



HAL
open science

Quand la station de ski devient un “ problème public ” : de la diversification des activités à un après-tourisme comme horizon territorial dans les Pyrénées? Exemple de la station d’Artouste, en vallée d’Ossau

Glen Buron

► To cite this version:

Glen Buron. Quand la station de ski devient un “ problème public ” : de la diversification des activités à un après-tourisme comme horizon territorial dans les Pyrénées? Exemple de la station d’Artouste, en vallée d’Ossau. *Sud-Ouest Européen*, 2022, 51, pp.41-60. 10.4000/soe.7469 . hal-03611235

HAL Id: hal-03611235

<https://univ-pau.hal.science/hal-03611235>

Submitted on 17 Mar 2022

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Article paru dans le numéro spécial de la revue Sud-Ouest Européen

[n°51-2021]

« Les sports d'hiver dans les Pyrénées.

A la croisée des enjeux économiques, politiques et environnementaux
(du début XXIème à nos jours) ».

« Quand la station de ski devient un « problème public » : de la diversification des activités à un après-tourisme comme horizon territorial dans les Pyrénées ? Exemple de la station d'Artouste, en vallée d'Ossau ».

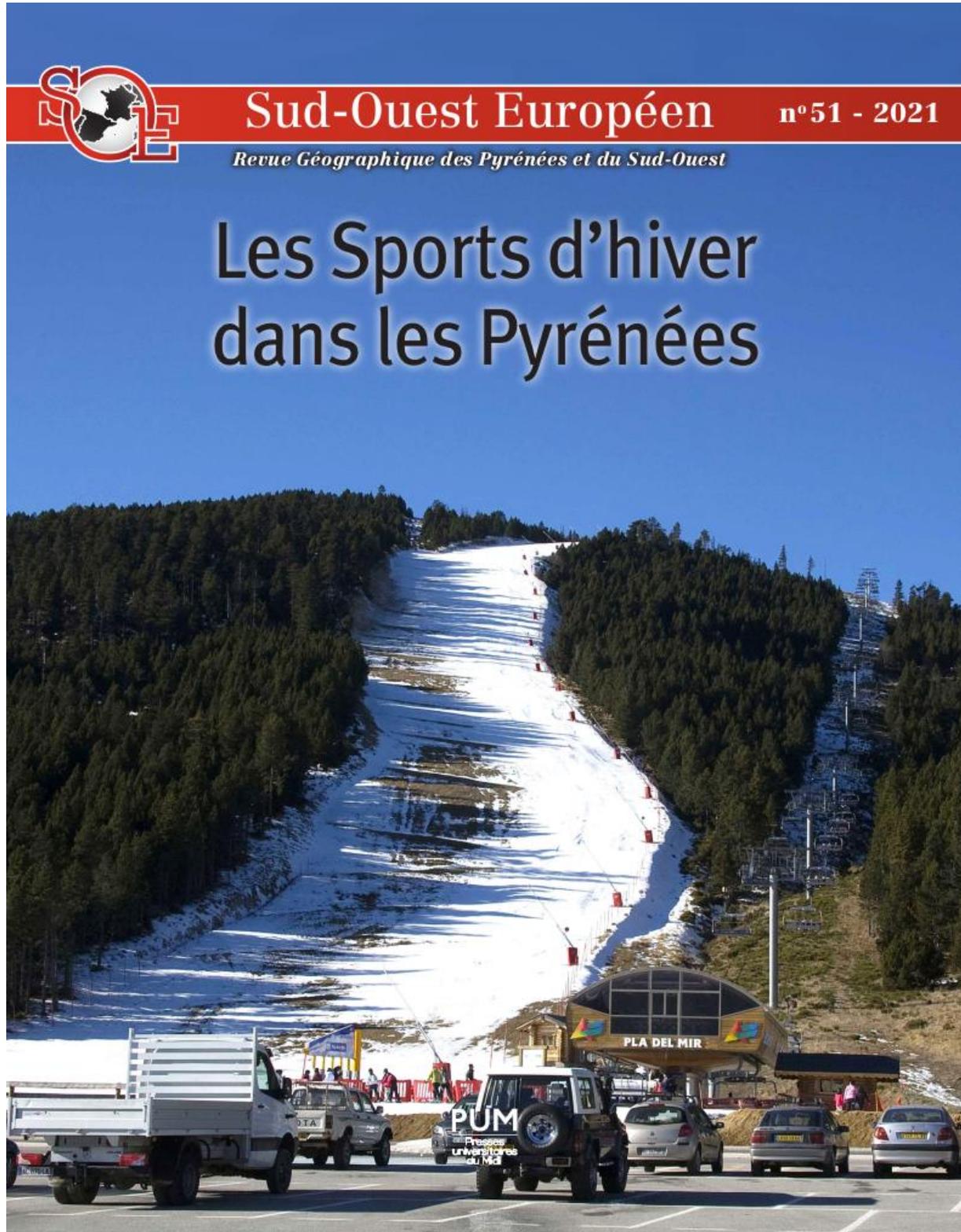
[VERSION AUTEUR]

Auteur : **Glen Buron**, A.T.E.R., doctorant-cifre en géographie et aménagement, Unité Mixte de Recherche 6031 TREE (Transitions Energétiques et Environnementales), Université de Pau et des Pays de l'Adour, France.

Résumé : La vulnérabilité du modèle de développement économique des stations de moyenne montagne et une ressource « neige » se raréfiant, sont désormais associées à un contexte socio-culturel marqué par la rhétorique de l'incertitude et de la crise. Cette conjoncture conduit les touristes à modifier leurs pratiques, et les socio-professionnels à s'engager dans la voie d'une transition touristique, annoncée dans les discours comme nécessaire, mais dont le contenu, les limites et le sens demeurent flous.

S'appuyant sur une présentation de la trajectoire d'évolution de la station d'Artouste, cet article livre au débat des pistes de réflexion prospectives permettant d'alimenter l'action autour de la question du devenir touristique, non pas des stations, mais des territoires de montagne, au sein desquels la majorité des stations pyrénéennes tentent de survivre aujourd'hui.

Mots-clefs : tourisme, Pyrénées, station, Artouste, transition.



Couverture du numéro 51 de la revue Sud-Ouest Européen.

LES SPORTS D'HIVER DANS LES PYRÉNÉES À LA CROISÉE DES ENJEUX POLITIQUES, ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX (DU DÉBUT XX^e À NOS JOURS)

AVANT-PROPOS

Ce dossier consacré aux sports d'hiver pyrénéens s'inscrit dans une actualité mondiale « brûlante ». La crise liée au surgissement d'une pandémie provoquée par une maladie infectieuse émergente a révélé soudainement les fragilités d'un système territorial de loisirs déjà soumis à des bouleversements de longue durée : l'essor des problématiques écologiques, les nouvelles injonctions en termes de durabilité et les risques liés au changement climatique fragilisent depuis de nombreuses décennies déjà les territoires touristiques de montagne et conduisent à s'interroger sur l'avenir économique des stations. Ces facteurs de déstabilisation, exogènes, viennent accroître les doutes et les difficultés de gestion et d'exploitation de stations pyrénéennes dont l'histoire a déjà démontré l'extrême vulnérabilité (Hagimont, 2018 et 2022). L'heure est à la réinvention des stations de sports d'hiver, entend-on de manière lancinante, à la diversification de leurs activités et à la plurisaisonnalité. Autant de discours qui paraissent en partie incantatoires et en tout cas répétitifs, surtout lorsqu'ils sont replacés dans la longue durée. On les a déjà entendus, par exemple, lors des premiers projets de stations de sports d'hiver en France à Superbagères (1912), Font-Romeu (1913) ou Megève (1919), stations créées à l'origine pour fonctionner en toutes saisons, ou lors d'hivers sans neige, au tournant des années 1980 et 1990. Les stations sont devenues des pôles importants de l'économie de territoires montagnards plus ou moins larges, parfois les seuls. L'attachement dont elles sont l'objet est donc compréhensible mais la recherche peut sans doute contribuer à éclairer certaines impasses et à décrire plus précisé-

ment le mur économique, social et écologique qui se dresse face à leur avenir.

Au-delà de la crise sanitaire actuelle, la croyance persiste d'un futur meilleur où seront résolus les problèmes accumulés depuis plusieurs décennies et aggravés par une évolution climatique déjà en partie irrémédiable : dépendance à l'automobile, coûteuse consommation énergétique, emprises spatiales étalées, prélèvements en eau superflus. Ces problèmes structurels sont désormais bien documentés par la science (François, 2007 ; Vlès, 2010 ; Hatt, 2011 ; Fablet, 2015 ; George-Marcelpoil, Achin, François *et al.*, 2020) : blocage du parc immobilier ancien dispersé en résidences secondaires vides la plupart du temps, incitations à la promotion immobilière malgré la vacance des logements déjà bâtis, coût et obsolescence des remontées mécaniques, course aux canons à neige, endettement extrême de toutes les collectivités porteuses de stations qui doivent en assurer la survie pour maintenir l'emploi local, parcellisation des gestions individualisant les pertes d'exploitation (même si un mouvement vers la concentration aux mains d'opérateurs uniques est en cours depuis les années 2010), urbanisme obsolète sans moyens de requalification, ancrages temporel et spatial déconnectés de l'espace social montagnard environnant. À l'heure des enjeux environnementaux globaux, toute question d'aménagement local est à mettre dans la balance d'une empreinte écologique démesurée dans un pays comme la France. Les objectifs de « neutralité carbone » à l'horizon 2050 et d'amélioration de l'état du vivant ne

Avant-propos

semblent réalistes qu'au prix d'arbitrages entre des activités qui seraient « essentielles » et celles qui le seraient moins (Parrique, Barth, Briens *et al.*, 2019).

Le temps court de la crise s'inscrit dans le temps long de la structuration des stations dans leur vallée, les enjeux locaux qui président aux choix d'exploitation sont confrontés aux enjeux environnementaux globaux qui menacent l'avenir économique des sports d'hiver (Spandre, François, Verfaillie *et al.*, 2019). Cette volonté de croiser les échelles spatiales et temporelles pour appréhender les trajectoires des stations (Vlès, 2015) et envisager des scénarios de sortie de crise se lit dans chaque article qui compose ce numéro de la revue.

Les deux premiers articles reviennent ainsi sur la structuration des stations pyrénéennes de sports d'hiver depuis le début du xx^e siècle, les acteurs en présence et l'horizon d'attente qu'ils ont manifestés. Celui de Steve Hagimont et Jean-Michel Minovez est emblématique de l'évolution de la plupart des stations de ski pyrénéennes. Il donne à lire, dès la naissance d'une station puis à travers ses quelques décennies d'histoire, la réitération des mêmes espoirs de diversification, la récurrence de la question de l'enneigement et la faiblesse des résultats, ici dans le pays d'Olmes (Ariège). Celui de Laurent Jalabert dresse un portrait collectif de l'essor et des difficultés comparées entre 17 stations du versant nord à l'ouest de la chaîne, de La Pierre Saint-Martin à Peyragudes (Pyrénées-Atlantiques et Hautes-Pyrénées/Haute-Garonne).

6

Deux articles interrogent ensuite clairement le rôle des solidarités géographiques dans l'ancrage des stations (c'est-à-dire la manière dont les stations s'insèrent dans leur territoire environnant ; George-Marcelpoil, 2008). L'article de Glen Buron offre une transition entre l'analyse diachronique et les solutions prospectives d'adaptation au dérèglement climatique. Il porte sur Artouste, microstation larunsoise éternellement en difficulté en vallée d'Ossau et examine les solidarités locales confrontées aux épisodes conflictuels qui ont scandé sa création et son exploitation difficile depuis les années 1960. Le second article, celui de Caroline Beltran, Nicolas Bech et Laurent Botti, examine, à l'opposé de la chaîne, en Haute-Ariège (Auzat-Vicdessos, vallées d'Ax et Donezan), comment les proximités sociales et géographiques des opérateurs contribuent – ou pas – à construire une « destination » au sens mar-

keting du terme, c'est-à-dire en termes de réputation pour le client.

