



Aménagement touristique des littoraux et planification en France. Des schémas d'aménagement éstatiques aux schémas de cohérence territoriale

Émeline Hatt

DANS **GÉOGRAPHIE, ÉCONOMIE, SOCIÉTÉ** 2020/1 Vol. 22, PAGES 81 À 104
ÉDITIONS **JLE ÉDITIONS**

ISSN 1295-926X

ISBN 9782743025595

DOI 10.3166/ges. 2020.0004

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2020-1-page-81?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour JLE Éditions.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [cairn.info/copyright](https://shs.cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Aménagement touristique des littoraux et planification en France. Des schémas d'aménagement étatiques aux schémas de cohérence territoriale

Émeline Hatt

Aix Marseille Univ, LIEU,
3 av. Robert Schumann 13628 Aix-en-Provence

Résumé

Si le tourisme contribue à la construction des territoires, son intégration dans les politiques publiques de planification territoriale paraît encore limitée en France. Cet article retrace les modalités d'articulation du tourisme et de la planification depuis le début du XX^e siècle en mettant en évidence les freins et les leviers de l'intégration de cette thématique dans les documents stratégiques de planification contemporaine. L'observation cible en particulier des territoires littoraux et l'analyse de la dimension touristique dans les schémas de cohérence territoriale.

© 2020 Lavoisier, Paris. Tous droits réservés

Mots clés : planification, aménagement, tourisme, littoral, schéma de cohérence territoriale.

Summary

Tourism planning in French coastal territories. From state development schemes to territorial coherence schemes. Tourism contributes to the construction of territories. However its integration into strategic spatial planning still seems limited in France. This paper analyses the articulation of tourism and planning since the beginning of the XXth century. It explores limits and opportunities of the integration of this thematic in contemporary strategic spatial planning practices. It illustrates

Adresse mail : emeline.hatt@univ-amu.fr

doi:10.3166/ges. 2020.0004 © 2020 Lavoisier, Paris. Tous droits réservés.

this view by examining coastal territories and specifically the urban development plans (territorial coherence schemes).

© 2020 Lavoisier, Paris. Tous droits réservés

Keywords: spatial planning, tourism planning, coastal territories, urban development plan, territorial coherence scheme.

Introduction

Le tourisme entretient un rapport direct et très étroit avec l'espace, qui en constitue à la fois le support, le composant et le résultat (Dewailly et Flament, 2000). L'espace fournit la « *matière première* » du tourisme (relief, climat, paysages, société locale), en même temps qu'il est structuré par le tourisme, ses flux, son influence sur l'environnement et les perceptions diverses dont il fait l'objet. Le tourisme contribue en ce sens à la construction des territoires, à la création d'images, de réseaux d'infrastructures ou encore de flux qui produisent ou reproduisent à leur tour du territoire (Di Méo, 1998). Depuis les années 1990, en France, les géographes se sont saisis du fait touristique dans leurs analyses qui ont conduit à de riches débats relatifs à la définition de ce secteur d'activité et de ce champ de recherche¹. Cet article n'a pas vocation à revenir sur ces questionnements fondamentaux et s'inscrit plus particulièrement dans la continuité des recherches centrées sur l'analyse des politiques publiques d'aménagement touristique (Merlin, 2006 ; Vlès, 2006). Il s'agit d'appréhender les enjeux d'aménagement touristique sous le prisme de la planification territoriale.

Les variations liées à l'activité touristique amènent des réflexions et des prises de position concernant l'accessibilité de l'offre, les modalités de déplacements et de stationnement des visiteurs, le dimensionnement des réseaux, des équipements et des infrastructures d'accueil, ou encore la mise en complémentarité des sites et espaces ressources. Les choix de développement touristique peuvent s'incarner dans le traitement des espaces naturels comme dans celui des espaces publics, dans la gestion des mobilités ou dans la préservation des paysages. L'étude ne porte pas ici sur la manière dont cet espace touristique a été « *sélectionné* », « *reconnu* » ou sur sa « *relation organique avec des pratiques sociales spécifiques* » (Lazzarotti, 1994 : 630), mais sur la façon dont il a été « *aménagé et ménagé* ». Cet article explore les modalités d'articulation opérées entre tourisme et planification depuis le début du XX^e siècle à partir de l'analyse de territoires littoraux. La littérature scientifique relative à la planification territoriale contemporaine

¹ Les travaux opérés depuis le début des années 2000 par l'équipe MIT (mobilités, itinéraires, tourisms) ont remis en question un certain nombre de concepts mobilisés dans le champ de la géographie du tourisme (Équipe MIT, 2002 ; Knafo, 2018), en proposant notamment de renouveler la perspective et de mettre au centre de l'analyse l'acteur (le touriste). Ces recherches ont ouvert le débat sur la définition des ressources touristiques, dans une acception critique des travaux de Dewailly et Flament (1993, 2000). Celles-ci sont alors envisagées comme socialement construites par les touristes ou par des acteurs se référant à ce qu'ils perçoivent des attentes des touristes. Les travaux de l'équipe MIT, comme ceux de Vincent Vlès (2006, 2014) ont par ailleurs contribué à la réflexion sur le concept de station touristique.

(mise en œuvre depuis la loi de Solidarité et renouvellement urbains²) est encore peu développée en France (Douay, 2013 ; Dugua, 2017) ; cette recherche s'inscrit comme un éclairage visant à combler ce manque à partir du prisme de la dimension touristique. Elle interroge la place du tourisme dans l'approche contemporaine de la planification, en étudiant spécifiquement le cas de territoires littoraux.

