2005, ces analyses et recommandations ont été en partie intégrées au PLU (2005, p.69).

3.1.2. Vers un projet global de requalification urbaine

L'élaboration du PLU, finalisée en 2005, a conduit la commune à concevoir son évolution urbaine en termes de projet. La municipalité affirme alors sa volonté d'asseoir le développement de la station à partir de deux axes complémentaires : la sauvegarde de son organisation urbanistique originelle et la réorientation de sa vocation jusqu'alors essentiellement touristique.

La sauvegarde de l'organisation urbanistique existante s'appuie sur plusieurs éléments. Il s'agit tout d'abord d'assurer la réhabilitation des espaces publics dénaturés tout en accentuant la création de cheminements pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite, en front de mer et à l'arrière de la dune. De même, l'objectif du maintien des équipements permettant une accessibilité aisée à la plage (aires de stationnement nombreuses, préservation des grands axes d'accès et de desserte, renforcement de la présence des pistes cyclables) est affirmé, tout comme le rétablissement de la politique d'origine de conservation des espaces verts dans la proximité des zones construites. Enfin, il s'agirait de créer une véritable centralité aux Bourdaines (à partir du schéma d'organisation présent au Penon).

Au-delà de cette plus grande attention portée à l'espace public, la commune envisage un second axe essentiel de développement, qui repose d'ailleurs en partie sur la réussite du premier. Elle souhaite encourager le passage d'un fonctionnement saisonnier (vocation touristique de la station) à un fonctionnement permanent (la station comme lieu de vie³³⁴). Si les principes sont intéressants et marquent une relative rupture avec le laisser-aller des

³³¹ Entretien du 30 avril 2008.

³³² Entretien du 21 janvier 2009 avec une habitante du Penon.

³³³ Entretien du 19 janvier 2009 avec un habitant des Estagnots.

³³⁴ On peut d'ailleurs noter que ce lieu de vie est ici conçu comme un lieu de vie permanent (pour la population permanente en croissance), mais pourrait également être appréhendé comme un lieu de vie temporaire (des touristes, excursionnistes et propriétaires de résidences secondaires).

décennies précédentes (en mettant résolument l'accent sur le rôle et les enjeux que représentent la gestion et la requalification de l'espace public), les préconisations pour les mettre en œuvre ne changent toutefois pas fondamentalement : la vente de produits immobiliers reste inéluctablement centrale dans cette dynamique. Comme le suggère l'étude du CREHAM (2001) portant sur la requalification urbaine et paysagère de la station du Penon, l'objectif consiste à dégager des recettes de financements par l'affectation des espaces publics (résiduels ou sous-utilisés) au domaine privé (vente à la construction). Le cercle vicieux immobilier-infrastructures ne semble toujours pas avoir été dépassé dans ce domaine où les contraintes économiques de retour sur investissement ne sont pas négligeables.

Reste que, à partir de l'identification de ces deux objectifs, le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) de la commune de Seignosse se fixe six axes de travail structurant le projet d'aménagement de la station (PLU, 2005) :

- le renouvellement urbain, en envisageant la station comme une urbanisation d'ensemble achevée dont il convient de limiter l'extension ;
- la préservation de l'environnement et des sites, ce qui passe par le maintien des coupures d'urbanisation actuelles ou encore par la préservation des espaces et des milieux à fort intérêt écologique ;
- l'encadrement du développement des activités économiques et l'encouragement au développement des activités existantes d'hôtellerie ;
- l'optimisation et l'encadrement de l'aménagement touristique avec la poursuite des études concernant le redéploiement des activités du forum, la maîtrise de la fréquentation de la plage des Casernes et le soutien à l'adaptation de l'hôtellerie traditionnelle ;
- la préservation de la qualité du paysage urbain, en portant attention à limiter les extensions et en imposant également des règles strictes d'intégration architecturale et paysagère, afin de préserver des espaces interstitiels de toute urbanisation. Le cas du forum fait l'objet d'un traitement particulier (définition d'un périmètre d'urbanisation différencié) ;
- la définition des options en matière de déplacements urbains, structurée autour de la hiérarchisation des voies et le développement des déplacements doux.