Trois articles enfin testent l'idée qu'une solidarité spatiale, un plus grand ancrage territorial des sports d'hiver pourraient, en termes prospectifs, donner de plus grands atouts pour affronter l'avenir. Olivier Bessy envisage ainsi le repositionnement volontaire de Cauterets dans une destination plus large, par l'alliance controversée mais désormais acquise avec Luz-Arden (Hautes-Pyrénées), alliance qui pourrait permettre une meilleure transition touristique. Solène Albert dessine les possibilités offertes par une mutualisation économique entre stations rendue « obligatoire » par leur département, les Pyrénées-Orientales, dans le but d'assurer leur survie et/ou leur reconversion. Émeline Hatt examine l'action entreprise par la communauté de communes des Pyrénées catalanes (Capcir) : partant du constat de l'enjeu que constitue l'ancrage territorial des stations de montagne, son article interroge la déclinaison du projet touristique en termes d'aménagement à l'échelle intercommunale et aborde son efficacité. Dans une contribution à portée plus générale, Vincent Vlès entreprend de comprendre une contradiction qui traverse tous les articles. Il donne ainsi à réfléchir bien au-delà du seul secteur des sports d'hiver sur la prise au sérieux des défis présentés par le désastre écologique qui se dessine chaque jour plus précisément. Pourquoi, malgré les alertes, malgré des connaissances de plus en plus poussées sur le changement climatique, malgré les impasses de la promotion, de la gestion et de l'exploitation des stations de sports d'hiver – pourquoi, donc, voit-on celles-ci s'enfermer dans un modèle condamné à court ou moyen terme ?

L'ensemble du dossier dessine donc un examen tout à la fois critique et compréhensif des stratégies de développement territorial par le tourisme en général et les sports d'hiver en particulier. Ces articles, montrant le poids du passé dans les enjeux présents, examinant la construction et l'évolution de l'ancrage territorial des stations, confirment, s'il en était besoin, la dimension fondamentalement spatiale et politique du rapport du tourisme à l'environnement – de sa mise en marché à sa destruction en passant par ses rétroactions.

Steve Hagimont, Vincent Vlès et Jean-Michel Minovez

Avant-propos

Bibliographie

- FABLET G., *Entre performance de l'outil de production et pérennité de l'outil d'aménagement : le dilemme immobilier dans les stations nouvelles d'altitude*, thèse d'urbanisme, université de Grenoble, 2015.
- FRANÇOIS H., *De la station ressource pour le territoire au territoire ressource pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, thèse d'aménagement du territoire, université Joseph Fourier, Grenoble, 2007.
- GEORGE-MARCELOIL E., *Les Trajectoires d'évolution des destinations touristiques de montagne*, HDR, université de Pau et des Pays de l'Adour, 2008.
- GEORGE-MARCELOIL E., ACHIN C., FRANÇOIS H., SPANDRE P., MORIN S. et VERFAILLIE D., « Changement climatique et stations de montagne alpines : impacts et stratégies d'adaptation », *Sciences, Eaux et Territoires*, n° 28, 2019, p. 44-51, set-revue.fr/changement-climatique-et-stations-de-montagne-alpines-impacts-et-strategies-dadaptation consulté le 21/09/2020.
- HAGIMONT St., *Pyrénées. Une histoire environnementale du tourisme (fin XVIIIe-XXIe siècle)*, Champ Vallon, Seyssel, à paraître en 2022.
- HAGIMONT St., « Aménager et exploiter la montagne sportive hivernale. La Société des chemins de fer et hôtels de montagne aux Pyrénées (1911-1982) », *Entreprises et Histoire*, n° 93, 2018, p. 27-46, DOI : doi.org/10.3917/eh.093.0027.
- HATT E., *Requalifier les stations touristiques contemporaines : une approche des espaces publics. Application à Gourette et Seignosse-Océan*, thèse en aménagement et urbanisme, université de Pau et des Pays de l'Adour, 2011.
- PARRIQUE T., BARTH J., BRIENS F. et SPANGENBERG J. H., *Decoupling Debunked. Evidence and Arguments Against Green Growth as a Sole Strategy for Sustainability*, European Environmental Bureau, Bruxelles, 2019.
- SPANDRE P., FRANÇOIS H., VERFAILLIE D., PONS M., VERNAY M., LAFAYSSÉ M., GEORGE E. et MORIN S., « Winter Tourism under Climate Change in the Pyrenees and the French Alps: Relevance of Snowmaking as a Technical Adaptation », *The Cryosphere*, t. XIII, 2019, p. 1325-1347, tc.copernicus.org/articles/13/1325/2019/ (consulté le 23/02/2021).
- VLÈS V. (dir.), « Avant-propos. Les processus de transformation des trajectoires locales des stations et aires touristiques : des questions modélisables ? », *Sud-Ouest Européen*, n° 39, 2015, journals.openedition.org/soe/1827 (consulté le 23/02/2021), DOI : doi.org/10.4000/soe.1827.
- VLÈS V., « Du moderne au pastiche : questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme », *Mondes du tourisme*, n° 1, 2010, p. 39-48, journals.openedition.org/tourisme/398 (consulté le 23/02/2021), DOI : [10.4000/tourisme.398](https://doi.org/10.4000/tourisme.398).

7

Le tourisme en montagne pyrénéenne s'est majoritairement structuré autour de pôles centralisateurs de flux et de pratiques représentés par des stations mono-fonctionnalisées autour du thermalisme, puis du ski. Contrairement aux stations alpines, la construction des stations pyrénéennes n'a pas suivi les modèles dit intégrés relevant de la diffusion de la théorie des pôles de croissance sur les territoires de montagne (Achin, 2015, p23). Elles relèvent souvent de processus de construction complexes et progressifs, qui articulent certains principes de la station intégrée avec des dynamiques de construction locale relevant de logiques d'action politiques et institutionnelles singulières. C'est ainsi que la station de Gourette par exemple, dans les Pyrénées-Atlantiques, peut être considérée comme une « station de deuxième génération faiblement intégrée »¹ (Hatt, 2011).

Dans la représentation ordinaire, populaire, les stations sont souvent représentées par l'espace physique qu'elles délimitent, souvent composé d'un ou plusieurs ensemble immobiliers associés à un champs de neige et des remontées mécaniques qui en assurent la desserte. Une pratique y est dominante, celle du ski alpin. Une temporalité domine, celle des vacances et de la saison. La station se matérialise sous la forme d'un lieu qu'elle désigne et qui domine, et aujourd'hui fragilise, l'offre d'une destination touristique à part entière. Elle circonscrit un ensemble de pratiques réglementées et limitées dans leurs expressions fonctionnelles et spatiales.

Outil d'exploitation industrielle et rationnelle d'une ressource naturelle, la station a souvent permis de maintenir historiquement une dynamique territoriale endogène assurant aux habitants d'un même espace valléen la possibilité de continuer à y vivre et à y travailler. Le tourisme spécifique qui y a été associé, « initialement perçu comme une activité de substitution susceptible d'enrayer l'exode rural, s'est imposé rapidement comme un véritable secteur économique » (Hatt, 2011).

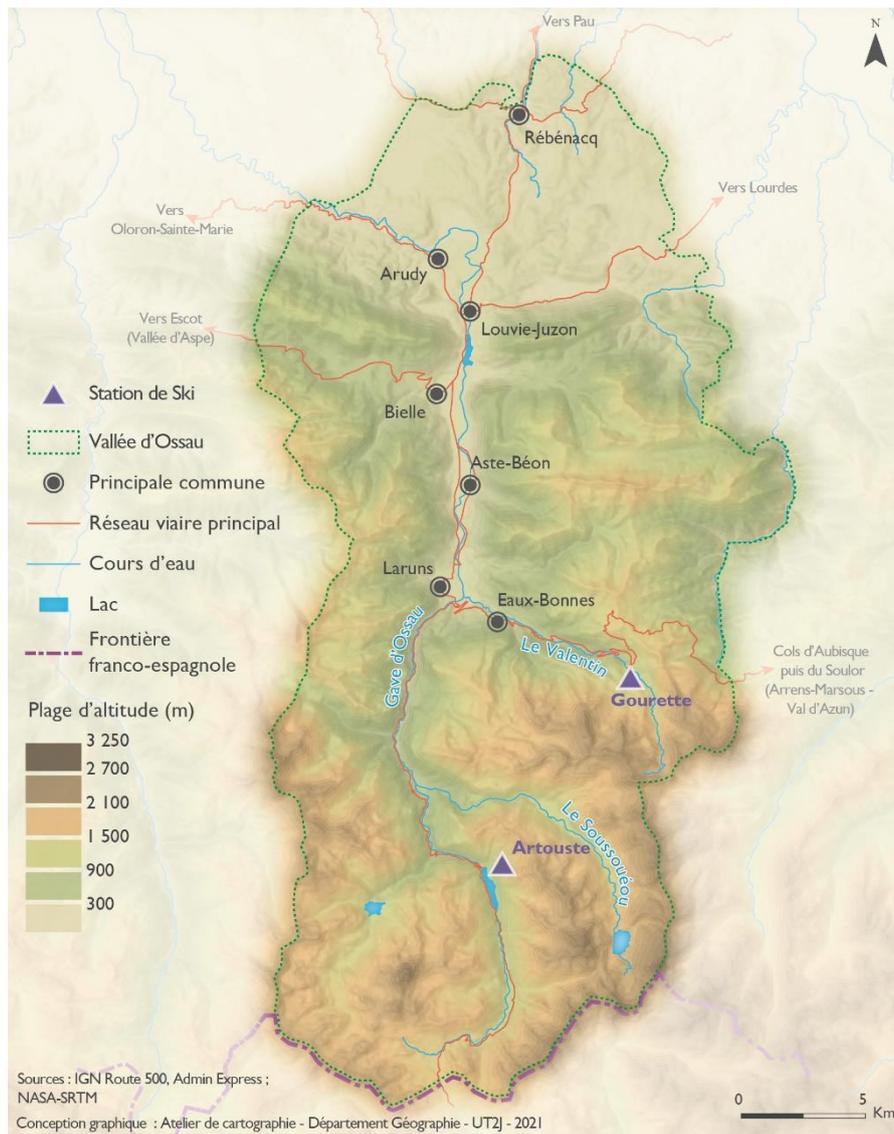
La station se retrouve progressivement au cœur d'un territoire aux contours flous et tourné entièrement vers l'espace qu'elle mobilise. L'or blanc et la lucrativité que son exploitation promet fait au départ rêver les notables locaux. La station anime alors socialement et symboliquement la vie locale de la vallée à laquelle elle est administrativement rattachée, articulant des dimensions économiques, politiques et culturelles qui alimentent les processus de construction d'un territoire réduit à un périmètre d'exploitation économique. Elle devient une incorporation profonde, contenue dans l'instance idéologique de la superstructure² territoriale. Elle se transforme en un puissant marqueur symbolique, sorte de cristallisation idéelle de représentations et d'histoires vécues. Véritable réceptacle à passions, la station, au-delà de ses limites physiques, constitue ainsi, des prémisses de sa création à aujourd'hui, un espace immatériel au sein duquel s'exprime et s'affronte des visions, des points de vue, des prises de

¹ C'est-à-dire que « son aménagement n'a ni été financé et réalisé par un promoteur unique, ni été orchestré par un architecte en chef » (Hatt, 2011).

² En m'appuyant sur les travaux de Guy Di Méo, j'entendrai ici la superstructure comme participant « d'une abstraction, d'un monde idéal néanmoins transcrite, de manière visuelle, dans la matérialité des espaces. (...) la superstructure regroupe de manière tout à fait fictive et virtuelle les idées, les valeurs, les images et les mythes, les formes de pouvoir qui régissent la société dans ses espaces. Elle convoque la mémoire, les représentations sociales, d'essence culturelle, qui animent les êtres humains dans leur rencontre inévitable et créatrice avec les lieux » (Di Méo, 2014, p47).

position et des opinions. Elle permet de maintenir l'emploi en montagne pour les uns, car « sans station point de salut ». Elle est au contraire l'espace à déconstruire pour les autres, incapable de s'adapter aux évolutions conjoncturelles contemporaines³, et symbole d'une ère taylor-ford-keynesienne dépassée.

Cet article propose l'étude d'une station du massif des Pyrénées, la station d'Artouste, à travers la lecture historique et monographique des processus de mobilisations sociales et des dynamiques conflictuelles qui ont accompagnés la fabrication territoriale de sa réalité spatiale.