Pour ce faire, un outil en particulier a été analysé : le Schéma de cohérence territoriale (SCoT). Il est considéré comme le document de référence en matière de planification territoriale intercommunale, ayant pour objectif la définition d'un projet de territoire plurithématique et multiscale. Le SCoT, qui combine les logiques planificatrices et réglementaires, constitue un « *cadre de mise en cohérence de politiques publiques territorialisées* » et « *une scène de gouvernance interterritoriale* » (Vanier, Faure *et al.*, 2017 : 1). Si l'approche des systèmes d'acteurs locaux et des dispositifs de régulation mis en place peut apparaître en ce sens particulièrement riche, ce n'est toutefois pas la focale retenue dans cet article qui adopte une approche diachronique de la place du tourisme dans la planification de l'aménagement du littoral. Dans le cadre de l'analyse contemporaine des SCoT, le regard a alors été porté spécifiquement sur le contenu des documents (analyse de la manière dont est traitée la question du tourisme), au détriment d'une approche plus territorialisée. En termes de méthodologie, les politiques publiques d'aménagement touristique des stations littorales ont ainsi été appréhendées à partir d'une analyse de sept SCoT du Sud de la France (Hatt, Vlès *et al.*, 2018). L'étude des outils d'aménagement mobilisés par les trois territoires d'étude initialement retenus dans le programme de recherche (Biarritz, Lacanau et Martigues)³ a également été couplée à une analyse des valeurs assignées à l'action publique dans ce domaine (entretiens semi-directifs auprès de 40 acteurs politico-institutionnels). Ces trois territoires ont été mis en perspective avec quatre autres territoires littoraux du sud de la France (Fig. 1, page suivante) ayant mis en œuvre des démarches de type volet littoral ou Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)⁴ (Fig. 2, page suivante). L'étude des documents de planification a été conduite

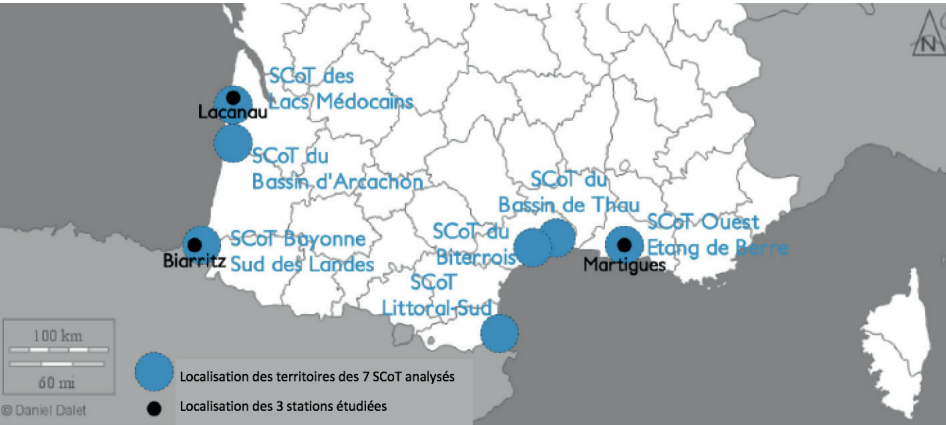
² Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, dite loi SRU. Cette loi a modifié en profondeur le droit de l'urbanisme en France en instaurant notamment les Plans locaux d'urbanisme (PLU), en remplacement des anciens Plans d'occupation des sols (POS), et les Schémas de cohérence territoriale (SCoT), en remplacement des anciens schémas directeurs.

³ Financé par la Fondation de France, le programme de recherche « *Valorisation touristique des territoires littoraux : quelle gouvernance environnementale pour quelles représentations territoriales ?* », a été conduit entre 2015 et 2018 (Hatt, Vlès *et al.*, 2018). Les trois stations étudiées dans ce cadre s'inscrivent respectivement dans les territoires des SCoT Bayonne Sud des Landes, des Lacs Médocains et de l'Ouest Etang de Berre.

⁴ Le dispositif des SMVM a été créé en 1983 et était alors porté par l'État. Ces schémas ont vocation à arbitrer entre les différentes utilisations de la mer et du littoral, grâce notamment à l'approche mer-terre qui les caractérise. Depuis 2005, la procédure est déconcentrée (loi n° 2005-157 du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux). Depuis 2010, les collectivités territoriales ont désormais la possibilité d'élaborer un chapitre individualisé de SCoT valant SMVM. Il s'agit en ce sens d'observer la manière dont ce dispositif centré sur l'approche terre-mer peut contribuer à la prise en compte des problématiques de risque et de développement touristique. Les quatre territoires retenus dans cette perspective sont le SCoT du Bassin de Thau (qui a fait l'objet d'un SMVM porté par l'État en 1995, révisé en 2013 par le syndicat mixte du Bassin de Thau et adossé au SCoT), le SCoT du Bassin d'Arcachon (qui a fait l'objet d'un SMVM porté par l'État en 2004), le SCoT « Littoral Sud » (chapitre individualisé valant SMVM adossé à son SCoT de 2014), le SCoT du Biterrois (volet littoral).

à partir d’une grille d’analyse composite qui visait notamment à mettre en évidence les stratégies touristiques développées dans la planification territoriale selon différentes entrées: essor de nouvelles formes de tourisme, diversification de l’hébergement, gestion des capacités d’accueil et des conflits d’usage, mobilité et accessibilité, lien entre littoral et arrière-pays. À partir de ce prisme, les trois documents composant le SCoT ont été analysés, à savoir: le rapport de présentation, le projet d’aménagement et de développement durables (PADD, qui constitue le projet politique du SCoT) et le document d’orientations et d’objectifs ou le document d’orientations générales (DOO ou DOG, qui constituent le volet réglementaire du SCoT).

Figure 1 : Une analyse croisée de sept SCOT de territoires littoraux du sud de la France



Conception : F. Cordier, 2015, à partir des fonds de carte de Daniel Dalet

Figure 2 : Principales caractéristiques des SCoT étudiés

	Année d'approbation	Type de SCoT	Nombre de communes	Population	Densités de population moyennes
SCoT des Lacs Médocains	2012	SCoT terrain d'études (Lacanau)	3	9300 hab.	16 hab./km ²
SCoT du Bassin d'Arcachon	2013	SCoT soumis à un SMVM	17	143000 hab.	95 hab./km ²
SCoT Bayonne- Sud des Landes	2014	SCoT terrains d'études (Biarritz)	48	212000 hab.	223 hab./km ²
SCoT Littoral Sud	2014	SCoT avec un CI valant SMVM	22	65000 hab.	136 hab./km ²
SCoT du Biterrois	2013	SCoT avec volet littoral	87	269000 hab.	164 hab./km ²
SCoT du Bassin de Thau	2013	SCoT avec un CI valant SMVM	14	117000 hab.	311 hab./km ²
SCoT de l'Ouest de l'Etang de Berre	2015	SCoT terrain (Martigues)	9	169000 hab.	368 hab./km ²

Conception : Cordier F., 2015

Cet article revient sur l'évolution des liens entre planification et tourisme dans les politiques publiques d'aménagement du littoral et les interrogations que soulève leur articulation actuelle dans les SCoT. Un premier temps est consacré à l'étude longitudinale de la place du tourisme dans la planification de l'aménagement du littoral depuis le début du XX^e siècle. Nous mettons en évidence dans un deuxième temps les perspectives ouvertes par ce nouveau champ opérationnel et de recherche liant les questions de tourisme et de planification, avant d'exposer dans un troisième temps les enjeux et les difficultés d'articulation de ces deux dimensions.

