



HAL
open science

L'enjeu de la requalification urbaine des stations

Emeline Hatt

► **To cite this version:**

Emeline Hatt. L'enjeu de la requalification urbaine des stations. Les Cahiers d'Espaces, 2010, 104, pp.35-45. hal-02477141

HAL Id: hal-02477141

<https://amu.hal.science/hal-02477141v1>

Submitted on 13 Feb 2020

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.

L'enjeu de la requalification urbaine des stations

L'exemple de Seignosse-Océan

Emeline HATT

Doctorante aménagement

Laboratoire SET, UPPA/CRNS UMR 5603

Pour citer cet article :

Hatt Emeline. 2010. « L'enjeu de la requalification urbaine des stations. L'exemple de Seignosse-Océan », *Cahiers Espaces*, n°104 Ville, urbanisme et tourisme, mars 2010, pp.35-45

Le tourisme balnéaire s'inscrit aujourd'hui dans un environnement complexe. La concurrence accrue des destinations, l'évolution des clientèles touristiques, de leurs pratiques et de leurs attentes ou encore l'évolution du cadre réglementaire sont autant de facteurs que les stations littorales doivent désormais prendre en compte dans leurs stratégies d'aménagement et de développement. Ce contexte d'incertitude quant à leur devenir les conduit à repenser la conception de leurs projets urbains et notamment de leurs espaces publics. Cette réflexion paraît primordiale pour les stations créées *ex nihilo* dans les années 1960-1970 selon les standards urbanistiques et économiques de l'époque qui, pour répondre à une consommation touristique de masse, se souciaient peu de leur environnement urbain (VLES, 2007).

Seignosse-Océan, station créée *ex nihilo* sur le littoral aquitain dans les années 1960-1970, est aujourd'hui confrontée tardivement à ces problématiques. Bientôt cinquantenaire, la station a vieilli avec le modèle urbain qui lui a donné naissance. Les standards fonctionnalistes de l'époque (CHOAY, 1965), s'ils ont permis de répondre à une consommation touristique nouvelle et massive, paraissent inadaptés aux attentes d'une clientèle toujours plus informée et exigeante. L'organisation urbaine et paysagère ne répond plus aux nouveaux standards de consommation touristique ; l'offre doit s'adapter à la demande fluctuante et toujours plus qualitative. Dans le sillon des grandes agglomérations (ODIT, 2008), telles Barcelone (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 1993) ou Lyon (BETIN, 2001), cette station littorale chemine à son tour vers une quête de qualité et d'urbanité indispensable à ce lieu de sociabilité (VLES, 2004).

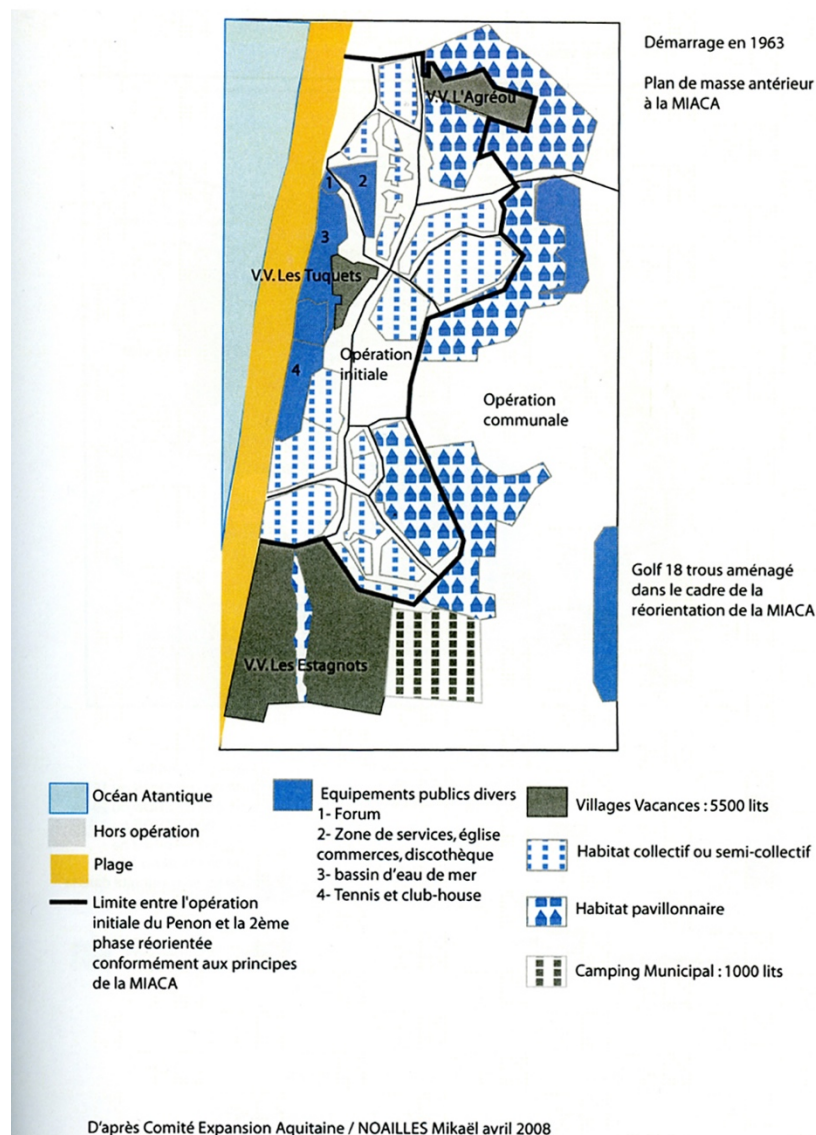
Cet article se propose de décrypter le modèle d'aménagement urbain ayant présidé à la création des stations créées *ex nihilo*, telles Seignosse-Océan, afin de cerner les enjeux