Carte n°1: Localisation des stations de ski de la vallée d'Ossau – Département des Pyrénées-Atlantiques (64)

³ Dans un rapport daté de février 2015, et intitulé *L'avenir des stations de ski des Pyrénées : un redressement nécessaire, des choix inévitables*, la Cour des Comptes dresse un triple constat : « une érosion constante de leur fréquentation dans un environnement contraint », « des situations budgétaires et financières souvent tendues et les finances publiques locales fortement sollicitées », et « un modèle économique existant qui a atteint ses limites ».

La station d'Artouste, créée en 1967, est une des plus petites stations des Pyrénées françaises. Située à une cinquantaine de kilomètres au sud de Pau, elle propose une quinzaine de pistes de ski de différents niveaux, représentant 25 kms praticables au total. Elle est avec la station de Gourette (40 pistes représentant une quarantaine de kilomètres) l'une des deux stations de ski alpin située en vallée d'Ossau.

Elle a développé dans les années 80 sa notoriété par la pratique d'un ski dit « sauvage », faisant la part belle aux possibilités de hors-piste associées à l'orientation topographique et géographique de son domaine skiable. Son *snow-park* a constitué dans les années 80 un atout majeur dans le développement du *free-style*, la station utilisant les termes de « gliss station » pour communiquer par exemple. Cette dynamique s'est estompée progressivement, jusqu'à quasiment disparaître au cours des années 2010. Artouste est une station dont la construction est atypique : l'accès routier conduit les visiteurs jusqu'à un lac de barrage hydro-électrique, le lac de Fabrèges, situé à 1250 mètres d'altitude environ. Une télécabine les conduit ensuite jusqu'à un front de neige situé à 1900 mètres d'altitude. De ce front de neige, un court télésiège permet aux skieurs de rejoindre un col, le col de la Sagette, puis de basculer, orientés alors vers le Nord, sur le domaine skiable (image n°1).

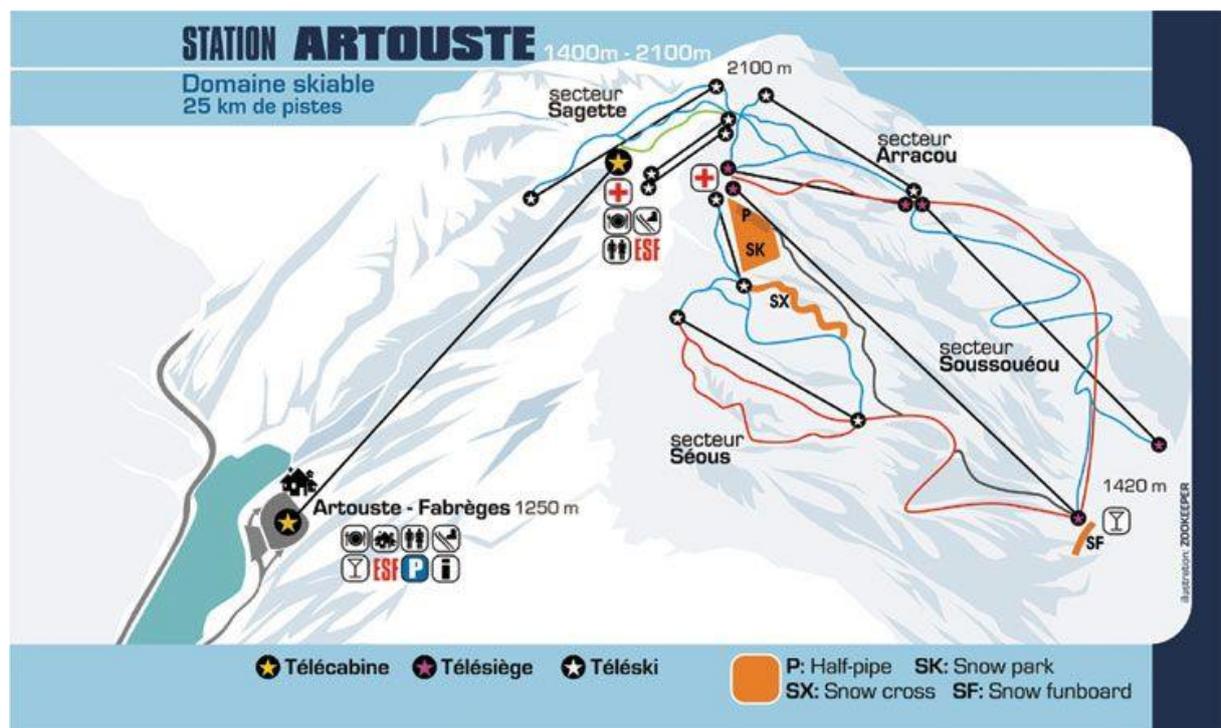


Image n°1 : plan des pistes réalisés dans les années 80, permettant de visualiser « l'accès Nord » avec la télécabine, jusqu'aux différents « secteurs » composant le domaine skiable, orienté Nord.

Si une station peut être appréhendée à travers son périmètre matériel, délimité par un mode d'exploitation fonctionnel et rationalisé sous l'effet d'une pratique et de sa sécurisation, je l'envisagerai quant à moi comme une « arène publique ». Cette arène publique prend la forme d'une « arène sociale dont les acteurs visent des biens publics, se réfèrent à l'intérêt publics, définissent leurs problèmes comme publics et sentent, agissent et parlent en

conséquence » (Céfaï, 2016). La station d'Artouste est donc étudiée de façon dynamique, comme une expérience en train de se faire, considérant que c'est par le jeu dynamique d'interactions entre chacune des scènes mobilisées autour de « l'arène publique Artouste » que se joue non pas son avenir, mais celui de l'espace qu'elle représente, et celui des territoires qui peuvent y être associés.

L'objectif de cet article est donc d'explorer ce territoire local de production touristique (Vlès, 1996) qu'est la station, lorsque son existence est remise en question, parfois même menacée. Au-delà des injonctions expertes et des discours normalisant sur la « nécessaire adaptation », la « diversification » ou le prophétique « 4 saisons », je postule ici que chaque station relève d'une trajectoire spécifique façonnée par l'histoire souvent complexe de son évolution spatio-temporelle, et qu'il est nécessaire, pour envisager son avenir, et l'avenir du ou des territoires qui lui sont associés, d'étudier les dynamiques conflictuelles qui s'y rapportent, et qui lui ont souvent donné naissance. Chaque station, en tant que lieu de pratiques et de représentations, contribue à la fabrication d'un territoire touristique singulier, au sein duquel des dynamiques sociales et politiques s'expriment, en étroite interdépendance et tension les unes avec les autres. Les phénomènes de résistance au « nécessaire changement » ne peuvent être dépassés que par leur compréhension, impliquant leur identification et leur analyse.

La problématique travaillée dans le cadre de cet article est donc celle du devenir touristique, non pas des stations, mais des territoires de montagne au sein desquels la majorité des stations pyrénéennes tentent de survivre aujourd'hui.

Artouste : un discours, le 4 saisons, une réalité, la diversification de son offre d'activité.

La station d'Artouste revendique aujourd'hui un statut de « station 4 saisons ». La diversification de ses activités est un élément central du discours porté par ses gestionnaires. S'appuyant sur la valorisation touristique d'un train d'altitude sur voie étroite (« le petit train d'Artouste ») lors de la saison d'été, la station a amorcé son entrée dans un processus de diversification de son offre de prestations commerciales. Une station de trail, franchise commerciale du groupe Rossignol, a été achetée en 2015 et développée. Une activité VTT downhill, implantée sur un bike park historique constitue également une pratique valorisée, bien que difficilement, sur une partie du domaine de la station. Depuis 2019, une activité de « mountain kart » est également proposée. Et l'année 2020 a vu l'installation face au Pic du Midi d'Ossau d'un « Adventure Park », sur un espace situé à proximité du front de neige de la station en hiver, et de la gare de départ du train lors de la saison estivale. La valorisation de la randonnée pédestre constitue également une opportunité pour la station, se positionnant comme point de départ de certains circuits identifiés et balisés.



Images n°2 et 3 : à gauche, l'activité « mountain kart », à droite, « l'aventure park »
(sources : station d'Artouste et kindabreak).

La « saison d'hiver », entendue ici comme la temporalité rapportée à la période d'ouverture des remontées mécaniques de la station, a fait l'objet d'une entrée dans ce processus de diversification. La station d'Artouste s'inscrit dans un mode de diversification correspondant à une augmentation de l'offre touristique proposée au sein de son périmètre.

Cette diversification de l'offre d'activité est portée exclusivement par le gestionnaire des remontées mécaniques, en charge de leur exploitation et de leur maintenance. Une interrogation demeure quant à la capacité de cette diversification de l'offre d'activités à devenir un levier susceptible d'influer la trajectoire d'évolution d'une station aujourd'hui vulnérable structurellement et économiquement parlant.

A l'exemple de l'analyse réalisée autour de la capacité d'innovation du pôle d'excellence rural du Néouvielle (département des Hautes Pyrénées), il est démontré qu'« invoquer n'est pas innover », et qu'« au lieu de modifier le fonctionnement initial du système politico-administratif de gouvernance local du tourisme et d'impulser une nouvelle organisation interne porteuse d'innovation, cette procédure d'excellence et de compétitivité des territoires a plutôt reproduit, dans le Néouvielle, un ordre traditionnel fait de coopérations, provoquant peu de perturbations et suscitant peu de réactions » (Bessières, Clarimont & Vlès, 2016).

Il n'existe à l'heure de la rédaction de cet article aucun écrit scientifique prenant comme objet d'étude la station d'Artouste. Il était donc nécessaire de proposer une première approche monographique de la dynamique socio-historique de sa construction, à travers les trois grandes phases historiques qu'elle a traversées.

La méthodologie employée et présentée dans une première partie permettra de proposer une base de réflexion quant à la problématique traversant la réflexion proposée dans cet article : si au-delà de la simple diversification des activités portée par un seul opérateur, l'adaptation des stations de moyenne montagne au tourisme 4 saisons semble davantage conditionnée par les modalités de sa mise en œuvre (Achin, 2015), la station d'Artouste est-elle concrètement engagée dans un processus d'adaptation face aux enjeux posés par la transition énergétique et environnementale en cours ? Si l'innovation organisationnelle est souvent un facteur clef de la stratégie de diversification des stations (Achin, Marcelpoil & Bernard, 2015), la station d'Artouste et son gestionnaire, en lien avec les dynamiques touristiques insufflées par l'échelle administrative communautaire en cours de déploiement, s'inscrit-elle dans une dynamique de

changement à même de modifier sa trajectoire, et l'inscrire durablement dans un territoire touristique élargi aux modalités de gouvernance redéfinies ?

I. Présentation du dispositif méthodologique : pour une approche socio-historique de la trajectoire de la station d'Artouste.

Une triple entrée méthodologique a permis l'élaboration des pistes d'analyses proposées dans cet article :

- un travail de lecture et de traitement thématique de la presse quotidienne départementale et nationale centrée sur la station d'Artouste.
- une série d'entretiens non-directifs réalisée auprès d'acteurs-ressources ;
- la collecte et la synthèse d'indicateurs statistiques pertinents et relatifs au territoire administratif de la Communauté de Communes de la Vallée d'Ossau.

1. Approche de la station par l'analyse de la presse locale

Postulant que « la station » est une expression matérielle et concrète des négociations et régulations des dynamiques conflictuelles qu'elle a fait naître et qu'elle continue à faire vivre, c'est par l'intermédiaire de l'analyse de la presse quotidienne que ces dynamiques ont été approchées. « Tout à la fois vecteur d'information et modelleur d'opinion, la presse régionale reflète tout autant qu'elle infléchit la dynamique conflictuelle en diffusant une certaine image de (la station) et en publicisant la controverse » (Clarimont, 2016).

Si les articles de la presse quotidienne manquent souvent d'exhaustivité, voire d'objectivité dans le traitement des données qu'elle se propose de traiter, ils permettent néanmoins de dresser une chronologie des dynamiques de construction de la station. Certaines dates clefs, certains acteurs peuvent être de cette manière identifiés.