La station est ainsi entrée sur la voie de la requalification urbaine par l'entremède d'un projet global d'aménagement des lieux urbains. Reste à s'interroger sur le regard que les touristes auxquels sont destinés ces espaces portent à leur égard, point abordé dans les chapitres suivants, après un retour sur les évolutions en cours à Gourette.

3.2. Gourette, de la restructuration du domaine skiable à la requalification urbaine

Prenant acte de l'évolution de son cadre urbain et paysager, la commune des Eaux-Bonnes a également envisagé la question de la requalification de la station de sports d'hiver de Gourette. La perte d'attractivité de son double thermal (la station des Eaux-Bonnes), durant le XX^e siècle, lui rappelle d'ailleurs constamment le statut éphémère des pratiques et des attentes touristiques. Leur évolution peut condamner une station perçue comme attractive à l'état de quasi-friche touristique en moins d'un siècle (HATT et VLES, 2009).

3.2.1. Un catalyseur du changement : la restructuration du domaine skiable

La requalification de la station est affichée comme un enjeu fort de cette nouvelle décennie. La station s'est lancée en 2000 dans une ambitieuse politique de reconquête d'attractivité touristique. Le réaménagement du domaine skiable, secteur phare des stations de sports d'hiver, est le symbole de l'évolution en cours, qu'il a largement contribué à impulser. Entre 2001 et 2005, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques a engagé un vaste programme de modernisation du domaine skiable dans le cadre du dispositif d'Unité touristique nouvelle (accordée en février 2001 par le préfet de la région Midi-Pyrénées). Le premier programme de 15 millions d'euros est lancé pour la période 2001-2003³³⁵. Le second volet, d'un montant de 23 millions est lancé sur la période 2003-2006³³⁶. Parallèlement à la modernisation du domaine skiable, la commune cherche aujourd'hui à inscrire cette modernisation dans l'aménagement même de la station (entendue comme entité urbaine). La question du rattrapage de l'espace urbain semble s'être naturellement posée. Comme le souligne le Directeur général des services de la commune, « *le domaine skiable a été structuré, il est optimal pour Gourette (les attentes de la clientèle le montrent), le Conseil général a été génial pour ça. Maintenant il reste la grosse harmonisation : la réponse de la ville par rapport à l'espace ski* »³³⁷.

Le projet urbain de la station est considéré comme un soutien d'accompagnement à l'optimisation du domaine skiable et au chiffre d'affaires des remontées mécaniques³³⁸. La commune s'est initialement investie dans la rénovation du parc immobilier, l'amélioration de la circulation et du stationnement (un plan de circulation a été établi en 1993), ou encore, la mise en place du reboisement et de la restauration de l'environnement. Plus largement, « *la*

³³⁵ Il concerne la construction d'un télésiège débrayable, la réalisation de la piste de la glacière et la construction d'une nouvelle réserve collinaire. L'adaptation au risque de changement climatique s'inscrit ainsi dans la dimension classique du recours à la production de neige artificielle (aujourd'hui appelée « neige de culture », terme moins explicite et plus "politiquement correct").

³³⁶ Il concerne la réalisation de l'espace débutant (au plateau du Bézou), la modernisation de l'accès au front de neige (le télésiège est remplacé par une télébenne débrayable), le remplacement de la télécabine supérieure par deux télésièges débrayables, l'agrandissement de l'espace skiable (de 80 à 125 hectares), la possibilité de prévoir la création de nouvelles pistes par sécurisation des zones avalanches et la construction de cinq-cent lits en résidence de tourisme (rive gauche du Gave du Valentin).

³³⁷ Entretien du 11 avril 2008.