auxquels ces « archipels littoraux » sont confrontés en termes de requalification urbaine et paysagère.

Seignosse-Océan, un modèle dépassé

Les évolutions sociales et économiques, les nouvelles aspirations liées aux modes de vie ainsi que le développement de la société du temps libre et des loisirs ont transformé les fondements de l'activité touristique. Les régions et les stations touristiques du littoral se retrouvent au cœur d'un triple processus de mutations, à la fois sociétales, économiques et spatiales, qui remettent en question les équilibres anciens, les repères établis et les cadres traditionnels de l'action publique sur ces territoires.

Figure 1. L'opération Seignosse : création d'une station *ex nihilo*



Station archipel des années 1970

L'attractivité des stations balnéaires est liée en particulier à des conditions d'urbanité, à des modes de vie spécifiques et à l'identité des paysages, dont les caractéristiques locales peuvent se trouver menacées par la banalisation de l'occupation de l'espace (DGUHC, 2006 : 8). Ce risque de banalisation touche notamment les stations créées *ex nihilo* dans les années 1960-1970, confrontées dans le même temps au vieillissement de leur cadre bâti. Leur malaise est profond. Construites de toute pièce en territoire vierge pour une pratique touristique de masse et saisonnière elles peinent à valoriser leurs « potentiels » identitaires. 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 « archipels » sont les témoins d'une époque révolue. Vieillissantes, elles ne répondent plus aux attentes et exigences des clientèles touristiques. Leur inadaptation, à la fois structurelle et conjoncturelle, est flagrante et le risque de descente en gamme voire de friche touristique les menace ardemment. Au niveau structurel, il apparaît que le modèle qui leur a donné naissance a vieilli avec le système économique et social qui l'a produit (VLES, 2008). Au niveau conjoncturel, ces stations ne semblent plus correspondre aux standards d'une société qui s'est transformée. L'évolution des pratiques (courts séjours, diversification des activités, etc.), des attentes (qualité, etc.) et des représentations (le mythe du village s'impose face au tours et aux barres du tourisme de masse) des clientèles touristiques tend à questionner ces modèles urbains aujourd'hui dépassés.

Structurellement, en effet, ces « stations archipels » ont été créées durant les années 1960-1970 selon les standards fonctionnalistes de l'époque. Le modèle moderne-progressiste (CHOAY, 1965), symbolisé par la célèbre charte d'Athènes, s'est imposé en France dans la culture urbanistique du XX^e siècle. Le Corbusier se fit le chantre de cette mouvance. Considérant que la forme guide la fonction, les progressistes proposent des aménagements urbains spécifiques caractérisés notamment par :

- le zonage de l'espace,
- l'abstraction du bâtiment à l'égard de son contexte d'implantation,
- la valorisation de la fonctionnalité au détriment de l'ornementation jugée superflue,
- le recours aux matériaux et aux procédés les plus contemporains issus des progrès de la science et de la technique (ce qui favorise la standardisation des productions),
- etc.

Le modèle progressiste, appliqué à grande échelle et souvent détourné (la rentabilité économique prenant le pas sur les objectifs environnementaux et sociaux), a délaissé et même dénigré les espaces publics alors assimilés à de simples vides, à des espaces creux entre les formes bâties. Cette vision lacunaire qui ne pense pas la dimension relationnelle, symbolique et stratégique des espaces publics paraît aujourd'hui dépassée ; la froideur et l'utilitarisme du fonctionnalisme sont dénoncés. Les espaces publics des villes et des stations ainsi engendrées n'offriraient finalement que peu de qualité pour être des lieux de sociabilité et d'urbanité, en raison à la fois de leur monofonctionnalité (circulation, parking, etc.), de leur usage fragmenté (zone d'habitation, zone de travail, zone de loisir) ainsi que de leur forme rigide (tradition du « modernisme classique »).