Ce travail d'analyse de la presse départementale et nationale a été renforcé par l'étude de différents documents ayant trait à l'exploitation économique et touristique de la station d'Artouste, avec les rapports de la chambre régionale des comptes d'Aquitaine⁴, certaines publications et production d'acteurs politiques⁵ et socio-professionnels⁶. Des sources bibliographiques ayant trait aux organisations associatives ont également fait l'objet d'un traitement⁷.

La période historique concernée par ce travail d'archive s'est étendue du 04 septembre 1969 au 26 novembre 2020. 2197 articles ont été collectés selon une recherche des mots clefs « station » + « Artouste ». 149 articles distincts à l'heure de la rédaction de cet article ont fait l'objet d'une lecture et d'une analyse thématisée. Ce travail permanent de recherche est actualisé régulièrement.

⁴ Précisément le rapport de la Chambre régionale des comptes d'Aquitaine daté du 12 septembre 2002 et relatant la période d'exploitation 1998-2001, et le rapport daté du 26 janvier 2007 et relatant la période d'exploitation 2001-2004.

⁵ Différents bulletins municipaux édités par les différentes équipes municipales de la commune de Laruns (entre les années 2000 et 2020), les courriers, pour la période 2017-2019, rédigés par les conseillers municipaux d'opposition au sujet de la station d'Artouste, et les interventions de conseillers départementaux en séance plénière et ayant trait au tourisme et à la montagne entre 2015 et 2020.

⁶ Rapport *L'Artouste de demain* rédigé par l'association Renouveau Val d'Ossau en date du mois de mars 2018.

⁷ Revue trimestrielle de la SEPANSO n°145-146, *La Chronique du Terrain vague* publiée en septembre 1971 par Bernard Charbonneau dans le numéro 11 de la Gueule Ouverte, le numéro 21 de juillet 1974 du mensuel la Gueule Ouverte.

2. Entretiens non-directifs

En lien, un travail d'entretiens non-directifs a été réalisé avec 14 acteurs socio-professionnels et politiques locaux. Chacun des acteurs rencontrés a été invité à s'exprimer librement autour de la thématique proposée. Le travail en cours et justifiant l'entretien a été présenté comme « une première tentative de monographie historique sur la station d'Artouste, en lien avec le développement touristique actuel en vallée d'Ossau ». Les entretiens réalisés ont permis de compléter et de préciser après objectivation du discours produit les éléments d'approche historique des dynamiques conflictuelles ayant présidé à la fabrication de « la station d'Artouste ». Il est à préciser que ce travail d'approche et d'analyse qualitative est intégré à une recherche doctorale en cours⁸.

Les termes de « station d'Artouste », employés dans le cadre de ce travail de recherche, se doivent d'être questionnés. Le projet de « station d'Artouste-Soussouéou » est le projet initial de création de sa réalité matérielle. Néanmoins, le processus de territorialisation du projet n'a jamais vu le jour. Ainsi, « la station d'Artouste » est réduite aujourd'hui à un champ de neige situé en amont du vallon du Soussouéou, en liaison physique avec Fabrèges, hameau urbanisé partiellement qui n'a jamais pu recevoir l'infrastructure touristique prévue après l'abandon du projet d'urbanisation du vallon. J'utiliserai néanmoins, par commodité et dans le texte, les termes de « station d'Artouste », mis au regard de ces quelques considérations sémantiques, qui feront l'objet d'un approfondissement ultérieur.

3. La collecte d'indicateurs statistiques

Différentes sources de productions de données ont été utilisées et synthétisées afin de proposer un portrait objectif du territoire de la vallée d'Ossau. L'observatoire partenarial des Pyrénées Atlantiques (Obs'64) et son système d'information géographique en ligne, des indicateurs issus de l'AUDAP, et les bases de données de l'INSEE font également partis des sources consultées.

II/ Artouste : de la station qui sauve la vallée...

Le « projet de station Artouste-Soussouéou » prend forme au milieu des années 60. Il se concrétise au cours des années 1966-1967, en Haute-Vallée d'Ossau, sur le territoire de la commune de Laruns, dans le département des Pyrénées-Atlantiques.

Sa trajectoire est marquée par trois grandes périodes historiques. La transition entre chacune de ces périodes révèle des temps de rupture, qualifiés chacun de « situation problématique ». Chaque situation problématique est entendue comme « un bouleversement possible et pressenti du cours des choses », un « ébranlement des repères de l'expérience collective », qui va devenir « l'enjeu d'un travail collectif d'identification et de reconnaissance, de catégorisation et de stabilisation qui la constituera comme problème public », en ce qu'il est susceptible d'un traitement par l'action publique » (Céfaï, 2002, p65).

⁸ BURON G. (Juin 2017-en cours), *La transition touristique en moyenne montagne. Spatialités des pratiques récréatives en nature et recompositions territoriales. Exemple de la pratique du trail en vallée d'Ossau, dans les Pyrénées*, Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, UMR TREE, Université de Pau et des Pays de l'Adour.

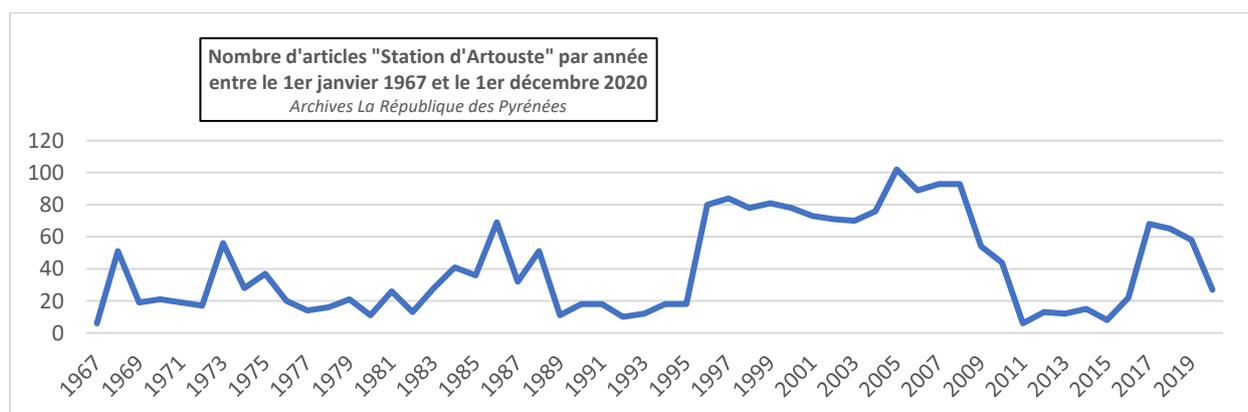
Je proposerai ainsi une lecture de la trajectoire de la station d'Artouste à travers l'identification des dynamiques conflictuelles qui ont animé sa construction. L'objectif étant de caractériser son épaisseur territoriale, entendue comme l'articulation des espaces vécus et espaces sociaux qui fabriquent sa réalité socio-spatiale (Di Méo, 1999), afin de proposer un mode de lecture de la station permettant, en conclusion, de questionner sa place au sein d'un périmètre territorial et touristique élargi. L'infrastructure, soit la réalité du tissu géographique et économique, sera étudiée en même temps que l'analyse de la superstructure, représentée par les instances politique et idéologique comprenant des valeurs, images, mythes et formes de pouvoirs qui régissent la société dans ses espaces (Di Méo, 2014).

Au regard de son mode de gestion, soit du dispositif de contractualisation entre le propriétaire du foncier et des équipements associés, le projet de station à Artouste peut être dans un premier temps scindé en trois grandes périodes historiques et structurelles :

- 1967 - 1981 : le champ de neige et les remontées mécaniques associées, propriétés de la commune de Laruns, sont en gestion directe, soit exploitées par une régie municipale.
- 1981 - 2004 : l'exploitation des remontées mécaniques et des pistes passent sous l'exploitation du département des Pyrénées-Atlantiques, par l'intermédiaire de l'établissement public des stations d'altitude (EPSA). La commune conserve la propriété du foncier et des équipements.
- 2005 - 2019 : par délégation de service public, l'exploitation est confiée à l'entreprise privée Altiservice.

Le 1^{er} avril 2019, la gestion estivale et hivernale de la station d'Artouste est reprise par la commune de Laruns, sous la forme d'une régie communale. Cette quatrième période, récente, est ici considérée comme une phase de transition stratégique, structurelle et organisationnelle. Elle ne sera abordée qu'en conclusion de cet article.

Le traitement des 2197 articles d'archives du journal La République des Pyrénées fait apparaître les trois grandes périodes précédemment abordées. Le graphique ci-dessous présente la distribution annuelle de leur diffusion.



Graphique n°1 : Nombre d'article « Station d'Artouste » par année entre le 1^{er} janvier 1967 et le 1^{er} décembre 2020 (Source : archives La République des Pyrénées).

Différentes dates mettent en avant une augmentation importante et abrupte du nombre d'articles consacrés à la station d'Artouste. Ces dates permettent de situer des temps de transition historique en lien avec l'apparition d'une situation problématique dont les enjeux liés à sa résolution augurent pour la station d'Artouste une transformation structurelle importante.

1967-1968	Ouverture du « centre de neige » d'Artouste
1973	Création du « Comité de Défense Soussouéou-Ossau » et procès en diffamation intenté par Artouste SA en charge du projet immobilier du Soussouéou.
1978	Fin de trois années d'affrontement juridique entre le CDSO et Artouste SA.
1978-1981	Début des négociations pour le transfert de gestion d'Artouste aux services départementaux.
1984-1985	Construction et mise en service d'une télécabine à Artouste, en remplacement du téléphérique historique.
1985	Recours judiciaire de la SEPANSO contre le projet de ZAC à Fabrèges
1987	Construction des parties communes des premières résidences immobilières à Fabrèges et recours de la SEPANSO contre les permis de construire.
1988-1989	Construction des 4 résidences immobilières de Fabrèges, représentant 800 lits.
1995	Classement du vallon du Soussouéou au titre de la loi 1930 et démarrage d'un marathon juridique pour la poursuite de l'urbanisation à Fabrèges
2002-2003	La commune de Laruns obtient la validation de nouveaux permis de construire à Fabrèges.
2007-2008	Derniers permis de construire obtenus par la commune de Laruns.
2012	Mouvement social des salariés du « petit train d'Artouste » (1 mois de mobilisation).
2016	Le projet de nouvelle télécabine d'Artouste voit le jour.
2017	Annonce de la « fermeture » d'Artouste et mobilisation socio-professionnelle.
2019	Protocole d'accord transactionnel validé entre la commune de Laruns et Altiservice : reprise en gestion directe de la station d'Artouste par une régie communale au 1 ^{er} avril 2019.

Ces quelques dates permettent de préciser la chronologie d'évolution historique d'Artouste, selon 3 périodes, que je propose ici de détailler.

1) 1967 – 1981 : essor du projet de station « Artouste-Soussouéou » sur fond de « guerre » au Soussouéou.

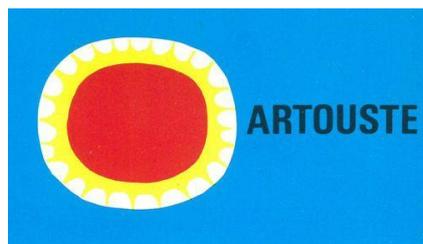


Image n°4 : le premier logo du projet de station d'Artouste – 1969 (auteur inconnu).

Le projet d'ouverture de la « station d'Artouste » est initialement prévu au cours de l'hiver 1966. Suite à un retard de travaux dû à de mauvaises conditions météorologiques, Artouste est inaugurée le 15 décembre 1967 et ouvre un champ de neige marqué par « un enneigement abondant : 1 mètre en moyenne au Soussouéou et 4 mètres au sommet des pistes, lui assurant une ouverture jusqu'après Pâques » indique un article d'un quotidien local le 04 septembre 1967.

Le projet de station est en 1967 et dès le départ pensé comme une offre spatiale globale devant se déployer progressivement, et articulant :

- un accès par téléphérique à un front de neige ;
- un champ de neige situé sur les deux versant d'un même relief et associés à des remontées mécaniques ;
- un projet de « station relais » situé dans le vallon du Soussouéou, qualifié parfois comme la future « agglomération d'Artouste » ;
- un complexe immobilier de 6300 lits touristiques dans ce même vallon ;
- une liaison physique entre cette « station relais » et la station voisine de Gourette, impliquant le creusement d'un tunnel dans la montagne, l'équipement du secteur Soussouéou-Pene Blanque et la création d'un téléphérique.