³³⁸ Les collectivités locales affirment ainsi clairement que « *le projet départemental de modernisation du domaine skiable induit en termes de coût des obligations de résultat, sur le plan de l'optimisation de la gestion du domaine. Il vise une croissance minimale de 30% de la fréquentation et du chiffre d'affaires* » (Département des Pyrénées-Atlantiques et Commune des Eaux-Bonnes, p.13).

commune des Eaux-Bonnes et le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques considèrent que la modernisation du champ de neige ne peut suffire à la redynamisation de la station. Celle-ci doit valoriser son "plus concurrentiel". Le positionnement commercial, l'amélioration de la structure urbaine (circulation tous modes, espaces publics), l'émergence de nouveaux équipements, la diversification et le mode de distribution des hébergements touristiques, le développement des produits d'animation, sont autant de pistes de travail envisagées pour favoriser une attractivité nouvelle » (Syndicat Mixte de Gourette/Eaux-Bonnes, 2001, p.1). L'amélioration de la structure urbaine est affirmée comme un pan essentiel de l'attractivité touristique. Selon un chargé de mission à la Direction du développement au Conseil général des Pyrénées-Atlantiques³³⁹, le principal enjeu pour Gourette ne serait plus le domaine skiable, mais « la question de l'urbanité, la qualité urbaine », qui oblige à « travailler sur la station elle-même, pour s'affranchir de la présence tentaculaire de l'urbanisme des années 1970 et retrouver une urbanité ».

3.2.2. Du domaine skiable aux lieux urbains : déclinaison de la restructuration

Dans ce contexte, la commune des Eaux-Bonnes Gourette a été l'un des treize sites pilotes pour la mise en place d'une ORIL³⁴⁰, comme les communes supports des stations de La Pierre Saint-Martin et de Saint-Lary³⁴¹. Les premiers diagnostics pour un schéma directeur d'aménagement urbain sont lancés dès 2001 (Agence Adour-Pyrénées, puis cabinet Grésy).

Une « note sur le développement urbain de Gourette », non datée, mais disponible dans le dossier « ORIL » des archives communales, propose de mettre le piéton au cœur de la démarche de développement. Elle souligne que « le positionnement de la station de Gourette tend vers une amélioration de la qualité de vie, une préservation de l'environnement naturel et humain et une plus grande place donnée aux piétons vis-à-vis de la voiture. L'objectif est de transformer l'image fonctionnelle et urbaine de Gourette, en village station ». On peut toutefois s'interroger sur cet objectif paradoxal consistant à faire de Gourette, station clairement fondée sur un modèle urbain fordien, une « station-village ». Reste que les principes affirmés dans cette note proposent une approche en rupture avec la conception

³³⁹ Entretien du 17 octobre 2008.

³⁴⁰ La mise en œuvre de l'ORIL est confiée, par délibération du conseil municipal du 23 octobre 2003, à l'agence immobilière des Eaux-Bonnes qu'est la SEGEB qui assure le recrutement d'un chargé de mission et profite de l'appui technique de l'association de protection, amélioration, conservation et transformation de l'habitat du Béarn (PACT Béarn).

³⁴¹ À Saint-Lary (22 410 lits touristiques) le projet de réhabilitation relatif aux espaces publics s'ancre principalement sur le bourg avec la prévision de la modification des circulations, le développement d'un axe de liaison entre les différents équipements et sites remarquables et pose la question des réserves foncières dont la commune ne dispose pas. À La Pierre Saint-Martin (3000 lits touristiques), la thématique de la réhabilitation de l'immobilier a été initiée depuis 1995 suite à l'arrêté de péril sur la galerie commerciale prise par le conseil municipal. Considéré comme un « facteur déclenchant », il a permis de prendre conscience des enjeux de la qualité immobilière et urbanistique de la station. Un étude complète sur l'avenir de la station a alors été initiée par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques (stratégie marketing, audit de l'habitat, plan de requalification et de référencement de l'urbanisme). Concernant le volet espaces publics, il s'agit ainsi de remettre aux normes le centre commercial, de proposer un plan de restructuration de la station (engagé par le Conseil général) ancré sur la reprise des parkings, l'embellissement du cœur de station et la requalification du front de neige et du domaine skiable.

originelle : l'espace public est au cœur du projet. Concernant la requalification de l'organisation urbaine, le projet se structure autour de quatre axes :

- améliorer et diversifier l'offre d'activités et de services,
- offrir un environnement urbain de qualité,
- favoriser la qualité de vie,
- maîtriser et gérer les flux de circulation et de stationnement.