La station balnéaire de Seignosse-Océan constitue à cet égard un bon exemple des limites de l'urbanisme fonctionnaliste. Extension littorale de la commune de Seignosse, cet espace ouvert, tourné vers l'océan et la villégiature (Fig.1), se caractérise par une occupation saisonnière (principalement estivale) typique des créations *ex nihilo* du 20^{ème} siècle.

De manière générale, mis à part le quartier des Estagnots, le caractère saisonnier de la structure, sa mono-fonctionnalité (centrée sur l'activité touristique), sa localisation (à 6 km du bourg) façonnent un pôle autonome dans le paysage urbanisé de la commune. Le schéma d'organisation urbaine en front de mer a finalement abouti à une distribution linéaire des unités paysagères (Fig.2) :

- plage,
- dune sauvage,
- creux de dune (la lettre accueillant des zones de stationnement demesurées),
- espace densément urbanisé (constitué de grands ensembles, du R+3 au R+6),
- axe routier Nord/Sud (Avenue Chambrelent),
- lotissements sous couvert forestier en R+1 (qui constituent une transition avec les espaces naturels).

Figure 2. Les unités paysagères à Seignosse-Océan



Conception : Adrien JAYMOT, janvier 2009

Seignosse-Océan est la seule station touristique complète de la Côte Aquitaine créée après guerre et avant l'action de la MIACA dans un site vierge en bordure de l'océan. Sa conception est en rupture avec les modèles traditionnels des stations océanes. Cette opération répond finalement à la demande caractéristique des années soixante avec de grands ensembles immobiliers très fonctionnels à proximité de l'océan et des centres commerciaux. Le pont marchand, espace surélevé faisant le lien entre la place Castille et le Forum situé en bord de dune, est d'ailleurs caractéristique de cette conception urbanistique des années 1960-1970 qui, en dissociant espace de circulation motorisée au rez-de-chaussée et espace piétonnier sur dalle, donne lieu à un espace résiduel, difficile à utiliser et à entretenir et soumis à d'importantes dégradations.

Remise en question du modèle urbain

Si les stations conçues à cette époque sont aujourd'hui en difficulté cela tient également à l'évolution du contexte dans lequel elles s'inscrivent. L'injonction actuelle du développement durable, le vieillissement de leur cadre bâti ou encore les attentes plus qualitatives des clientèles touristiques sont autant de facteurs qui contribuent à questionner ces modèles.

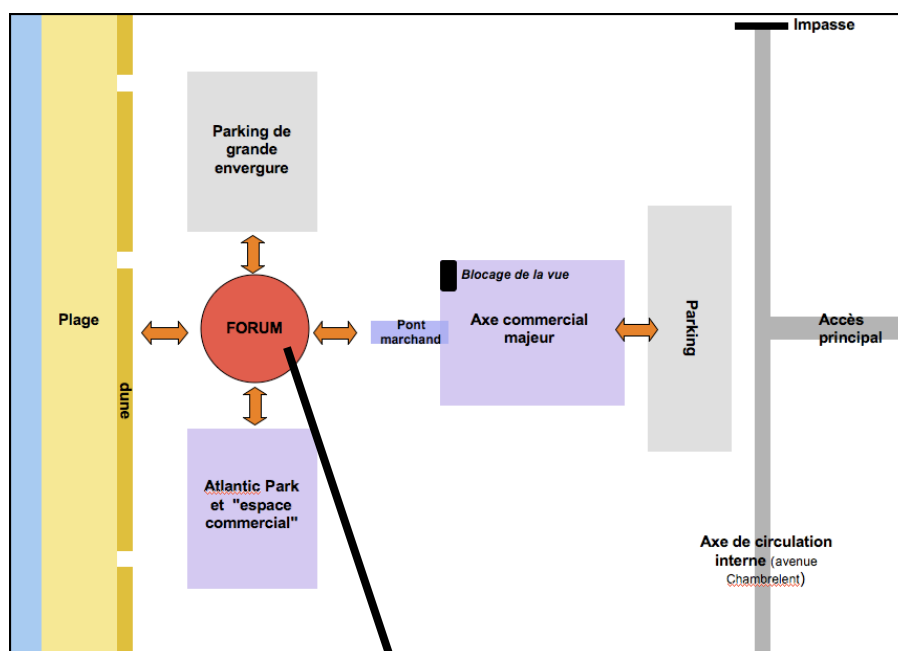
La station touristique qui se veut être, dans l'imaginaire des touristes vacanciers, l'ailleurs de la ville fut finalement créée comme une ville ailleurs, une ville construite par des urbains, pour des urbains, dans un milieu naturel exceptionnel, dans un espace mythique propice à susciter l'imaginaire. Mais cette conception apparaît aujourd'hui avoir fait son temps et ne semble plus répondre aux attentes d'une société qui a évolué. La reproduction du modèle urbain des villes nouvelles ou des grands ensembles faits de tours et de dalles est aujourd'hui largement décriée. Ces archipels touristiques, coupés de l'habitat traditionnel existant, affirment symboliquement, par leur cadre urbain, la transposition de la cité à l'océan et cultivent finalement plus de liens avec la ville qu'avec la société locale (VLES, 2008). Au lieu d'une rupture "exotique", on assiste à un prolongement jusqu'au littoral de l'environnement familial du villégiateur urbain. Le nouveau système de valeurs à l'œuvre remet aujourd'hui en question des pans entiers de la production touristique alors que le touriste s'avère plus exigeant, ayant acquis au fil de ses expériences une capacité de décision et de mobilité (URBAIN, 1993). La réplique de la vie urbaine à la mer ne plaît plus : les touristes recherchent un peu d'évasion, de dépaysement (VLES, 2008). A l'aménagement massif, qui prévalait dans les années 1960-1970, seraient désormais préférés des lieux touristiques plus préservés ; aux "grands ensembles", l'habitat "typique". L'architecture moderne et l'urbanisme fonctionnaliste des stations créées *ex nihilo* ne véhiculent plus dès lors une image en adéquation avec les représentations sociales de la mer. Le lieu de vacances doit évoquer un ailleurs (RAFFESTIN, 1986) et c'est justement ce ressort essentiel de la rhétorique touristique qui semble s'être brisé dans ces stations que les citoyens associent rapidement à la ville. Finalement, « *le scandale de l'urbanisation du littoral, sous la forme de Manhattans balnéaires et autres HLM « costa braviennes », n'est pas seulement écologique ou esthétique. Il est symbolique. [...] Cette urbanisation récente casse tous les signes du rêve, ceux à travers lesquels peuvent s'exprimer et se vivre le sens de la hutte et le goût du refuge* » (URBAIN, 2002 : 363-364).