1. Une planification de l'aménagement touristique pour porter la création *ex nihilo* de stations durant les Trente Glorieuses

Si peu de recherches récentes portent en France sur la planification du tourisme, l'histoire des politiques publiques d'aménagement touristique a été étudiée et est richement référencée (Becet, 1987; Cazes *et al.*, 1980; Cazes, 1992; Dewailly et Flament, 1993; Vlès 2006; Merlin, 2006; Duhamel et Violier, 2009). Comme le rappelle à juste titre Georges Cazes, tous les espaces touristiques n'ont pas été planifiés. Il distingue ainsi dans sa typologie relative aux formes d'aménagement touristique (Cazes, 1992) les espaces et développements touristiques non-planifiés, des espaces touristiques planifiés (d'ampleur régionale ou de nature ponctuelle). C'est à cette seconde catégorie que s'attache plus particulièrement cet article. Les différents travaux cités ont ainsi permis de mettre en lumière le rôle de la planification de l'aménagement touristique au XIX^e (planification portée par des acteurs privés) et au XX^e siècle (planification publique), lors de la phase de création *ex nihilo* des stations touristiques.

1.1. Création *ex nihilo* de stations touristiques littorales : de la planification privée à la planification étatique

Comme le rappellent historiens (Boyer, 2005), géographes (Duhamel et Violier, 2009) ou sociologues du tourisme (Urbain, 2002), pendant le XIX^e et durant la première moitié du XX^e siècle, les pratiques touristiques se propagent et se diffusent (par imitation), touchant des groupes sociaux de plus en plus nombreux. Les aménagements réalisés en Angleterre, puis en France pour accueillir les villégiateurs en bord de mer ne sont alors pas planifiés par la puissance publique. « *Le processus d'invention de pratiques, de saisons, de stations joue librement. Il n'y a pas eu, dans toute la période, du XVIII^e au milieu du XX^e, d'intervention du pouvoir politique* » (Boyer, 2005 : 280).

Toutefois, si l'impulsion de la création des stations n'est pas portée par les pouvoirs publics, les stations du littoral deviennent, à la fin du XIX^e siècle, de hauts lieux touristiques qui rivalisent dans l'art d'aménager l'espace (Duhamel et Violier, 2009). En ce sens, selon ces auteurs, la station est planifiée par essence. Un modèle urbanistique original se traduit de manière générale sur le littoral par l'ordonnement des rues en fonction de la vue sur la mer et par l'étirement des stations le long du littoral selon un principe de linéarité. La mer et la plage sont au centre des pratiques et constituent le point d'orgue de l'organisation spatiale. Les stations françaises du Touquet et de La Baule sont par exemple aménagées à l'initiative de puissants lotisseurs qui instaurent une véritable planification (règlements urbanistiques

et architecturaux, identification des espaces boisés à conserver, création d'équipements commerciaux et distractifs, etc.). Si l'aménagement de telles stations fait alors l'objet d'une forme de planification, celle-ci n'est toutefois pas portée par la puissance publique. Ce n'est que durant la période d'après-guerre que l'État va s'investir dans cet exercice.

Le tourisme est l'une des politiques sectorielles qui a fait l'objet d'un intérêt et d'une prise en compte particulière dans le cadre de la « *planification spatiale traditionnelle* » (Douay, 2013), rationnelle et globale, développée dans le contexte de forte croissance des Trente Glorieuses. Le XX^e siècle est en effet marqué par l'avènement des loisirs (Dumazedier, 1974) et le développement des vacances pour « tous » dans la lignée des bouleversements socio-économiques en cours depuis l'entre-deux-guerres ayant participé à l'accroissement de la mobilité des Français. Aux « *territoires du vide* » (Corbin, 1988) succède « *la ruée vers le littoral* ». Les grandes heures du tourisme de « masse » (Boyer, 2005) ont ouvert la voie à la mise en œuvre d'une stratégie nationale d'aménagement touristique. L'État français s'investit largement dans ce secteur-clé en s'employant à créer sur le littoral, *ex nihilo*, des stations permettant l'accueil de ces « masses » (Vlès 2006 ; Merlin, 2006). Dans un souci d'équité socio-spatiale et considérant l'afflux de la demande touristique, l'État va conduire une réflexion d'ensemble sur l'équipement touristique en termes d'aménagement du territoire. L'aménagement touristique est considéré par les acteurs publics comme un moteur de développement susceptible de contribuer au rééquilibrage du territoire français et de ranimer certaines régions en proie à la désertification. L'État intervient de façon décisive dans le secteur touristique à partir de plusieurs actions clefs : la création volontaire d'équipements et d'infrastructures touristiques, le soutien accordé aux entreprises touristiques (publiques ou privées), la mise en œuvre de politiques sociales visant le soutien à la consommation touristique des individus, etc. (Vlès, 2006). Ses bras armés, en France, s'appellent le Service d'équipement et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM), la Mission interministérielle d'aménagement de la côte aquitaine (MIACA) ou encore la Mission interministérielle d'aménagement du Languedoc-Roussillon (MIALR).

1.2. Les missions d'aménagement du littoral : des outils de planification au service du développement touristique

Les missions d'aménagement sont des structures administratives légères chargées de mettre en œuvre la stratégie nationale d'aménagement touristique du littoral. Elles s'inspirent de la pensée taylor-ford-keynésio-corbusienne qui domine les milieux érudits en charge de l'aménagement (Ascher, 1995 ; Hatt, 2011).