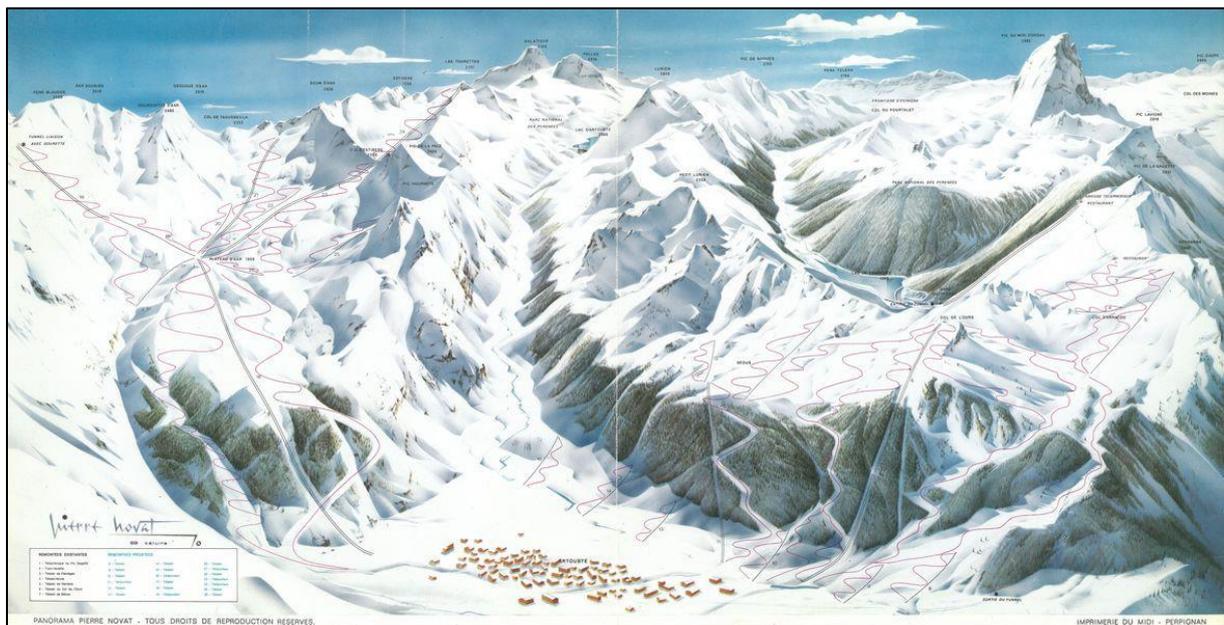


Image n°5 : le projet de station « Artouste-Soussouéou » en 1970, qui rend visible « l'agglomération d'Artouste », qui devait prendre place sur une partie du vallon du Soussouéou, qui déclencherà « la guerre du Soussouéou », et qui ne verra jamais le jour.

Les années entre 1967 et 1973 sont celles du développement de ce projet ambitieux, dont la gestion est entièrement communale. En effet, Laruns, contrairement à la commune voisine des Eaux-Bonnes qui porte foncièrement Gourette, émet la volonté de conserver la propriété de l'ensemble du foncier et des équipements dédiés au projet.

Le « centre de neige d'Artouste » est dans cette période dépourvu de toute construction immobilière à proximité directe. C'est le village de Gabas, situé à une dizaine de kilomètres en

aval, qui propose une offre d'hébergement touristique. Quatre hôtels⁹, construit et exploités par des propriétaires locaux, assurent une mise à disposition de 155 lits, et la location de matériel pour la pratique du ski.

La troisième saison hivernale (hiver 1969-1970) d'exploitation du champ de neige à Artouste voit la création d'un nouveau téléski sur le secteur Séous. La commune de Laruns investit. L'époque est dominée par une course à l'équipement en remontées mécaniques et l'aménagement de pistes pour la pratique du ski de descente. Les promesses lucratives et économiques liées à l'exploitation de la ressource en neige préfigurent la ruée vers l'or blanc.

Le 13 décembre 1969, la commission interministérielle d'aménagement de la montagne (CIAM) rend un avis favorable au projet d'urbanisation. Le groupe Saint-Yriex et la SOFRA de Pau sont pressentis pour la construction « d'une station de 6300 lits », ce qui « lève les inquiétudes qui planaient encore sur l'avenir d'Artouste ». Le projet de création d'un tunnel entre Fabrèges et le vallon du Soussouéou est évoqué pour septembre 1970, ainsi que l'implantation de 26 remontées. La réalité sera toute différente.

Le 1^{er} mars 1971, le secrétariat d'Etat valide la création du projet d'urbanisation : 7300 lits sont évoqués, comprenant 6000 lits touristiques et 1300 lits réservés aux résidents.

La CIAM donne son accord en 1973 quant à « sa participation à la réalisation des accès à la future station jusqu'à concurrence de deux millions de francs, c'est-à-dire un effort égal à celui consenti par les collectivités locales. 80 pour cent de cette participation pourront être affectés au tunnel et 20 pour cent à la route ».

En parallèle, et face à la marche en avant du projet d'urbanisation du vallon du Soussouéou, dont le projet est voté en conseil municipal de Laruns en décembre 1973, une association qui prend le nom de comité de défense Soussouéou-Ossau (CDSO) se crée. Le comité regroupe une association, la Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (SEPANSO), et des individus issus pour certains du milieu universitaire palois. Le 10 avril 1973 se tient une première réunion. Suite à la publication d'une plaquette publicitaire de promotion du projet d'urbanisation du vallon du Soussouéou par le promoteur palois Artouste SA, un texte paraît dans le journal écologiste et politique « La gueule ouverte ». Dans ce texte, le promoteur est affublé des termes de « menteur, voleur et assassin ». Le promoteur, Artouste SA, attaque le CDSO pour diffamation. S'en suit un épisode judiciaire à rebondissement, qui durera trois années. Le CDSO est en premier lieu condamné, mais fait appel. La cour d'appel de Pau relaxe le CDSO, puis la Cour de Cassation de Toulouse brise l'arrêt de la cour d'appel de Pau. Finalement, le 14 octobre 1976, la cour d'appel de Toulouse rend un verdict qui fait gagner le promoteur dans son procès en diffamation contre le CDSO. Ce dernier est condamné à verser 1 franc symbolique à Artouste SA. Le CDSO déclarera alors, par voie de presse, le 11 décembre 1976 : « le promoteur a gagné la bataille mais nous avons gagné la guerre ».

Car si Artouste SA remporte cette course d'endurance judiciaire, le projet d'urbanisation n'a lui toujours pas vu le jour. La mobilisation du CDSO, médiatisée au niveau national, a publicisé la question de l'urbanisation d'un espace naturel. L'attention publique couplée aux préoccupations grandissantes autour de l'écologie et de la qualité du cadre de vie suspend le

⁹ Les quatre hôtels sont : « Le Biscou » (30 lits) dirigé par Jacques Laborde, « l'hôtel des Pyrénées » (80 lits) dirigé par Claude Ponsolle, « l'hôtel Pierre Vignau » (30 lits) et l'hôtel Berges (15 lits).

vallon du Soussouéou, et son projet de « paquebot des neiges », selon les termes des membres du CDSO. Cet épisode d'affrontement judiciaire entre la commune de Laruns, par l'intermédiaire de son promoteur, et le CDSO, préfigurait alors la demande qu'allait formuler le comité national des Unités Touristiques Nouvelles quant au classement du site au titre de la loi du 02 mai 1930¹⁰. Ce classement rendra impossible tout projet d'urbanisation et d'intervention humaine sur le site.

En parallèle de cet épisode judiciaire se joue une seconde réalité d'ordre économique. Le faible enneigement de l'hiver 1975 limite considérablement les recettes, les premières difficultés structurelles et économiques apparaissent.

Les chiffres de fréquentation disponibles pour Artouste font état de 25 760 journées skieurs en 1975-1976, augmentés de 8328 visiteurs « contemplatifs » (Chadefaud & Della Rosa, 1978). Pour comparaison, la station de Gourette présente sur la même période une fréquentation estimée à 370 000 journées skieurs.

La capacité d'investissement et d'amortissement des équipements de la commune est questionnée. L'instance politique locale se tourne alors progressivement vers les services du département des Pyrénées-Atlantiques, déjà à l'œuvre sur les deux stations béarnaises de Gourette et de La Pierre-St-Martin.

Le 04 juillet 1978, le département propose une reprise de la gestion d'Artouste, mais la municipalité décline les offres du département, ne souhaitant ni vendre les terrains supports de l'exploitation touristique, ni transférer la propriété des équipements, ni porter seule la responsabilité du déficit d'exploitation de l'activité et des infrastructures liées à la pratique du ski. Néanmoins, et à partir de mars 1981, un accord de partage des responsabilités financières semble trouvé (deux tiers du déficit d'exploitation assumé par le département contre un tiers par la commune de Laruns), ainsi que le projet de construction d'une télécabine de liaison en remplacement du téléphérique vieillissant. Un projet de construction de 400 lits à Gabas est également associé au transfert de gestion, Laruns s'engageant à une participation à hauteur de 400 000 francs. Il n'en reste pas moins qu'Artouste, lors de l'hiver 1981-1982, ferme ses portes pour la première fois de son histoire, dans l'attente de la réorganisation de ses services d'exploitation.

2) 1982-2005 : réalités économiques et guerre juridiques enterrent l'hiver

Cette seconde période est animée par un double mouvement : la construction d'une nouvelle télécabine permettant de relier Fabrèges au domaine skiable d'Artouste, et une reprise de la lutte judiciaire pour la construction d'un projet immobilier permettant la création de lits touristiques.

Une demande conjointe de la commune de Laruns et du conseil général est adressé en février 1982 aux services de l'Etat, « demandant l'autorisation de construire un nouvel appareil d'accès

¹⁰ La loi du 02 mai 1930 est une loi française ayant pour objet de réorganiser la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Elle crée les sites naturels inscrits et sites naturels classés.

au site d'Artouste à partir de Fabrèges¹¹ ». En juillet 1982, le Comité National des Unités Touristiques Nouvelles (créé en 1977), autorise la construction de la télécabine de Fabrèges, « mais exige déjà le classement de la vallée du Soussouéou¹² ».

En parallèle s'engage une nouvelle guerre juridique entre la SEPANSO et la commune de Laruns, par l'intermédiaire des différents projets d'urbanisation de Fabrèges.

Car si le projet d'urbanisation du vallon du Soussouéou semble abandonné, et avec lui « l'agglomération d'Artouste » et sa liaison avec Gourette, 15 ans après l'ouverture de son domaine skiable, l'offre touristique d'hébergement associée au projet de station n'existe toujours pas.

Une révision du plan d'occupation du sol partiel de la Haute vallée est approuvée par le conseil municipal de Laruns en janvier 1985. Le Comité National des UTN donne l'autorisation de construire à Fabrèges 2000 lits, « et réitère sa demande de classement du Soussouéou ». En novembre 1985, la zone d'aménagement concertée de Fabrèges est approuvée par le préfet des Pyrénées-Atlantiques. Mais la ZAC est rapidement attaquée par la SEPANSO par un recours en sursis à exécution. Le tribunal administratif de Pau, en avril puis juillet 1986, rejette la demande de sursis à exécution, puis rejette, sur le fond, les recours de la SEPANSO. Le chantier de construction immobilière démarre, et quatre résidences¹³ sortent de terre dans les années 1988 et 1989 (soit plus de vingt ans après l'ouverture du centre de neige d'Artouste !), représentant 250 appartements, soit un potentiel de 800 lits touristiques.

En 1988, le partenariat entre la commune de Laruns et le Conseil Général est reconduit par un avenant à la convention de gestion jusqu'en 2008. La condition est financière, puisque la commune de Laruns doit s'acquitter d'une participation supérieure au déficit de fonctionnement représentée par la somme de 700 000 francs.

Malgré le déficit économique chronique, le champ de neige s'agrandit, et un nouveau télésiège, le Grand Coq, voit le jour la même année. Le département participe financièrement à hauteur de 30% à l'investissement.