L'image de la station de Seignosse-Océan est également affectée par le vieillissement de ses infrastructures. Alors que la partie rétrolittorale (habitations dans la forêt de pins)

s'intègre bien au paysage, la majorité du bâti, des équipements et des infrastructures de la façade océanique a vieilli, nuisant à l'image et à l'attractivité de la station. Le secteur du Penon fait de ce point de vue l'objet de critiques virulentes. Si une partie du Penon a été récemment réhabilitée avec soin, les difficultés dans la zone centrale n'en demeurent pas moins : le Forum, espace vétuste et dégradé en est le catalyseur. Ce quartier stratégique, nœud majeur censé favoriser la distribution des flux piétonniers au sein de la station (Fig.3), n'est plus en mesure dans son état actuel de remplir cette fonction, affectant la perception générale de la station.

Figure 3. Le Forum, espace névralgique dans l'organisation du Penon

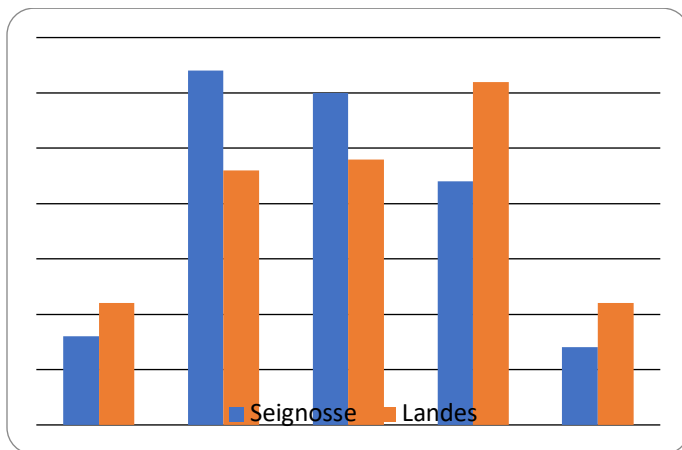
Conception : Emeline HATT, 2009



Mais le Forum n'est finalement que la face émergée d'une problématique beaucoup plus large. Cette vétusté, particulièrement prégnante au niveau du Forum, touche également les autres espaces de la station. Au-delà même des espaces publics, les espaces privés et

notamment l'offre d'hébergement souffrent d'une inadaptation progressive aux nouvelles exigences du marché. Les nombreux hébergements collectifs (31% des lits marchands), témoins d'un tourisme associatif, social et familial fortement ancré au sein de la station, sont en voie d'obsolescence, de moins en moins adaptés aux attentes qualitatives et fluctuantes des clientèles touristiques. Le parc immobilier pêche notamment par la taille de ses hébergements : le principe du « studio-cabine » ne plaît plus. Les clientèles touristiques sont en attente d'appartements plus grands alors que la station compte principalement des logements de petite taille (2-3 pièces), comme en témoigne la capacité des résidences secondaires (Fig.4).