La MIALR, également connue sous le nom de mission Racine, est créée en 1963 pour satisfaire l'accroissement de la demande touristique, alors que la Côte d'Azur, déjà très occupée, n'offrait plus de possibilités de développement à la dimension des besoins. Elle met en place un ensemble d'actions pour bâtir des infrastructures d'accueil touristique sur l'arc côtier allant du delta du Rhône à la frontière espagnole, afin de retenir les

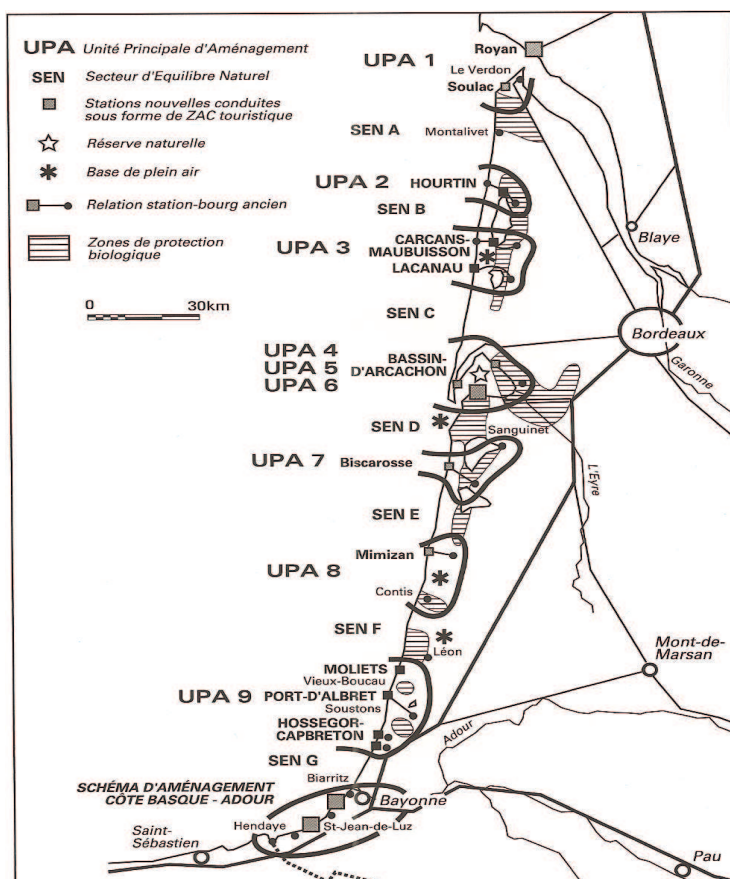
touristes en partance pour la Costa Brava⁵ (Vlès, 2006 ; Merlin, 2006 ; Klein, 2016). Par l'intermédiaire de la MIALR, l'État conçoit l'aménagement, acquiert le foncier et réalise les infrastructures de base. Il met en place une politique foncière très attractive proposant des aides financières spécifiques aux communes peu peuplées. Le plan d'aménagement en front de mer couvre au final 180 kilomètres du littoral méditerranéen languedocien (Vlès, 2006). Il définit six unités touristiques concentrant les équipements et séparées par des zones tampon afin d'éviter la formation d'un front bâti quasiment ininterrompu comme sur la Côte d'Azur. Ces unités ont associé des stations anciennes parfois héritées du XIX^e siècle (comme Palavas et Valras) à des stations nouvelles créées *ex nihilo* par la MIALR (Port-Camargue, La Grande-Motte, Cap d'Agde, Carnon, Gruissan, Port-Leucate et Port-Barcarès). Chacune d'entre elles a fait l'objet d'un plan d'urbanisme approuvé par la Mission et est conçue par une équipe unique dirigée par un architecte en chef comme Jean Balladur à La Grande Motte (1968), Georges Candillis et Michel Duplay à Port-Barcarès ou Jean Lecouteur au Cap d'Agde. Pour ce faire, deux milliards d'euros ont été investis par l'État français. Vincent Vlès (2006) souligne que cet aménagement de grande ampleur a tenté de concilier le respect l'environnement : la superficie de chaque station est limitée (600-800 hectares), leur densité moyenne est fixée à 100 lits par hectare, chaque station est séparée des autres par 6 000 hectares de zone rurale (laissée en l'état, reboisée ou restaurée), l'assainissement et les rejets en mer sont sévèrement contrôlés et 23 000 hectares d'espaces naturels sont classés⁶. Selon cet auteur, ces aménagements ont fait de cette région la quatrième région touristique française, accueillant vingt millions de séjours par an.

Sur la côte Aquitaine, tandis que les stations basques sont très fréquentées (notamment Biarritz), la clientèle touristique de l'après-guerre commence à se reporter sur la Côte Sud des Landes (Vlès, 2006). Pour faire face à cette augmentation spontanée de la demande touristique (évaluée à plus de 5 % par an), la côte Aquitaine est largement aménagée par l'intermédiaire d'une Mission (la MIACA), créée en 1967, bien que certaines communes se soient préalablement investies dans l'aménagement de la côte. Le schéma d'aménagement, adopté en 1974, prévoit une distinction entre des Unités prioritaires d'aménagement (U.P.A.) et des Secteurs d'équilibre naturel (S.E.N.) (Fig. 3, page suivante). Deux principes structurent ainsi sa mise en œuvre. D'une part, une politique rigoureuse de protection de l'environnement⁷, qui se traduit par la concentration des aménagements touristiques dans un secteur limité (les U.P.A.) et par la création concomitante de réserves naturelles.

⁵ Entre 1958 et 1968, tandis que les recettes touristiques de la France progressent de 128 %, elles s'accroissent de 190 % en Italie, 251 % en Grèce et de 1474 % en Espagne qui crée des hébergements touristiques par milliers sur la Costa del Sol et la Costa Brava. En 1962, seulement 2 % des touristes du Languedoc-Roussillon étaient étrangers (Vlès, 2006).

⁶ Il serait aujourd'hui intéressant d'étudier l'évolution contemporaine de ces stations touristiques depuis la fin de la MIALR afin d'analyser les décalages potentiels avec les plans initiaux de la Mission et leurs implications en termes de développement urbain et de préservation de l'environnement.