En 1989, la guerre judiciaire émaillée d'une lutte juridique reprend concernant l'urbanisation de Fabrèges. « Sur appel de la SEPANSO, le Conseil d'Etat annule les arrêtés de ZAC du préfet et interdit la poursuite de l'urbanisation de Fabrèges », se basant « sur la loi Montagne et notamment l'article L 145-5 du code de l'urbanisme qui ne permet pas l'application de la procédure UTN pour autoriser la ZAC de Fabrèges¹⁴ ». Entre juin 1990 et mars 1995, une lutte juridique s'engage sur fond de conflictualités politiques. Elle questionne la légalité législative des permis de construire accordés, puis la loi montagne. Les projets immobiliers sont stoppés à mesure qu'ils apparaissent. Un projet de centre de vacances de la Fédération des Œuvres Laïques, dont le permis de construire est déposé en juillet 1993, est finalement annulé en mars 1995.

¹¹ *Espiadas*, Journal municipal de Laruns, janvier 2000.

¹² *idem*

¹³ Les quatre résidences sont : Le Fario (60 appartements), L'ours (120 appartements), Le Lac (60 appartements et Vivaldi (30 appartements).

¹⁴ *Espiadas*, Journal municipal de Laruns, janvier 2000.

Quelques mois après, le 06 mai 1995, le vallon du Soussouéou est classé au titre de la loi du 02 mai 1930. Le champ de neige d'Artouste, reliées par la télécabine aux quatre résidences de Fabrèges, se figent dans l'espace et le temps.

Les investissements infrastructurels se poursuivent néanmoins : deux téléskis école sortent de terre (2 millions de francs) « sur les seuls deniers communaux, le Conseil Général n'ayant pas participé ».

Ainsi, Artouste ne parvient pas à réaliser son processus de création spatiale, entendue comme la territorialisation programmée du projet d'aménagement envisagé dès 1967. L'utopie touristique hivernale, soit la croyance basée sur la capacité de l'activité économique liée à l'exploitation du système productif localisé représenté par la station, s'effondre à mesure que le déficit financier lié à l'exploitation et la maintenance de l'aménagement général se creuse.

Si l'exploitation estivale du train touristique demeure rentable, l'exploitation de la pratique exclusive du ski plombe les finances publiques, qu'elles soient communales ou départementales.

En décembre 1998, le département des Pyrénées-Atlantiques modifie les statuts de l'EPSA. Cette dernière, gestionnaire de Gourette et de la Pierre-St-Martin, n'est plus alors dédiée uniquement qu'à l'exploitation des domaines skiables. Le département des Pyrénées-Atlantiques acquiert alors la maîtrise d'ouvrage des équipements à mettre en œuvre au niveau des stations d'altitude.

	1999 (en euros)	2000 (en euros)	2001 (en euros)	2002 (en euros)	2003 (en euros)	2004 (en euros)	2005 (en euros)
EPSA	-800 000	-875 095	- 257 919	+ 47 893	+ 286 276	+1 477 673	+ 773 524

Tableau n°1 : évolution du résultat d'exploitation de l'EPSA entre 1999 et 2005 (source : chambre régionale des comptes d'Aquitaine – Janvier 2007).

Au début de l'année 2000, le plan d'investissement départemental à destination des stations béarnaises écarte Artouste et la commune de Laruns, le projet de « station » n'ayant pu voir le jour, et le déficit d'exploitation chronique cumulé ne pouvant plus être assumé à grand renfort de subvention d'équilibre par le Conseil Général. Concrètement, le département réalise entre 2001 et 2005 des investissements à hauteur de 6,7 millions d'euros sur la station de la Pierre-Saint-Martin et de 35,8 millions d'euros sur la station de Gourette. Artouste, isolée, cherche déjà son repreneur.

Le rapport d'activité de l'EPSA publié à l'automne 2004 concernant la « Station d'Artouste été-hiver », et portant sur une période de 5 ans (1999-2003) présente un déficit moyen annuel de 524 132 euros, avec un compte de résultat lié à l'exploitation hivernale faisant apparaître en 2003 un déficit de 486 848 euros.

	1999	2000	2001	2002	2003	Moyenne par an
Hiver : jours d'ouverture	115	115	71	114	66	96,2
Déficit de fonctionnement pris en charge par l'EPSA et le conseil général (en euros)	-513471	-762 948	-319 682	-436 630	-345 923	-475 731
Participation communale au fonctionnement (en euros)	107 242	120 282	116 080	46 024	98 564	97 638
Déficit total de fonctionnement (en euros)	-620 713	- 883 230	-435 762	-482 654	-444 487	-573 369
Participation communale aux entretiens des remontées mécaniques (en euros)	12 438	436 560	117 540	19 380	128 747	142 933
Résultat hiver (en euros)	- 633 151	- 1 319 790	-553 302	-502 034	-573 234	-716 302
Résultat été-Petit train (en euros)	131 411	63 026	98 023	72 657	595 735	192 170
Total des déficits d'exploitation hiver-été (en euros)	- 501 740	-1 256 764	-455 279	-429 377	22 501	- 524 132

Tableau n°2 : Coûts de fonctionnement et d'investissement de la station d'Artouste, d'après les rapports d'activités de l'EPSA et les cahiers de comptes communaux.

Face au déficit chronique de la station, un diagnostic et une « étude de développement possible du site d'Artouste » sont menés par le cabinet Dianeige. Le rapport préconise, pour atteindre le seuil de rentabilité, de « dépasser le doublement de la fréquentation de la station en nombre de journées skieurs ». La moyenne à Artouste est alors d'environ 65 000 journées skieurs. Le rapport conclut que le seuil des 150 000 journées skieurs doit être atteint pour assurer l'équilibre financier. Couplé aux investissements nécessaires à réaliser pour absorber ce flux potentiel de skieurs, 7 millions d'euros doivent être engagés (mises aux normes d'exploitation, sécurité et enneigement naturel pour 4 millions d'euros, rénovation des remontées mécaniques du secteur Séous à hauteur de 3 millions d'euros). Le développement mono-fonctionnel d'un site dominé par un modèle de rationalisation économique court-termiste enterre les espoirs de sauvetage financier de la station. En 2003, c'est l'Etat, par l'intermédiaire du Préfet, qui exige alors que la commune de Laruns et le Conseil Général mettent un terme au contrat qui les unit.

La commune de Laruns signe le 08 décembre 2003 avec le département une convention d'exploitation à titre provisoire pour une durée d'un an, qui prend la forme d'une prestation de service. Cette contractualisation, qui fait suite aux deux périodes d'exploitation par l'EPSA de la station d'Artouste (mars 1981 puis renouvellement en 1988), est « signée dans l'attente du résultat de la procédure de délégation de service public lancée par la commune ».

Le 31 octobre 2004, conformément à la séance du conseil d'administration de l'EPSA du 23 avril 2004, les conventions d'exploitation entre cette dernière et la commune de Laruns sont définitivement résiliées.

La recherche d'un délégataire pour la reprise de l'exploitation de la station d'Artouste se déroule à partir du 28 novembre 2003, et s'étale de l'examen des candidatures à la phase de négociations avec l'entreprise retenue lors de la seconde phase d'appel d'offres, courant de l'année 2005.

5 candidatures sont déposées fin 2003, quatre sont retenues et deux sociétés répondent finalement à l'appel d'offre (Altiservice et Connex). Seule l'entreprise de gestion des remontées mécaniques Altiservice propose une exploitation couplant la période estivale et hivernale. Mais la première négociation n'aboutit pas.

Cette recherche avortée d'un nouveau gestionnaire est portée par l'équipe municipale alors en place, et fait face à une opposition active qui souhaite quant à elle exploiter la station sous la forme d'une régie directe (proposition du 02 novembre 2004). Le climat social et politique génère la mobilisation des acteurs socio-professionnels.

Sans repreneur, la station d'Artouste n'ouvre pas son domaine skiable l'hiver 2004. Une régie communale est créée pour assurer l'exploitation estivale du train touristique en 2005. Une mobilisation des socio-professionnels de la station a lieu fin février 2005 à Laruns. Pour la deuxième fois de son histoire, « Artouste » ferme son domaine skiable, et génère une dynamique sociale qui voit l'expression d'une volonté de maintien de l'existant.



Image n°6 : manifestation des socio-professionnels de la station d'Artouste – 1^{er} mars 2005
(source : archives Ascension Torrent – Pyrénées Presse).

Après une seconde procédure de DSP, qui voit trois sociétés se positionner, Artouste sera finalement exploitée par Altiservice.

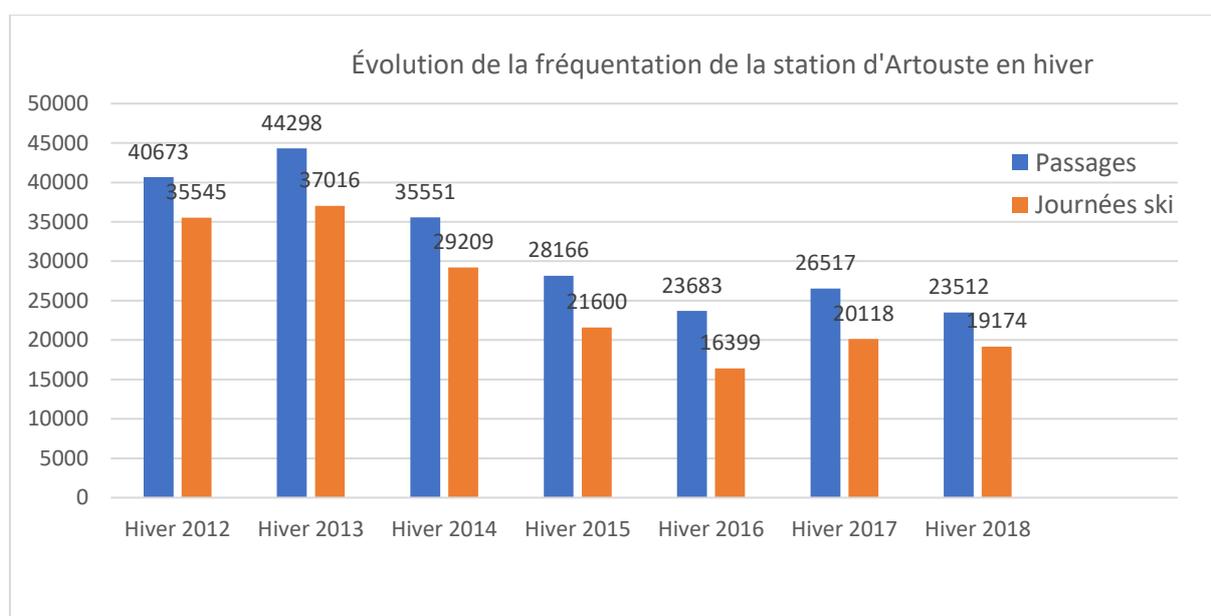
3. 2005-2019 : délégation de service public et amorce d'une transition indispensable ?

La délégation de service public entre la commune de Laruns et l'entreprise Altiservice est signée en novembre 2005, pour une période de 18 ans. De nouveau, les termes de la contractualisation envisagent l'avenir du site à travers une reprise de l'urbanisation à Fabrèges, et la fréquentation. Malgré les déficits chroniques d'exploitations, le combat demeure économique et politique, et les chiffres pleuvent. De son côté, Altiservice s'engage sur le papier à prendre en charge 9 millions d'euros d'investissements à court terme, et à augmenter

significativement la fréquentation de la station. Les prévisions sont les suivantes : 44 000 journées skieurs en 2005, 50 000 en 2006, 64 000 en 2006, 70 000 en 2007, 74 000 en 2008. La commune de Laruns, dégagée de la charge des investissements, et en plus du versement d'une subvention d'équilibre à Altiservice (estimée à 120 000 euros la première année), doit engager une seconde tranche de travaux à Fabrèges représentant 700 lits supplémentaires.

La période dite de « bulle immobilière mondiale », constituée en France à partir des années 2002 et éclatant clairement en 2008, enterre à nouveau les espoirs immobiliers et touristiques à Fabrèges pour Artouste. Les prix flambent (une augmentation de 142% du prix des maisons et des appartements est estimée en France entre 1997 et 2007). Malgré les derniers permis de construire obtenus en 2007 et 2008 par la commune de Laruns, les 12 000 mètres carrés de shom demeurent vierges de toute capacité d'accueil. Les différents projets immobiliers portés par différents groupes investisseurs ne voient pas le jour.