Figure 4. Répartition en 1999 des résidences secondaires selon le nombre de pièces



Source : Insee, RGP 1999

L'urbanisme des « Trente Glorieuses » qui a présidé à la naissance de la station, calé sur le savoir-faire des ZUP péri-urbaines, est aujourd'hui forcément marqué par l'usure du temps qui passe et qui décolore les fondements de son urbanité. Les standards fonctionnalistes de l'époque, s'ils ont permis de répondre à une consommation touristique nouvelle et massive, ne paraissent plus adaptés aujourd'hui aux attentes d'une clientèle toujours plus informée et exigeante. Les attentes touristiques initialement fondées sur un mono produit (la plage) se tournent désormais vers un produit touristique global. Le touriste cherche à varier ses pratiques, à en découvrir de nouvelles ; la qualité du séjour dans son intégralité et la station dans sa dimension urbaine prennent une importance accrue. L'activité touristique s'inscrit en effet dans un contexte marqué par la concurrence exacerbée entre les destinations (l'offre est supérieure à la demande) et par l'évolution des comportements de la clientèle (mieux informée, elle compare, elle critique et devient de fait plus exigeante), tandis que les contraintes économiques de retour sur investissement tendent à imposer l'allongement des

saisons touristiques afin de rentabiliser l'outil touristique. Ces évolutions participent ainsi au renouvellement de la conception urbaine : les espaces publics deviennent un élément à part entière du produit touristique et concourent à la structuration de l'image du lieu, de son identité propre qui permettra de l'identifier comme une destination unique et originale dans cet univers touristique concurrentiel.

La requalification urbaine et paysagère comme antidote

Face à cette double inadaptation, structurelle et conjoncturelle, les collectivités locales s'interrogent sur le devenir de leurs « stations-archipels » vieillissantes qui ne correspondent plus aux canons de la mode touristique fluctuante. La requalification urbaine et l'adaptation des espaces publics à la modernité sont ainsi devenues des outils privilégiés de la lutte contre l'obsolescence des villes mais également des stations vieillissantes. Seul outil réellement maîtrisé par la puissance publique, l'espace public est en effet le domaine d'intervention privilégié de la collectivité qui peut ainsi inciter indirectement les interventions privées et impulser une (ré)orientation stratégique à la station.

Si la prise de conscience est effective, les actions de "correction" ne font encore que rarement l'objet d'une politique globale et d'une vision de long terme. Les stations « relookent » ainsi leur cadre bâti afin de répondre à l'évolution rapide des attentes des clients, des types de pratiques et de pratiquants, de l'image du littoral. La requalification de l'espace public se limite alors généralement à quelques rectifications à la marge, à un "habillage" de plus ou moins bon goût, encouragé notamment par la mise en conformité avec la loi Handicap du 11 février 2005¹. Les responsables politiques ont encore du mal à considérer ces espaces dans leur globalité, dans leur continuité, passant généralement d'une politique à une autre sans véritable stratégie d'ensemble. Il semble désormais nécessaire de considérer la station comme un tout dans lequel chaque partie est en relation avec les autres et contribue finalement à qualifier ou déqualifier l'ensemble selon sa nature intrinsèque.

Des enjeux considérables

Les enjeux de la requalification urbaine sont considérables, comme en témoigne l'exemple des villes. Qu'il s'agisse de Barcelone (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 1993) ou de Lyon (BETIN, 2001 ; AZEMA, 2001), pour ne citer que les plus emblématiques, la

¹ Loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

mise en scène des espaces publics à des fins touristiques est devenue un enjeu fort de l'attractivité de ces grands centres urbains à l'heure où le tourisme en ville retrouve ses lettres de noblesse (VLES, 2005 ; FRICAU, 2008). Alors que la ville se (re)met à penser le tourisme dans ses aménagements urbains, la station touristique semble nécessairement conduite à se penser désormais véritablement comme une "ville", ou, pour être plus exact, comme un lieu de vie emprunt d'urbanité. La station n'est-elle pas d'ailleurs, d'une certaine façon, une ville ; une ville à temps partiel certes, mais durant quelques mois elle se retrouve néanmoins confrontée à des problématiques urbaines similaires. Seignosse-Océan, avec sa capacité de 35 850 lits touristiques peu ainsi prendre durant quelques mois l'envergure d'une ville telle Dax (près de 20 000 habitants) ou Mont-de-Marsan (près de 30 000 habitants) ! En période de forte affluence, les questions d'embouteillage, de stationnement « sauvage », de dégradation voire d'insécurité se posent ainsi aux stations aux mêmes titres qu'aux villes.