⁷ Six mesures de protection de l'environnement peuvent être relevées (Vlès, 2006) : la création de sept réserves naturelles, la poursuite d'une politique foncière active, l'aménagement des espaces lacustres peu profonds, la mise en œuvre de plans plage, la rénovation des pistes de résiniers transformées en pistes cyclables et la participation de la MIACA à la création du parc naturel des Landes de Gascogne.

Figure 3 : Le schéma d'aménagement de la Côte Aquitaine produit par la MIACA

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

D'autre part, la volonté de privilégier un aménagement en profondeur, perpendiculaire à la côte. Cela conduit à favoriser le principe de la greffe (en remplacement des créations *ex nihilo*), en s'appuyant sur les équipements préexistants et les structures politico-administratives locales⁸. Au final, 325 000 lits sont créés sur la Côte Aquitaine dans neuf zones d'aménagement, offrant 40 000 emplois nouveaux.

Au tournant des années 1980, les critiques de ce modèle de planification, parallèlement à la crise économique et à la décentralisation qui s'opèrent en France, ont conduit à sa mise entre parenthèses et au développement d'une approche anti-planification (Douay, 2013). Dans le secteur du tourisme, cette évolution a conduit à l'arrêt des missions

⁸ La maîtrise d'ouvrage est entièrement assumée par les collectivités via des regroupements intercommunaux ou mixtes, le plus souvent.

d'aménagement au début des années 1980 et a mis un terme aux dynamiques de planification du tourisme structurées dans le cadre des schémas d'aménagement des côtes littorales. Si la loi Littoral votée en 1986⁹ permet d'encadrer l'exercice des responsabilités locales en tâchant de maîtriser l'urbanisation sur ces territoires, la planification traditionnelle n'est plus de mise. Après une période de fort ralentissement de l'activité de planification et le développement de quelques démarches stratégiques, il faut attendre les années 2000 et la loi de Solidarité et renouvellement urbains (SRU) pour faire le constat du retour de l'activité de planification à l'échelle de grands territoires à travers les schémas de cohérence territoriale (Douay, 2013 ; Dugua, 2017). Se pose alors la question de la place accordée à l'activité touristique dans le cadre de ce renouvellement de l'approche planificatrice.

2. Planification territoriale et aménagement touristique : un champ opérationnel et de recherche en construction

À la suite d'une phase de création des stations durant laquelle le tourisme était envisagé comme un pilier et abordé de façon transversale dans les stratégies de planification territoriale portées par les missions « littoral », quelle est la place de ce secteur d'activité dans les politiques publiques de planification contemporaine ? Pour répondre à cette interrogation, le SCoT est abordé comme le document de planification intercommunale privilégié pour analyser l'articulation entre tourisme et planification.

2.1. Des SCoT témoins du retour de la planification stratégique spatialisée

Si la période de l'après-guerre est dominée par un modèle hiérarchique de planification traditionnelle (s'appuyant sur l'idée que la société est en mesure d'identifier les besoins fondamentaux auxquels elle a à apporter des réponses), les années 1980 marquent le début du développement de démarches stratégiques (Dugua, 2015), parallèlement à la remise en question des dispositifs hiérarchiques étatiques (Healey, 1997 ; Motte, 2006). Les critiques du modèle de planification spatiale traditionnelle ont conduit à sa mise entre parenthèses et au développement d'approches plus incrémentales et stratégiques (focalisant l'action publique sur la recherche de résultats à travers la mise en œuvre d'actions précises), voire plus collaborative (Healey, 1997 ; Forester, 1999 ; Douay, 2013). Cette évolution se traduit dans les années 1980 par l'essor de projets urbains localisés, avant de prendre la forme d'un engouement généralisé pour les démarches qualifiées de planification territoriale ou de planification stratégique spatialisée à partir des années 1990, révélant un regain d'intérêt pour les grands territoires (Dugua, 2015).

Les recherches récentes relatives aux théories du planning et plus spécifiquement à l'évolution de la planification en France ont permis de mettre en évidence que les SCoT s'inscrivent dans une tendance générale au retour de l'activité de planification en Europe depuis les années 1990 (Motte, 2006 ; Novarina et Zepf, 2009 ; Dugua, 2017). Ce renouvellement des méthodes prend place dans un contexte marqué par la métropolisation, par des formes multiples d'injonction à la durabilité, ou encore par une attention plus

⁹ Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.

grande accordée à la singularité des lieux. La création des SCoT et leur montée en puissance (depuis la loi de 2010 portant Engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle) s'inscrivent dans cette perspective. Ils marquent la volonté d'une articulation renouvelée entre plan(s) et projet(s), tout en cherchant à dépasser l'émiettement communal français considéré comme porteur d'incohérences territoriales dans les choix opérés (Serano et al, 2014). Le SCoT constitue en ce sens un outil permettant d'aller vers une coordination locale des politiques sectorielles (Demazière et Desjardins, 2016) tout en contribuant à la dynamique de développement local à une échelle de territoire élargie. Dans la perspective d'une approche liant tourisme et planification, une nouvelle échelle de projet peut alors constituer une opportunité pour penser l'aménagement touristique en dépassant le seul territoire de la station et envisager son ancrage territorial (François et Billet, 2010 ; Vlès, 2014).

2.2. De l'ancrage territorial au projet touristique intercommunal ?

Comme le constatait déjà Georges Cazes, « *la marchandisation croissante des lieux touristiques participe à leur déterritorialisation ; en même temps, elle impulse une valorisation indiscutable des ressources locales* » (1992 : 73). Cette valorisation pose finalement la question de l'ancrage territorial des stations, entendu comme « *l'ensemble des liens tissés entre le tourisme, son territoire originel et son espace de déploiement désormais élargi et modifié* » (Vlès, 2014 : 68).