L'espace public est clairement abordé dans cette note interne comme un enjeu multiforme de la requalification urbaine et paysagère de la station³⁴². Ce projet fixe par exemple des objectifs de protection et de valorisation de l'environnement et des paysages, centrés sur l'augmentation des éléments végétaux intra-muros et sur la mise en valeur esthétique de l'existant. Il propose également d'assurer la sécurité des accès et de renforcer les cheminements piétonniers, leur continuité et leurs liaisons dans la station. L'objectif affirmé est enfin d'optimiser les stationnements.

Dans le compte-rendu du 17 juin 2004 de la réunion du comité du pilotage de l'ORIL, le coût de la rénovation est évalué dans une fourchette de 500 et 700 euros le m² et le taux d'aide publique envisagé de l'ordre de 40 à 45%. L'enveloppe financière globale de l'ORIL, prévue pour la rénovation de 165 appartements, est estimée à 3 914 000 euros. Ce projet n'a toutefois pas abouti, malgré l'intervention d'un chargé de mission durant trois ans (entre 2003 et 2006). Les dissensions politiques semblent avoir eu raison du dispositif ; c'est en tout cas l'avis du Directeur général des services de la commune. Il constate que « *on ne l'a pas lancée. Les divisions du conseil municipal ont été telles depuis trois ans, qu'il n'y a quasiment plus aucune action. Si vous n'avez pas un leadership politique, c'est difficile* »³⁴³. L'intérêt a néanmoins été d'ouvrir la discussion sur cette épineuse question de la requalification, comme le souligne, là encore, le Directeur général des services : « *ça n'a quand même pas été négatif, ça nous a permis d'engager un chargé de mission, d'avoir de la matière grise et un œil neuf pendant trois ans* »³⁴⁴. Cela fut également l'occasion de mettre un ensemble d'acteurs concernés autour de la table (personnel politico administratif de la commune et du département, mais également, dans une moindre mesure, commerçants et habitants) pour réfléchir à cette question de l'aménagement urbain et aux moyens de contrer l'obsolescence de la station³⁴⁵. L'ORIL est d'ailleurs abordée comme un des axes d'un plan de station plus

³⁴² Ce qui paraît moins évident dans le discours des acteurs qui abordent le plus souvent le dispositif des ORIL comme un dispositif essentiellement immobilier. Le Directeur général des services met ainsi plus particulièrement l'accent sur la dimension immobilière considérant que l'ORIL se structurerait autour de deux volets centraux : la construction neuve et la réhabilitation des meublés existants (entretien du 17 juillet 2008). Il reconnaît toutefois dans le même temps (entretien du 11 avril 2008) que « *l'espace public dans les stations de deuxième génération c'est le seul espace qu'il reste possible de travailler ; alors que travailler sur la requalification des façades, c'est très difficile* ».

³⁴³ Entretien du 11 avril 2008.

³⁴⁴ Entretien du 17 avril 2008.

³⁴⁵ La question de la place du piéton dans la station a ainsi pu être largement discutée pour être finalement mieux appropriée par les acteurs concernés. Comme le rappelle le Directeur général des services (entretien du 11 avril 2008), « *l'idée la plus évidente, qui est novatrice même si maintenant elle paraît évidente, c'est la place du*

global qui s'inscrit à plusieurs niveaux : dans le pôle touristique de la vallée d'Ossau, dans une démarche de projet de station et dans un projet politique sur l'ensemble de la commune.

3.2.3. Inachèvement du dispositif d'ORIL, ouverture de perspectives d'aménagement

Si le dispositif des ORIL n'a pas abouti, nombre d'idées développées dans ce cadre ont été intégrées aux projets de développement de la station, qu'il s'agisse du plan d'aménagement global de la station de Gourette réalisé conjointement par la commune et le département ou du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de la commune (PLU, 2005).