La structure et la structuration urbaines prennent ici tout leurs sens ; les espaces publics jouent un rôle essentiel. Se penser comme lieu urbain doit en effet porter la station à réfléchir à l'agencement et à la qualité de ses espaces publics, espaces sociaux par excellence. Ils deviennent alors un fil conducteur, un repère, un moyen de restructuration alors même que l'architecture n'a pas la capacité d'assumer ce rôle. Les places, rues, parvis, cheminements, points de repère, véritables agoras ou au contraire simples voies de passage, créent dans la station des endroits privilégiés dont le libre accès favorise le mélange des genres, des usages et des usagers. Espaces ressentis, vécus, pratiqués, supports du « vivre ensemble », lieux d'exposition et de confrontation des hommes les uns aux autres, les espaces publics sont porteurs de multiples représentations et participent de l'identité urbaine (DE SABLET, 1988 ; TOMAS, 2002 ; IAURIF, 2002), tout comme de l'identité touristique. Espaces de liaison, lieux de vie, lieux d'expression de l'identité et de l'atmosphère d'un système urbain, leur aménagement homogène et qualitatif est l'occasion de (re)structurer le tissu urbain en passant d'une logique strictement fonctionnelle (répondant à des exigences normatives et quantitatives) à une logique urbaine de mise en cohérence des espaces entre eux (VLES, 2008).

De multiples thématiques sont désormais abordées pour rendre compte de la qualité d'usage d'un espace public (ODIT, 2008). Au-delà de la fonctionnalité (capacité du lieu à accueillir les pratiques des usagers et les modes d'occupation au regard des saisons, des moments de la journée, etc.), les questions d'urbanité (prise en compte du contexte), d'image (capacité de l'espace à exprimer l'identité du lieu), d'accessibilité et de lisibilité, de confort d'ambiance, de sécurité ou encore de pérennité (capacité du lieu à résister au temps grâce

notamment à son entretien et sa gestion) sont devenues incontournables dans la compréhension et la gestion du fonctionnement des espaces urbains. Espaces interfaces, lieux de connexion des projets de ville ou de station, ces vecteurs d'image acquièrent une fonction stratégique de premier ordre. Les choix de représentations d'une station, auxquels participent les espaces publics, produisent en effet des images susceptibles de construire une identité forte, de nature à permettre à chaque station de se positionner dans une concurrence de plus en plus vive en matière de destination touristique. L'aménagement urbain est ainsi convoqué pour produire ou mettre en valeur un décor et une symbolique sensés valoriser l'identité, le renom, l'attrait de la destination (VLES, 2007).

Un projet de station à définir

A Seignosse-Océan, il s'agit ainsi de refonder un véritable lieu de sociabilité et de convivialité par le biais d'une requalification urbaine et paysagère. Cela passe notamment par une réflexion sur l'espace central du Penon afin de transformer l'actuel Forum en un véritable forum au sens commun du terme, un espace d'échanges cher à la Grèce antique. Plus largement, cet objectif doit conduire à (re)construire l'image de la station comme bourg urbain en vue de contribuer à son attractivité tout au long de l'année. Cette question ne se limite pas à la remise à niveau des aménagements hérités des années 1960-1970. Il convient d'aller plus loin et de chercher à fournir un cadre plus adapté à l'expression de la vie collective et aux pratiques des usagers (qu'ils soient touristes ou habitants permanents), de répondre plus justement à leurs attentes en respectant leur diversité, en produisant de la différence en matière de qualité et de types d'aménagements, d'ambiances, de convivialité, de sécurité et d'image. La station doit dépasser le simple statut de « cité dortoir » pour devenir un espace de vie à part entière. L'espace de résidentialisation, souvent nu et froid, doit être pensé et structuré comme un espace urbain en tant que tel et offrir des éléments de médiations permettant de passer de la « grande nature » au village ou à la ville touristique. Indispensable en période de forte affluence, tout l'intérêt d'un travail sur les espaces publics est qu'il participe d'une plus grande urbanité globale de la station, d'une plus grande attractivité quotidienne, à la fois économique, sociale et touristique (PARK, 2008). On pourrait alors se prendre à rêver que Seignosse-Océan puisse advenir un véritable lieu de vie en dehors de la période estivale, favorisant et encourageant de fait l'allongement des saisons tout autant que l'installation pérenne de nouveaux résidents permanents.