A partir du début des années 2000, la fréquentation de la station d'Artouste décline progressivement.



Graphique n°2 : évolution de la fréquentation de la station d'Artouste en hiver entre 2012 et 2018 (source : Glen Buron, d'après Altiservice et office de tourisme de Laruns).

En 2012, une grève des salariés d'Altiservice démarre le 26 juillet 2012. Un accord est finalement trouvé entre la direction de l'entreprise et les représentants des salariés.

Puis c'est l'annonce en vallée d'Ossau de la fermeture partielle de la station d'Artouste au mois de janvier 2018, faite en novembre 2017 par l'ancien gestionnaire des remontées mécaniques, l'entreprise Altiservice, filiale du groupe Engie, pour le mois de janvier 2018, qui déclenche l'apparition d'une nouvelle « situation problématique ». Cette dernière contribue à médiatiser le contexte dans lequel s'inscrit depuis de nombreuses années la station d'Artouste en particulier, et de nombreuses autres stations dans les Pyrénées.

Le fonctionnement déficitaire et habituel de la station est à nouveau bouleversé.

Cette nouvelle mobilisation est accompagnée par la diffusion d'une pétition signée du « collectif de la liaison Artouste-Gourette » (23 mai 2018). Ce collectif représente 9 associations de la Haute-Vallée d'Ossau (associations de commerçants, professionnels de la neige et collectif d'habitants et de propriétaires). Un espace de réflexion s'ouvre, et le collectif rédige en mars 2018 un document de projet intitulé « L'Artouste de demain », qui propose la création de cinq groupes de travail thématiques (« la vie à Fabrèges », « L'hébergement », « Activités hiver/été », « communication » et « comptes d'exploitation prévisionnel des sept prochaines années, analyse économique été/hiver, mutualisation »).



Images 7 et 8 : Mobilisation à Laruns et à Artouste

(Source : La république des Pyrénées - novembre 2017).

On y observe l'appropriation symbolique de la station « ne touche pas à ma station », et le lien idéologique encore puissant assimilant l'avenir de la station à l'avenir de la vallée. Nous sommes encore par cette forme d'expression dans le mythe de « la station qui sauve la vallée ».

En parallèle des mobilisations sociales, cette annonce réalisée en novembre 2017 augure les négociations alors en cours entre la municipalité de Laruns et l'entreprise Altiservice. Un protocole d'accord transactionnel est progressivement envisagé, et le conseil municipal du 08 février 2019 en valide définitivement les termes.

« Monsieur le maire indique au Conseil Municipal qu'à l'issue de négociations menées avec la société Altiservice, il a été établi un protocole d'accord transactionnel dont les termes essentiels sont les suivants : résiliation anticipée de la convention de délégation de service public relative à la gestion, l'exploitation et le développement des remontées mécaniques et du domaine skiable de la station de ski d'Artouste conclue avec Altiservice au 1^{er} avril 2019 (...) ».

Cette dernière étape marque profondément les esprits. Les remises en question répétées de la pertinence des modèles de développement des stations, les effets du réchauffement climatiques et le récent contexte sanitaire induisant la fermeture des remontées mécaniques conduisent à un retour de la question du territoire face à des pôles centralisateurs de flux ne permettant pas au territoire de maintenir son habitabilité.

Le processus de création spatiale du projet de station à Artouste n'a jamais vu le jour : l'urbanisation du vallon du Soussouéou et la liaison avec la station voisine de Gourette sont restées à l'état de projet tel qu'il avait été envisagé fin des années 1960.

Les dynamiques conflictuelles, entre volonté d'urbanisation et défense des espaces naturels de montagne, n'ont pas entraîné sur les communes supports des stations une anticipation de l'injonction faite aux territoires de montagne à s'engager dans la voie de la transition touristique. Les communes supports, prisonnières d'une station qui ne fait plus territoire, tentent

aujourd'hui d'entrevoir leur futur. A l'inverse, la récente réorganisation territoriale, et le poids progressif des communautés de communes, semblent en capacité de proposer des orientations stratégiques et touristiques durables.

III/ ... à la vallée qui sauve la station ?

En 1986, le bureau d'étude « Horwath et Horwath France », chargé du « diagnostic et de la définition d'une stratégie pour la station des Eaux-Bonnes », écrivait en page 1 de son rapport : « Globalement, le tourisme ossalois reste fragile dans ses divers secteurs (hivernal, thermal, estival), du fait de la faiblesse de la commercialisation/promotion, de la relative inorganisation/dispersion des efforts, des insuffisances de produits ou de leur faible valorisation ». Au sujet de la station de Gourette, le bureau d'étude poursuivait en page 2 : « La vétusté, l'hétérogénéité et l'inconfort de la plupart des hébergements nuisent aujourd'hui à l'image de la station et favorise l'évasion de la clientèle hors station ».

34 ans après les constats du cabinet, la vallée d'Ossau continue de souffrir 1) d'une offre touristique dominée par les deux stations de Gourette et d'Artouste, 2) portée par deux communes supports en grande difficulté structurelle 3) au sein d'une vallée en quête d'harmonisation de sa gouvernance touristique pour la définition d'une stratégie communautaire de développement partagé, autour des sports et loisirs de nature notamment.

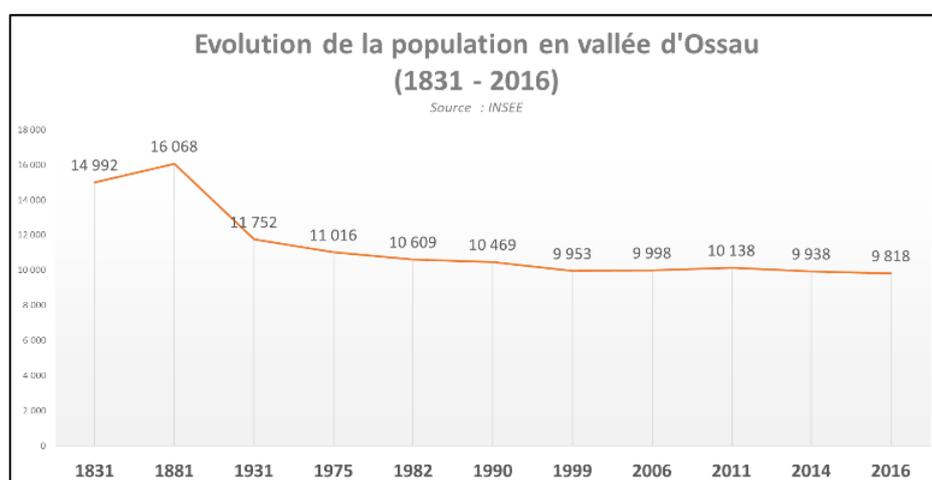
1) Une offre touristique dominée par les deux stations de Gourette et d'Artouste

18 communes composent le territoire administratif de la vallée d'Ossau.

La dynamique de développement touristique est dominée par ses deux pôles d'attractivité importants représentés par les stations d'Artouste (exploitation d'un train touristique en été et d'une station de ski en hiver) et de Gourette (station de ski). Ces deux pôles sont situés en Haute Vallée, soit au Sud du territoire. Artouste est située sur le territoire administratif de la commune de Laruns, Gourette sur le territoire administratif de la commune des Eaux-Bonnes.

Le territoire de la vallée d'Ossau connaît une érosion lente et très progressive de sa population, passant d'environ 16 000 habitants à la fin du 19^{ième} siècle, à 9 818 habitants en 2016.

Graphique n°3 : évolution de la population en vallée d'Ossau entre 1831 et 2016 (source : Insee).



La vallée présente un déséquilibre structurel important entre les deux communes supports des stations, Laruns et les Eaux-Bonnes et les 16 autres communes du territoire.

Cela est dû entre autres à un solde naturel négatif (les naissances ne compensent pas les décès), particulièrement marqué sur la commune de Laruns (solde naturel entre 1999 et 2006 = -60).

Il apparaît également que le solde migratoire en vallée d'Ossau est légèrement positif (1999-2006), des communes ayant su se montrer attractives comme Louvie-Juzon, avec la création dans les années 2000 de zones urbanisables avec des lotissements.

Le territoire de la vallée d'Ossau est ainsi marqué par une dynamique démographique plutôt homogène (solde naturel négatif sur quasiment l'ensemble des communes de la vallée) et caractérisé par des valeurs extrêmes concentrées en haut de vallée, avec un solde naturel négatif et très élevé (-60 à Laruns entre 2011 et 2016), et un bas de vallée qui tente quant à lui de maintenir une forme d'attractivité résidentielle.

On constate également que la dynamique résidentielle et immobilière renseigne sur les effets spatiaux générés par un modèle de développement touristique unique focalisé sur la station : une polarisation géographique et économique de l'offre immobilière de tourisme sur les communes supports de la station est constatée, produisant un double effet : une perte d'attractivité résidentielle annuelle en haut de vallée, et la production d'« interstices touristiques » sur le reste du territoire.

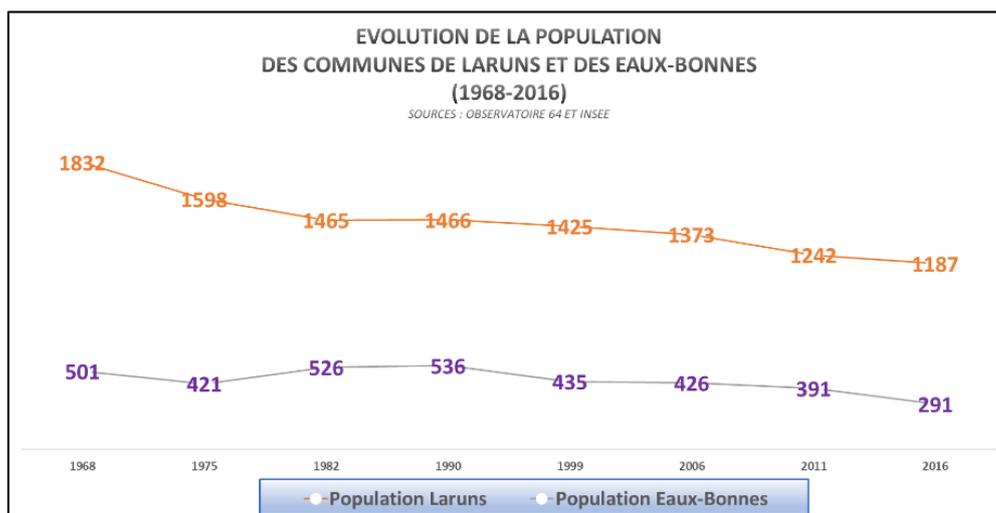
8330 logements étaient recensés sur le territoire de la CCVO en 2006, dont 4320 résidences principales, soit 51,8% du nombre total de logements, quasiment 50 % de résidences secondaires, ce qui constitue une forme de vulnérabilité structurelle.

Les hébergements touristiques sont au nombre de 505 logements de tourisme. Le nombre de lits varie entre 7870 et 6992 selon les sources consultées. 61 % de l'offre est concentrée sur deux des 18 communes de la CCVO : Laruns (25 %) et les Eaux-Bonnes (36 %).

De plus, concentrés sur le hameau de Fabrèges, le potentiel de 800 lits touristiques n'est pas mis en tourisme. Appartenant à des propriétaires « amoureux de la nature sauvage du site », ces résidences secondaires sont habitées quelques semaines par an, de façon saisonnière. Environ 90% de cet hébergement est aujourd'hui constitué de lits froids, échappant à une potentielle mise en tourisme. Le « village de Fabrèges » n'est un village que de nom, et ne permet pas de transformer les passages des visiteurs en séjours touristiques. La station n'est pas habitée, transformée en une destination « à la journée », phénomène renforcé par l'excursion proposée par le train, et qui génère des mouvements diffus ne permettant pas de créer un lieu animé et vécu.

2. Le revers de la médaille en or blanc : deux communes supports des stations en grande difficulté structurelle.

Les deux communes supports des stations se dépeuplent à mesure que le tourisme mono-fonctionnel se déploie.



Graphique n°4 : évolution des populations des communes de Laruns et des Eaux-Bonnes entre 1968 et 2016 (sources : observatoire 64 et Insee).