Le premier document affirme ainsi qu'« *une station de ski constitue un produit touristique que le client apprécie dans son ensemble. Une première tranche de travaux a concerné le domaine skiable, il reste à présent à conforter la station dans ses autres composantes que sont l'accès et l'accueil* » (Commune des Eaux-Bonnes et Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, 2005). La problématique de l'accessibilité renvoie à la mise en œuvre d'un schéma de gestion du stationnement (création de 500 à 1000 places de parking supplémentaires, questionnement concernant la liaison entre le Ley et la station). La problématique de l'accueil renvoie, quant à elle, d'une part, à la qualité des espaces publics (aménagement de la place Sarrière et du front de neige) et, d'autre part, à la croissance de l'offre d'hébergement (prévision de 500 lits nouveaux au minimum sur les terrains propriété du Conseil général et 1500 lits sur l'ensemble de la station). Le projet fixe clairement comme objectif l'augmentation des capacités d'accueil de la station au regard des capacités accrues du domaine skiable récemment modernisé. On retrouve se faisant l'inéluctable cercle vicieux, maintes fois dénoncé, du binôme investissement dans les remontées mécaniques / vente d'immobilier.

Concernant le second projet, affiché dans le PADD³⁴⁶, quatre axes prioritaires d'aménagement se dégagent : favoriser l'habitat permanent, maintenir et développer l'activité agricole, diversifier les autres activités économiques (activités de camping, de loisirs et production d'énergie hydroélectrique) et développer les activités touristiques (à partir des deux pôles majeurs de la commune que sont les activités thermales et les activités de sports d'hiver). Sur ce dernier point, qui attire plus particulièrement notre attention au regard de notre objet de recherche, deux volets sont distingués dans le PADD au sujet du développement de la station de Gourette : un volet domaine skiable, porté par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, et un volet urbain, porté par la commune. Le volet urbain est, à son tour, structuré autour de cinq axes, trois axes thématiques (l'hébergement, la clientèle de proximité³⁴⁷ et les programmes du volet d'été³⁴⁸) et deux axes techniques (le recrutement d'un

piéton. C'est au moins le seul intérêt qu'auront eu ces sept ans de réflexion, mais c'est très long pour en prendre conscience, c'est que petit à petit, en sept ans, il y a eu une inversion de mentalité et ça devient logique ».

³⁴⁶ Le PLU a été prescrit en 2001 et son projet arrêté le 19 juillet 2004.

³⁴⁷ Il s'agit ici d'améliorer le service d'accueil et service de navettes au parking du Ley.

³⁴⁸ Quatre actions phares sont ici envisagées : la mise en place d'une Via Ferrata d'altitude sur le cirque de Gourette, la mise en place d'un schéma de randonnée pédestre et de V.T.T., la création d'une aire de stationnement pour la Via Ferrata de Siala et la création d'une forêt suspendue. On observe ici encore l'importance accordée à la diversification des activités.

chargé de mission durant trois ans et la mise en cohérence du plan d'action avec le PLU). L'espace public y est plus particulièrement abordé dans le cadre de l'axe « hébergement » qui se décompose en deux parties : les actions portant strictement sur l'hébergement³⁴⁹ et celles concernant « l'accueil et l'animation »³⁵⁰. On peut toutefois s'interroger sur le choix de traiter du volet espace public comme une sous-fonction de l'hébergement, ce qui n'est pas sans rappeler les modalités de création de cette station *fordienne* qui a, dès son origine, accordée une place prépondérante au cadre bâti, reléguant l'espace public au rang de vide entre les pleins. On peut d'ailleurs observer, comme précédemment, que la logique « constructive » ne cesse d'exister : il est prévu la création de 1000 lits dans la station. Toutefois la crise immobilière, révélée en 2008, a mis à nouveau en question ce modèle d'aménagement. La résidence quatre étoiles de Philippe BARROSO, « Le Portillo, chalet et spa »³⁵¹, initialement prévue pour fin 2007, début 2008, prend dans ce contexte beaucoup de retard. Début 2011 elle n'est toujours pas terminée (suite au dépôt de bilan de la société lourdaise chargée du gros œuvre). Le journal *Sud-Ouest* conclut avec humour un article du 22 décembre 2010 portant sur ce sujet, en soulignant que: « réaliser une résidence de tourisme, ce n'est pas des vacances... » (LONGUE, 2010c) – fig.61.

Figure 61. « Le Portillo », une construction à l'arrêt

La résidence Le Portillo n'ouvrira pas cet hiver

Son opérateur, Philippe Barroso, annonce cependant que la résidence de tourisme (380 lits) en chantier dans le cœur de la station sera achevée l'été prochain.