Reste que la construction de cette image se heurte au vieillissement du cadre bâti de nombreuses stations et aux profondes modifications sociologiques des pratiques récréatives. La qualité des espaces publics n'est finalement jamais acquise définitivement, elle repose sur un processus complexe de constructions et de perceptions. Il est ainsi devenu nécessaire de s'interroger sur la capacité des collectivités locales à relancer le projet urbain² de leurs stations touristiques. Seignosse est ainsi amené aujourd'hui à penser son projet de station en vue d'en garantir l'attractivité sur le long terme. Certes de nombreuses initiatives ont déjà été menées, contribuant à redonner une certaine qualité esthétique à la station. La commune s'est par exemple engagée dans une démarche progressive d'aménagement de ses accès aux plages (axée notamment sur la remise à niveau de leurs équipements) et la rénovation de la signalétique est déjà en cours. De même, elle tente dès à présent de s'adapter aux évolutions réglementaires, en privilégiant l'accessibilité aux vacances pour tous par le biais de l'accessibilité aux espaces publics³ (CERTU, 2006). La réalisation de pistes cyclables (notamment la liaison Est-Ouest réalisée en 2004) participe également à ces améliorations. Reste que ces démarches demeurent isolées, sans véritable cohérence d'ensemble. La commune gagnerait aujourd'hui à développer un réel projet urbain cimentant ses actions éparses en vue d'un objectif conscient de revalorisation, fondement de l'image et de l'attractivité globale de la station. Penser les accès aux plages, ce n'est pas seulement remettre à niveau les équipements et les infrastructures (bien que cela soit nécessaire et indispensable). C'est la conception même de ces accès qui doit être repensée de façon transversale. Comment arrive-t-on en station ? Avec quelle visibilité et quel accès à l'océan ? Comment finalement mettre en scène la présence de l'océan dans le lieu de vie station, symbole de la villégiature balnéaire, du dépaysement attendu du lieu touristique ? De même la réhabilitation du Forum apparaît aujourd'hui comme l'enjeu majeur auquel la station est confrontée. Celle-ci ne peut cependant être considérée de façon isolée et doit intégrer et être intégrée dans la totalité que constitue la station. Il s'agit de sortir d'une logique du « coup par coup » parsemée d'améliorations ponctuelles (fortement ancrée dans l'inconscient aménageur) au profit d'une réflexion globale, d'un véritable projet urbain de station (sur le long terme mais négocié au jour le jour) seul capable de penser la cohérence, la lisibilité, la mise en scène des espaces publics. Ce projet urbain doit être global, transversal et multisectoriel, en considérant la

² Cette notion de projet urbain peut se définir comme un processus accompagnant une démarche de planification de plus en plus complexe et ouverte au dialogue (INGALLINA, 2005 : 204).

³ La politique de mise en accessibilité des espaces aux personnes à mobilité réduite (impulsée par la loi Handicap de février 2005) a déjà été amorcée par la municipalité et constitue un élément fondamental de l'amélioration qualitative de ces espaces.

station comme une entité à part entière, telle que la perçoivent finalement les usagers (touristes et habitants) qui la parcourent et la font vivre. Il s'agit désormais d'étudier en profondeur le projet politique que la commune, encouragée pour cela par le Conseil général des Landes, souhaite mener en matière d'aménagement du territoire.

Prendre en compte les attentes des usagers

En connaissant mieux les souhaits et les pratiques spatiales des usagers, et notamment des clientèles, en engageant des opérations de curetage, en enrichissant et en diversifiant l'offre touristique et la qualité des espaces, peut-on permettre aux politiques publiques d'éviter le phénomène de « banlieurisation » de leurs stations touristiques et favoriser une vie urbaine, économique et sociale permanente ? Il s'agit ainsi d'analyser les possibilités de redonner du sens, de remettre des symboles dans ces « stations-archipels » usées par les années. Les questions sont alors multiples : Comment définir scientifiquement un « projet urbain » de station ? Comment parvenir à retrouver l'identité profonde de ces espaces et les imprégner de la traduction contemporaine des besoins et des usages d'aujourd'hui afin de satisfaire les exigences de la clientèle touristique ? Il convient alors de considérer au mieux les attentes et les perceptions des usagers, qu'ils soient habitants permanents ou touristes éphémères, dans la conception des projets urbains de stations. Si les paroles habitantes sont aujourd'hui mieux prises en compte dans l'aménagement urbain (tout du moins dans les discours), qu'en est-il de la parole *touristique* ? Le système de gouvernance urbaine en station doit-il s'ouvrir à cet acteur complexe et composite qu'est *le touriste* ? Quelle serait alors sa légitimité à intervenir dans la conception des projets urbains d'une station qu'il ne fréquente que temporairement ? S'il semble difficile d'intégrer aux projets cet habitant éphémère qu'est le touriste, la question de la connaissance et de la meilleure prise en compte de ses attentes en matière d'aménagement urbain reste entière et mérite d'être abordée dans tout projet de requalification.