Cette question de l'ancrage territorial des stations a plus particulièrement été étudiée dans le cas des stations de montagne. L'approche de l'économie territoriale (Pecqueur, 2014) appliquée au tourisme en montagne (initiée notamment par Jacques Perret autour du concept de système touristique localisé) a par exemple mis en évidence l'évolution contemporaine du territoire d'ancrage des stations et son changement d'échelle (Marcelpoil, 2007 ; François et Billet, 2010). Les stations, conçues sur la base d'une rationalité fonctionnelle des processus productifs (François, 2007) étaient à l'origine centrées sur elles-mêmes avec la commune comme périmètre de référence ; ce périmètre a désormais éclaté. Ciblés sur le territoire pyrénéen, les travaux conduits en urbanisme par Vincent Vlès (2014) ont également permis de mettre en exergue cette problématique de l'ancrage territorial des stations, abondant la réflexion par le concept de « *métastation* »¹⁰. Les stations se confrontent en effet ces dernières années à leurs interdépendances tant avec l'environnement naturel et l'agriculture, qu'avec l'économie résidentielle (Davezies, 2009 ; Pecqueur et Talandier, 2011) et les nouvelles formes de « l'habiter » (Stock 2006). Le concept de la station, qui a été conçu pour fixer les touristes au sein d'une destination délimitée, est aujourd'hui remis en question. Il est réinterrogé par de multiples facteurs (Bourdeau, 2019), comme l'évolution de la demande et la volonté des visiteurs de sortir « hors des sentiers battus » (Gravari-Barbas et Delaplace, 2015), la recherche de diver-

¹⁰ « *La métastation touristique travaille à accueillir, par une gouvernance territoriale appropriée, des touristes pour des arrêts de courte ou de longue durée. En termes économiques, ce sont des systèmes territoriaux de production et de distribution de biens et de services de loisirs : unités spatiales organisées d'hébergements et d'équipements offrant des prestations diversifiées, la métastation implique la gestion de sa croissance urbaine dans un environnement polyfonctionnel et son organisation contribue à gérer au mieux un pôle d'offre et de vente de services* » (Vlès, 2014 : 81).

sification de l'offre pour allonger la saison¹¹ et limiter la dépendance aux aléas météorologiques ou encore par le développement des activités récréatives itinérantes (randonnée, cyclo-tourisme, etc.). Les pratiques de loisirs actuelles obligent finalement à élargir l'approche, l'attractivité de la station dépendant en grande partie du territoire dans lequel elle s'inscrit, de son « *écrin local* » (François, 2007). Ces évolutions questionnent ainsi le modèle d'un tourisme polarisé et initient même pour certains un « *éloge de la dispersion* » (Bourdeau, 2019).

Ces défis, liés à l'évolution des attentes des visiteurs, à la montée en puissance des problématiques environnementales et climatiques ou encore à la globalisation de l'économie, interrogent l'échelle de gestion de l'aménagement touristique. Ainsi, « *toutes les recherches menées en France montrent la disjonction entre l'échelle géographique des communes, les stations où sont élaborées traditionnellement les politiques de développement et de gestion touristiques, et des territoires aujourd'hui beaucoup plus vastes où se réalisent les flux économiques des touristes, qui en bénéficient (Clarimont et Vlès 2009).* » (Vlès, 2014 : 87). Le renforcement de la place des intercommunalités dans le domaine du tourisme s'observe notamment par les implications de la loi NOTRe en 2015¹². L'article L134-1 du Code du tourisme prévoit ainsi pour l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) l'exercice de plein droit, en lieu et place de ses communes membres, de la compétence en matière de « *création, d'aménagement, d'entretien et de gestion de zones d'activité touristique* ». Cette notion ne faisant l'objet d'aucune définition juridique, il pourra être intéressant dans les années à venir d'appréhender la manière dont les communes et leurs regroupements s'accordent pour décider si un espace touristique constitue à leurs yeux une telle zone et d'identifier les espaces relevant de fait de la compétence intercommunale.

Si l'intercommunalité est revendiquée ces dernières années comme un échelon pertinent d'intervention pour gérer les territoires touristiques, la question du lien entre tourisme et planification reste entière d'autant que le transfert de cette compétence à l'échelle intercommunale reste encore difficile en France (Vlès, 2014)¹³.

¹¹ Les contrastes saisonniers que peuvent rencontrer les territoires littoraux provoquent des pulsations qui posent d'importants problèmes d'aménagement et de gestion de l'espace, tant dans les temps forts (conflits d'usages) que dans les temps creux (baisse de régime des activités). La prise en compte de cette approche des politiques temporelles constitue en ce sens un champ de recherche à développer, dans la contrainte des travaux de Sandra Mallet (2013). L'auteure évoque notamment dans son article les Ateliers du Temps du Conseil Général de la Gironde et le cas de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud qui a fait appel au Conseil Général afin de répondre à certains problèmes, en créant par exemple en 2003 une Maison des Saisonniers.

¹² Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République. Si la place des intercommunalités est en partie renforcée après la publication de la loi du 7 août 2015, le tourisme reste néanmoins une compétence partagée entre les communes, les départements et les régions (CGCT, art. L.1111-4).

¹³ Cette difficulté ne se retrouve pas d'en d'autres pays limitrophes comme en Italie ou en Espagne, dont la réforme constitutionnelle de 1978 a confié l'organisation du tourisme aux régions autonomes. La Catalogne ou l'Aragon ont entièrement transféré ce rôle, avec d'autres, aux *comarcas*, des structures intercommunales qui s'imposent aux communes (Clarimont, 2006). Le contenu du bloc de compétences tourisme est clairement attribué à chaque niveau administratif sans recoupement, permettant aux communautés autonomes régionales d'Espagne d'échapper à l'enchevêtrement du jeu politique local (Clarimont, 2006).

2.3. Tourisme et planification, une articulation renouvelée depuis les années 2010 ?

Les publications traitant de l'articulation entre tourisme et planification en France sont encore rares et restent le fait d'organismes professionnels. On peut notamment noter les travaux de l'agence de développement de l'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (Adeus) qui a publié en décembre 2016 une note relative à « *l'intégration du tourisme dans les SCoT* », ou ceux du Cerema qui a produit plusieurs fiches de synthèse en 2014 à l'issue d'une journée technique organisée sur le thème « *Territoires touristiques et SCoT, un dialogue essentiel* »¹⁴. Ces travaux s'inscrivent dans la continuité des évolutions réglementaires dans ce domaine. En 2010, la loi portant engagement national pour l'environnement a en effet introduit dans le contenu du projet d'aménagement et de développement durables des SCoT l'obligation de fixer les objectifs des politiques publiques de développement touristique (Adeus, 2016).