En plein cœur de Gourette, la résidence Le Portillo dans son état d'avancement actuel. PHOTO THIERRY SUIRE

Source : *Sud-Ouest*, 22 décembre 2010



Cliché : E. Hatt, 15 janvier 2011

³⁴⁹ Il s'agit de la mise en place de l'ORIL, de la construction et 1000 lits (et des parkings correspondants), d'être attentif à la complémentarité Eaux-Bonnes/Gourette et d'intervenir sur la qualité de l'eau, la propreté et la collecte.

³⁵⁰ C'est le volet qui est encadré par le plus grand nombre d'actions (six). Il vise notamment à la création d'un espace intégré d'accueil, d'animation et de loisirs, à la requalification des espaces urbains et de l'entrée de station, à la complémentarité Eaux-Bonnes/Gourette (qui fait paradoxalement l'objet de deux actions dissociées), à l'amélioration de l'accueil des camping-cars, au traitement spécifique du projet d'animation et à l'animation d'une démarche « qualité station ».

³⁵¹ Philippe BARROSO s'est lancé dans l'aventure de cette construction avec des investisseurs espagnols et a souhaité qu'elle intègre le style de vie ibérique en vacances (LONGUE, 2010c).

Parallèlement, le choix de placer l'action six portant sur la « *requalification des espaces urbains de Gourette* » dans l'axe portant sur « *l'accueil et l'animation* » peut également être questionné. Il peut être appréhendé de deux façons. Les esprits critiques souligneront que le cadre urbain s'apparente en ce sens à un espace de spectacle, "à vendre" aux touristes. Les plus optimistes y verront une réflexion poussée qui apparente l'espace urbain à un espace d'accueil des habitants et des visiteurs, un espace qui, aménagé et entretenu, peut contribuer à une meilleure gestion des flux touristiques et, surtout, à l'ambiance et à l'animation de la destination. Reste également un paradoxe : en dissociant comme deux actions distinctes la « requalification des espaces urbains de Gourette » (action six) et la « requalification entrée station – Face Nord à rond-point » (action sept), le PADD semble négliger l'intérêt de penser la station comme un ensemble (l'entrée de la station faisant partie intégrante de cet espace urbain).

Malgré les questionnements sous-jacents et inhérents à cette évolution et aux moyens de sa mise en œuvre reste un constat : la commune des Eaux-Bonnes Gourette a aujourd'hui clairement pris la route de la requalification urbaine – on y reviendra.

Alors que les collectivités locales s'interrogent sur les modalités d'une requalification urbaine des destinations touristiques dont elles sont les supports, cette recherche vise à cerner les modalités d'appréhension de ces stations par ceux auxquels elles sont destinées. L'objectif a été mis sur les possibilités d'intégrer indirectement le regard des touristes aux diagnostics partagés des projets de requalification. Il s'agit de donner la parole à un interlocuteur généralement absent dans cet exercice de conception en station, en vue de nourrir les réflexions et débats préalables à la requalification. Le parti pris de cette recherche est donc bicéphale. Il consiste avant tout à analyser les représentations des stations touristiques dans une dimension *microterritoriale*, en identifiant des points d'ancrage aux projets de requalification. On souhaite également approcher en priorité les représentations-clés des touristes, acteurs essentiels qu'on ne peut ignorer en ville et, *a fortiori*, en station. Dans ces stations, en grande partie créées et organisées au bénéfice des touristes (ainsi que des acteurs économiques du tourisme), le développement d'une connaissance précise des lieux urbains ne peut en effet ignorer le regard de ces destinataires. Mais comment l'aborder ? L'un des objectifs de cette thèse consiste à tâcher de répondre à cette question peu traitée : comment appréhender les représentations microterritoriales des touristes destinataires ? Pour cela il convenait de construire un dispositif méthodologique apte à répondre à nos objectifs. On propose la mise en œuvre d'un outil d'enquête expérimental, centré sur des démarches d'observation qualitatives ; il est au cœur de la seconde partie de ce travail de recherche.