La station de Seignosse-Océan a été conçue comme un équipement touristique avant d'être imaginée comme un lieu de vie à part entière. La question de son dynamisme et de son attractivité hors période estivale se pose aujourd'hui inéluctablement. Transformer la station en espace vécu participe de cette problématique et ce d'autant plus qu'une part croissante de

population y vit à l'année⁴. Il semble désormais essentiel de considérer l'entité station dans sa globalité en vue de proposer un projet urbain cohérent visant à renforcer l'image et, *a fortiori*, l'attractivité de cette station vieillissante. Les collectivités se doivent de faire à nouveau de véritables choix d'orientations stratégiques pour remettre à niveau leur héritage urbain. La grande difficulté pour les collectivités supports de stations consiste en définitive à penser et à proposer un projet urbain cohérent, ce qui relève d'un nouvel exercice auquel elles sont peu habituées. Les élus locaux paraissent dépassés par cet enjeu de requalification urbaine qu'ils ont du mal à identifier et pour lequel ils manquent de moyens en interne (faiblesse de l'ingénierie locale notamment). Requalification et composition urbaines constituent malgré tout des enjeux majeurs pour ces archipels littoraux bientôt cinquantenaires que seul un projet urbain transversal et multisectoriel semble à même de mener à bien. Reste aux acteurs politiques à se saisir de ce nouvel enjeu...

Bibliographie

- AJUNTAMENT DE BARCELONA. 1993. *Pla Estratègic de Turisme de Barcelona. Pla d'Accions*, Barcelone : Ajuntament de Barcelona & Cambra Oficial de Comerç, Includustria i Navegacio de Barcelona.
- AZEMA Jean-Louis. 2001. « L'expérience lyonnaise, la naissance d'une organisation », in TOUSSAINT Jean-Yves et ZIMMERMANN Monique (sous la direction de). *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires romandes. 290 p.
- BETIN Christophe. 2001. « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon ». In *Géocarrefour. Revue de Géographie de Lyon*, volume 76 n°1, pp 47-54.
- CERTU. 2006. *Accessibilité de la voirie et des espaces publics : éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes*. Paris : Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. 102 p.
- CHOAY Françoise. 1965. *L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie*. Paris : Editions du Seuil. 448 p.
- DE SABLET Michel. 1988. *Des espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins*. Paris : Les Editions du Moniteur. 285 p.
- DGHUC (Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction). 2006. *Planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral*. MEDAD et ministère des transports, de l'équipement du tourisme et de la mer. 49 p.
- FRICAU Baptiste. 2008. *La mise en scène à des fins touristiques des espaces publics urbains : Bordeaux, Marseille et Montpellier*. Pau : thèse de doctorat en géographie-aménagement. 378 p.
- IAURIF (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile de France). 2002. *Espaces publics : espaces de vie, espaces de ville*. Paris : Col. Les Cahiers, n° 133-134. 160 p.
- INGALLINA Patrizia. 2003 (2^e édition ; 1^{ère} édition en 2001). *Le projet urbain*. Paris : PUF, Collection Que sais-je ? 127 p.
- MAIRIE DE SEIGNOSSE, 2005b. *Plan Local d'Urbanisme*.
- NOAILLES Mikaël. 2008. *La construction d'une économie touristique sur la Côte Aquitaine des années 1820 aux années 1980 : politiques d'aménagement, pratiques sociales et développement local*. Thèse d'histoire (Vol 1). Université de Bordeaux 3. 545 p.

⁴ À l'instar des communes de la Côte sud des Landes, Seignosse connaît depuis une dizaine d'années une explosion démographique très importante. De 1634 habitants en 1990, elle est passée à 2423 habitants en 1999, (soit un taux de croissance de + 48,3%) et avoisinait les 2 778 habitants en 2004.

- ODIT France. 2008. *Améliorer la qualité d'usage touristique des espaces publics en ville*, Mini guide. Paris : ODIT France, coll. Ingénierie touristique, n°19. 92 p.
- PARK Jung-Yoon. 2008. *Les stratégies et les projets urbains pour l'attractivité territoriale : rôle, place, et signification des nouveaux espaces de consommation urbaine*. Paris : Thèse de l'Institut d'urbanisme. 572 p.
- TOMAS François (coordinateur). 2002. *Espaces publics, architecture et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique*. Saint Etienne : Publications de l'Université de Saint Etienne. 271 p.
- URBAIN Jean-Didier. 2002 (3^{ème} édition). *Sur la plage : mœurs et coutumes balnéaires (XIX^e-XX^e siècles)*. Paris : Editions Payot & Rivages. 500 p.
- VLES Vincent. 2008. « Attractivité des villes touristiques : les limites du projet urbain ». Colloque *L'attractivité : maîtrise du temps et de l'espace*. Ministère de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement durable : Plan Urbain Construction Architecture – Université Paris 12 et Université Lille 1. Paris : 17 et 18 novembre 2008, 10 p.
- VLES Vincent. 2007. « Tourisme durable et attractivité : projet urbain et ancrage des stations touristiques », séminaire du Plan Urbain Construction Architecture *L'attractivité des territoires : regards croisés*, Paris, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire. pp. 99-103
- VLES Vincent (dir.), Clarimont Sylvie, Berdoulay Vincent. 2005. *Espaces publics et mise en scène de la ville touristique*. Ministère délégué au Tourisme : Paris, direction du Tourisme –SET UPPA-CNRS n° 5603. 97 p.