En 2018, deux numéros de la revue *Espaces, tourisme et loisirs* ont porté pour la première fois spécifiquement sur cette question « planification et tourisme ». Les auteurs s'accordent pour reconnaître que, bien que le code de l'urbanisme n'impose pas de disposer d'un volet touristique dans les documents d'orientations et d'objectifs, le SCoT serait toutefois un document légitime pour développer cette approche en prescrivant des objectifs transversaux (Thoumire-Alcelay, 2018 ; Caparros, 2018). « *Le SCoT pourrait ainsi prétendre à devenir le volet territorial et prescriptif des stratégies touristiques des territoires à échelle large* » (Adeus, 2016 : 4). Le code de l'urbanisme ne prévoit toutefois pas de leviers d'actions spécifiques dans le document d'orientations et d'objectifs opposables (DOO) des SCoT, à l'exception de l'encadrement obligatoire des Unités touristiques nouvelles (UTN) en zone de loi Montagne, qui induit notamment un travail sur la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement. Si le législateur n'impose pas la mise en œuvre d'actions spécifiques dans le domaine du tourisme via le DOO, le SCoT pourrait néanmoins être envisagé comme un support pour développer une approche plus intégrée et territorialisée du développement touristique. La perspective esquissée par ces auteurs paraît encore difficilement trouver son ancrage opérationnel et ne va pas sans poser certaines questions.

3. Aménagement touristique et planification : enjeux et difficultés d'articulation

Les observations conduites révèlent la mise en retrait de la dimension touristique dans la planification contemporaine de l'aménagement du littoral. Les freins à une meilleure intégration des problématiques touristiques dans la planification sont multiples et questionnent plus largement les fondements des SCoT et leurs perspectives d'évolution.

¹⁴ Plusieurs notes sont dédiées aux territoires de montagne dans lesquels la procédure d'unité touristique nouvelle (UTN) permet un lien plus direct entre planification et tourisme, sujet qui n'est pas développé dans cet article qui aborde plus particulièrement le cas de la planification du tourisme dans les territoires littoraux.

3.1. Une dimension touristique en retrait dans la planification de l'aménagement du littoral

Le tourisme est une activité par nature transversale qui s'inscrit sur un territoire et a un impact sur celui-ci, mais est rarement appréhendé comme un secteur à part entière et fait l'objet d'une relative dispersion dans les différentes thématiques traditionnelles de la planification territoriale, notamment le paysage et la protection de l'environnement, les activités économiques, les mobilités et les déplacements, la protection du patrimoine bâti, etc. Bien qu'il puisse être considéré comme un outil privilégié pour articuler tourisme et planification, le SCoT intègre encore peu les problématiques touristiques (Thoumire-Alcelay, 2018 ; Caparros, 2018). En ce sens, la prise en compte du tourisme dans les SCoT peut être considérée comme « balbutiante » (Adeus, 2016), le tourisme n'apparaissant pas comme un champ à part entière de la réflexion.

Les recherches conduites confirment ce constat formulé par les professionnels. Les éléments de planification de ce secteur d'activité sont le plus souvent éclatés et manquent de lisibilité, si ce n'est de cohérence stratégique. Comme le souligne la directrice du syndicat en charge du SCoT de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes¹⁵ « nous, on n'en parle pas, on est un SCoT qui ne parle pas de tourisme, bizarrement, pour un territoire qui a une image touristique et culturelle hyperpuissante. Donc c'est un signe, c'est-à-dire que c'est comme si les choses elles se faisaient d'elles-mêmes ». Parmi les sept SCoT étudiés, relatifs à des territoires littoraux marqués par l'activité touristique, un seul propose un chapitre spécifiquement dédié au tourisme, que ce soit dans le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) ou le document d'orientations et d'objectifs (DOO). Seul le SCoT du Biterrois identifie en effet le tourisme comme un chapitre à part entière parmi les huit chapitres qui composent le rapport de présentation et parmi les six chapitres qui structurent le PADD (le premier chapitre est ainsi intitulé « construire un nouveau dynamisme touristique »).

Il faut de plus noter que les diagnostics et les PADD font certes le plus souvent référence au tourisme, mais que les documents d'orientation et d'objectifs (volets prescriptifs des SCoT) restent généralement plus timides et moins précis sur ce thème. On observe par exemple que si le développement du tourisme durable et la remise en cause d'un modèle estival de masse tiennent une place importante dans les SCoT littoraux étudiés, cette considération est difficilement traduite dans le cadre d'actions concrètes imposées par des prescriptions réglementaires inscrites dans le DOO (Hatt, Vlès *et al.*, 2018). La volonté de développer de nouvelles formes de tourisme plus durables et diversifiées (écotourisme, tourisme patrimonial, tourisme culturel voire tourisme d'affaires ou industriel) est le plus souvent affichée dans les seuls PADD et le diagnostic. Par exemple, dans le diagnostic territorial du SCoT de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes, un des enjeux est identifié en ces termes : « l'offre touristique est centrée sur le tourisme balnéaire. Cette concentration induit des effets parfois pervers, au risque de devenir sur la durée contre-productif : congestion routière, qualité des plages et eaux de baignade aléatoire, dégradation des sites. Comment inscrire le tourisme dans une logique de développement durable ? ». La volonté affichée n'est toutefois pas précisée, ni concrètement encouragée (aucune prescription dans le DOO), alors que d'autres territoires ont a minima formulé des recommandations en ce

¹⁵ Entretien réalisé le 19 juin 2015.