Le nombre de logements augmente, mais le nombre de résidences principales chute de façon relativement importante (40% de résidences principales aux Eaux-Bonnes 1982 à 6,8% en 2016 par rapport à 75% de résidences principales en 1982 à Laruns, contre 37% en 2016).

C'est bien ici la question du maintien du caractère habitable de l'espace, du maintien par exemple des foyers sur le territoire (qui peut se traduire par exemple par un remplissage suffisant des écoles) qui doit être placé au cœur de notre problématique, et ce quelle que soit la stratégie de développement touristique visée en matière d'adaptation.

D'un côté, le territoire de la vallée d'Ossau porte deux communes supports des stations engagées dans une volonté apparente de maintenir un mode production touristique basé pour l'une, sur l'exploitation de la neige (Gourette), pour l'autre, sur une volonté de diversification hivernale et de rentabilité estivale (train touristique), mais marqué par une difficulté à renouveler sa population, à en fixer de nouvelles, et de l'autre, un territoire plus vaste, le territoire communautaire, qui tente de maintenir une forme d'attractivité résidentielle et économique, en s'appuyant notamment sur le déploiement d'une stratégie autour des sports et loisirs de nature, avec la récente commande d'un travail de diagnostic préalable pour la mise en place d'une stratégie de développement touristique à l'échelle valléenne, portée par l'instance politique communautaire.

3. Le tournant communautaire : les sports et loisirs de nature comme levier de redéfinition d'une stratégie et d'une gouvernance touristique

En 2015 sous l'effet de la loi NOTRe, la compétence tourisme est transférée des communes vers les intercommunalités. Les communes en stations classées, dont la commune de Laruns, conservent alors la responsabilité de cette compétence et de son exercice.

En avril 2018, le département des Pyrénées-Atlantiques lance un appel d'offre pour la définition de sa stratégie départementale des sports et loisirs de nature. En avril 2020, les premiers

éléments du diagnostic menés soulignent le potentiel touristique évident de ces pratiques, en termes d'attractivité et de valorisation des destinations.

En février puis mai 2018, la communauté de communes de la vallée d'Ossau fait élaborer un « diagnostic des sports de pleine nature en vallée d'Ossau », précisant que « la définition d'un plan de gestion des sites outdoor ossalois est considérée comme un objectif prioritaire et constitue le socle de la stratégie de développement des activités de pleine nature présentée¹⁵ ». En juillet 2019, le département diffuse un appel à projets « relatifs aux espaces, sites et itinéraires de pleine nature, à destination des communes et de leurs groupements », dans l'objectif de « concourir au développement des pratiques sportives et de loisirs en milieu naturel ». Se proposant de soutenir les investissements à hauteur de 30%, le département incite alors les structures intercommunales à travailler autour des enjeux de développement identifiés sur leurs territoires.

Le mise en œuvre de nouvelles modalités de coopération entre acteurs institutionnels semblent être à l'œuvre. Un des leviers activé est celui des pratiques sportives et de loisirs en nature. Il assure la construction d'un lien entre les échelles territoriales et politico-administratives départementales et communautaires. Pourtant, et à l'analyse des différents rapports et diagnostics issus des travaux des cabinets mandatés, la question « touristique » n'est pas abordée explicitement. La place des stations, et particulièrement la station d'Artouste, n'est pas appréhendée. La compétence tourisme échappant partiellement à la communauté de communes (la commune de Laruns conservant jusqu'alors le statut de « station classée »), un maillon de la chaîne de coopération semble provisoirement manquant. Le diagnostic présente simplement, dans son bilan, une « menace » de « couper les stations de la stratégie globale sports de pleine nature ». Cette dernière est pourtant engagée dans une stratégie visible de diversification de son offre d'activité, se positionnant, avec la pratique du VTT, du trail et de la randonnée, comme site potentiellement support de pratiques relevant des sports et loisirs de nature. Il est néanmoins rappelé dans le rapport de diagnostic que « le plan de gestion des activités de pleine nature intervient en complémentarité des équipements structurés, bénéficiant de modalité de gestion spécifique (voie verte, structures artificielles, offre outdoor hors ski alpin des stations de Gourette et d'Artouste) ».

Conclusion et ouvertures prospectives

La question de la gouvernance de ces activités récréatives de nature et des nouvelles polarités qu'elles mettent en mouvement au sein d'un territoire redéfini collectivement demeure entière. C'est aujourd'hui de la rencontre entre deux logiques d'action différente que se jouera prochainement l'avenir du territoire touristique de la vallée d'Ossau. Avenir au sein duquel la station d'Artouste sera probablement amené, au-delà du discours, à se réinventer concrètement, en lien avec les enjeux posés par la transition énergétique et environnementale aux territoires de montagne.

Le projet de station Artouste-Soussouéou, puis le projet de station d'Artouste, n'a pas achevé son processus de création spatiale. La domination de la superstructure, et de ses instances

¹⁵ « Diagnostic des sports de pleine nature en vallée d'Ossau », cabinet Alpa Conseil – Mai 2018.

politiques et idéologiques marquées par une conflictualité permanente et structurante, n'a pas permis de matérialiser un tissu géographique et économique viable, soit une infrastructure équilibrant un projet de station territorialisée.

L'exploitation de la ressource en neige à Artouste a généré la création d'une économie de rente dont les retombées se sont concentrées sur les communes supports des stations, économie de rente monopolisée par un fonctionnement économique cloisonné. L'avenir d'Artouste a semblé se jouer ailleurs que sur les espaces de pratiques ouvert par la station. Il s'est dissout dans des conflictualités politiques non transformées en dynamiques sociales et territoriales, et qui n'ont eu de cesse que de maintenir un ordre régi par un mode de fonctionnement basé sur la reproduction de la domination du système notabiliaire local. La spécialisation de l'activité touristique autour de l'exploitation mono-fonctionnelle du petit train d'Artouste et du ski a renforcé la vulnérabilité des communes supports des stations, qui doivent désormais faire face, en plus des difficultés financières rencontrées, à un contexte de changement climatique qui n'a jamais fait l'objet d'une anticipation par les pouvoirs politiques locaux. La contradiction entre discours de durabilité, traduit par les termes polysémiques de « 4 saisons », et réalité des choix d'aménagements et d'investissement semble perdurer (Clarimont & Vlès, 2009).

La fréquentation touristique et le chiffre d'affaire, s'ils sont des indicateurs informatifs, ne peuvent seuls suffire à orienter les choix stratégiques de développement touristique. Les retombées économiques directes à court terme générés par des flux de « touristes » non maîtrisés par une offre structurée ne profitent que très peu à un territoire « aux abords du point vertigineux ». « Il ne s'agit plus désormais d'adapter le modèle initial, mais plutôt d'envisager sa refonte en fonction d'un changement radical de dessein (...) ». (Vlès, 2019).

Le processus de réorganisation territoriale à l'échelle politique et administratif communautaire semble porteur d'une capacité à mettre en mouvement les acteurs socio-politiques et économiques autour de nouvelles spatialités touristiques. La gouvernance touristique du territoire, en pleine transformation, peut permettre l'éclosion d'une vision partagée, articulant finement et consciemment, sur le long terme, la capacité d'une vallée à demeurer attractive, d'un point de vue touristique, mais également culturel et résidentiel. La fabrication d'un réseau de sites, d'itinéraires et de sentiers, de lieux de pratiques délocalisés, peut permettre la définition de nouvelles polarités hors stations et structurantes pour un mode de développement touristique soutenable, et porteur de dynamisme économique et social.

La récente fusion annoncée en février 2021 des offices de tourisme de la vallée (Gourette-Eaux-Bonnes, Artouste-Laruns, et office de tourisme de la vallée d'Ossau) constitue probablement une possibilité offerte aux acteurs de s'engager dans une forme d'innovation organisationnelle à même d'engager le territoire de la vallée d'Ossau dans la définition et le partage d'une stratégie touristique globale de long terme. Reste à organiser le passage d'une gouvernance reproduisant un ordre basé sur la domination du système notabiliaire local et « reproduisant l'ancrage local d'opérations à rentabilité immédiate » (Clarimont & Vlès, 2009) à une gouvernance planifiée et partagée, régie par une stratégie touristique territorialisée à l'échelle d'un espace au sein duquel les places et fonctions de la station et sa commune support sont redéfinies.

Localement, et concrètement, le territoire de la vallée d'Ossau regorge aujourd'hui d'initiatives locales venant densifier une offre touristique renouvelée, permettant de nourrir un horizon « après-touristique, sorte d'au-delà du tourisme, porté par un dépassement des frontières et des catégories habituelles visant l'exploration d'altérités négligées ou refoulées » (Bourdeau, 2018). Reste à dépasser les logiques d'action socio-politiques et institutionnelles héritées d'une utopie touristique dépassée, afin de projeter un territoire, ses habitants et futurs résidents dans un avenir créatif, habitable et partagé.

Bibliographie

ACHIN C., *La gouvernance de la diversification comme enjeu de l'adaptation des stations de moyenne montagne : l'analyse des stations de la Bresse, du Dévoluy et du Sancy.*, Thèse de doctorat en Sciences du territoire, université Grenoble-Alpes, 2015.

ACHIN C., MARCELPOIL E., BERNARD V., *L'innovation lue au prisme de son volet organisationnel. L'exemple de la diversification dans les stations de moyenne montagne*, in Sciences, Eaux et Territoires, 2015/2 numéro 17, 2015, p.52-57.

BESSIERE J., CLARIMONT S. & VLES V. (2016), *La ressource patrimoniale, outil de diversification touristique ? Le pôle d'excellence rurale du Néouvielle, entre innovation et recyclage.*, in Nature, Sciences, Sociétés, numéro 24, 2015, p.217-229.

BOUISSET C., CLARIMONT S. & DEGREMONT I., *Changements climatiques et vulnérabilité des territoires : l'évolution des risques et l'adaptation dans deux vallées pyrénéennes*, in revue de géographie alpine, 106-3, 2018, p.43-55.

BOURDEAU Ph., *De l'après-ski à l'après-tourisme, une figure de transition pour les Alpes ?* in revue de Géographie Alpine, 2009, 97-3.

BOURDEAU Ph., *L'après-tourisme revisité.* In Via, 13-2018.

BOURDEAU Ph., *Eloge de la dispersion. La station touristique : un modèle à interroger.* In Espaces n°350, 2019, pp11-16.

CEFAÏ D., *Qu'est-ce qu'une arène publique ? Quelques pistes pour une analyse pragmatiste.* In *L'héritage du pragmatisme. Conflits d'urbanité et épreuves de civisme.* Colloque de Cerisy, L'Aube éditions, 2002, p.62-103.

CEFAÏ D., *Publics, problèmes publics, arènes publiques... Que nous apprend le pragmatisme ?* Questions de communication n°30, 2016, p. 25-64.

CHADEFAUD M. & DALLA-ROSA G., *La neige des Pyrénées occidentales : enjeu et stratégie des collectivités locales*, in Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, tome 49, fascicule 4, 1978, p. 477-515.

CLARIMONT S., *La patrimonialisation des espaces naturels en débat : la réforme du Parc national des Pyrénées (France)*», in VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Hors-série 16, 2013.

CLARIMONT S. & VLES V., *Le tourisme pyrénéen face au développement durable : une intégration partielle et hésitante.* In revue de géographie alpine, 97-3/2009.

DI MEO G., *Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales.* In Cahiers de Géographie du Québec, volume 43, n°118, 1999, p.75-93.

DI MEO G., *Introduction à la géographie sociale*, Armand Colin, 2014.

HATT E., *Requalifier les stations touristiques contemporaines : une approche des espaces publics. Application à Gourette et Seignosse-Océan*. Thèse de doctorat en Aménagement et urbanisme, université de Pau et des Pays de l'Adour, 2011.

VLES V., *Le projet de station touristique. Contribution des sciences de l'aménagement aux méthodes de planification touristique*. Presses universitaires de Bordeaux, 1996.

VLES V., *Des territoires touristiques en transition, aux abords du point de bascule*, in CARRERE, G., DUMAS, C., ZELEM, M.-C. (Ed), *Dans la fabrique des transitions écologiques*, L'Harmattan, Paris, 2019, p. 75-98.