Figure 4 : Extraits de SCoT relatifs au développement de nouvelles formes de tourisme

« Les PLU doivent veiller à faciliter le développement de produits éco-touristiques hors des grands sites. Les pôles d'éco-tourisme doivent faire l'objet, dans les PLU, de mesures prescriptives en termes d'intégrations environnementale, architecturale et paysagère. » (DOO du SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre, p.165)

« Le SCoT encourage le développement d'offres d'hébergements de qualité et diversifiés. Ce qui implique notamment la réhabilitation des stations littorales et le développement en synergie du tourisme vers l'arrière-pays (oeno-tourisme, agrotourisme, tourisme résidentiel...) » (DOG, SCoT du Biterrois, p.623)

Source : Hatt, Vlès et al., 2018

sens (Fig. 4). La stratégie d'aménagement touristique paraît relativement plus affirmée dans le cas du SCoT Ouest Étang de Berre. Dans ce SCoT, une partie intitulée « *développer le tourisme et les loisirs* » figure comme une priorité dans le DOO afin de répondre à l'objectif affiché dans le PADD de diversifier et structurer l'offre touristique du territoire¹⁶. Il s'agit principalement d'organiser une offre de loisirs de proximité et de développer un réseau touristique ; dans ce cadre, un chapitre « *organiser la fréquentation des sites littoraux* » est proposé. La responsable de l'aménagement, en charge de l'élaboration du SCoT au sein de l'agglomération, évoque toutefois le fait que « *c'est le premier SCoT à l'échelle de ces deux intercommunalités, sans expérience de travail en commun, avec des PLU en cours d'approbation. On a donc fait un SCoT à l'envers. Comme beaucoup de SCoT c'est le niveau zéro, un point de départ, avec un processus permettant de mettre en place un réseau de transport bénéfique. C'est plus un processus et une dynamique, avec le comité de consultation qui associe la société civile, c'est ça qui restera, plus que le document SCoT en tant que tel* ». On rejoint ici les travaux de Serano et al. (2014) qui montrent que la réflexion de la planification à l'échelle de la région urbaine est plus forte lorsqu'elle s'appuie sur des relations intercommunautaires établies au préalable et inscrites dans la durée. Parallèlement, on peut souligner à partir de cet exemple que la démarche de mise en œuvre des documents de planification révèle une forme possible d'inversion dans les logiques de conception, comme en témoigne l'élaboration du Plan local d'urbanisme de la commune de Martigues qui a précédé celle du SCoT Ouest Étang de Berre. Cet exemple permet de mettre en avant les « effets de simultanéité » dans les processus effectifs de conception. Le processus de planification est « *un processus qui tout à la fois intègre et recompose le déjà là* » (Hernandez, 2017), puisque dans la pratique le SCoT et les PLU s'élaborent souvent dans le même temps, quand les PLU ne précèdent pas les SCoT (Desjardins et Leroux, 2007). Dans cette perspective, on peut observer que la commune de Martigues (qui se situe dans le périmètre

¹⁶ Cette diversification et cette structuration de l'offre touristique sont envisagées à partir de quatre pratiques majeures que sont le tourisme culturel et patrimonial, le tourisme industriel (complexes sidérurgiques du Grand port maritime de Marseille, friches du chenal de Caronte, etc.), le tourisme vert et les loisirs de plein air, le tourisme nautique, balnéaire et lacustre (côte bleue et étangs intérieurs).

du SCoT Ouest étang de Berre) avait préalablement engagé des démarches visant à développer et mettre en valeur son territoire et son offre touristique de façon diversifiée¹⁷.

Au final, dans les sept territoires étudiés, les SCoT ont parfois décliné certains enjeux touristiques en termes de prescriptions, mais seulement de façon dispersée, dans chacune des thématiques pouvant s'y rattacher (environnement, paysage, habitat, mobilité et déplacements, etc.). Le SCoT apparaît alors plus comme un outil potentiel de régulation des pressions (apporter des correctifs) que comme un véritable vecteur de définition d'un projet touristique territorial. Les implications du tourisme sont le plus souvent envisagées de manière très sectorielle dans les SCoT qui ne proposent pas une stratégie d'aménagement touristique de manière globale, à l'échelle du littoral, mais aussi de son arrière-pays. À cet égard, l'initiative d'identification d'un arc de projet rétro-littoral portée par le SCoT du Biterrois (recommandation du DOG) est intéressante dans la mesure où elle vise la construction d'un « *nouveau rapport au littoral, en offrant la possibilité de retourner les projets touristiques vers un « rivage intérieur », une sorte de mer verte* » (SCoT du Biterrois, 2013 : 631).

Si cette absence de levier directement dédié au tourisme n'est pas en soi exceptionnelle, puisqu'il en va de même dans les autres champs du développement économique (Adeus, 2016), elle interroge sur les raisons, les difficultés et les freins qui entravent une articulation de la planification et du tourisme.

3.2. Les difficultés d'intégration des problématiques touristiques dans les SCoT

Plusieurs raisons peuvent être avancées pour expliquer les difficultés de cette approche du tourisme par la planification territoriale contemporaine. Les blocages sont notamment de deux ordres : politico-institutionnels et technico-pratiques.

Les blocages techniques et pratiques relèvent de quatre dimensions :

- Le manque de connaissances à disposition des collectivités sur les questions spécifiques du tourisme (Duluc et Couturier, 2018). Les collectivités peuvent disposer de données relatives au type de visiteurs qui fréquentent le territoire et à leurs modalités de fréquentation (durée du séjour, etc.) et de pratiques récréatives (activités réalisées, etc.). Toutefois, il est rare que soit étudié plus précisément le rapport des visiteurs au lieu touristique, à la façon dont la station ou l'aire touristique est aménagée et à la façon dont les visiteurs se la représentent (Hatt, 2011). Les ressources touristiques étant socialement construites par les touristes ou par des acteurs se référant à ce qu'ils perçoivent des attentes des touristes (Stock, 2003), leur prise en considération dans une stratégie territoriale nécessiterait un éclairage dans ce domaine.
- Les complexités engendrées par la transversalité du secteur touristique et la confrontation entre la logique technique des SCoT et les attendus du monde touristique et des porteurs de projets (Adeus, 2016). Ceux qui élaborent les documents d'urbanisme visent à proposer une traduction territoriale et prescriptive des enjeux touristiques alors que ce secteur

¹⁷ Cette diversification passe notamment par la volonté de valoriser des objets patrimoniaux ponctuels (comme l'ouverture du Fort de Bouc), des espaces de loisirs et de détente (comme le Parc de Figuerolles), des circuits touristiques et de parcours thématiques, comme le parcours des bunkers valorisé dans le cadre de la labellisation Ville d'art et d'histoire (Hatt, 2019).

économique est complexe et que ses dynamiques reposent sur des acteurs multiples, limitant les leviers d'action de la planification dans ce domaine (Adeus, 2016).

- Les décalages d'échelles temporelles, entre un SCoT (dont l'élaboration signifie généralement le développement d'une vision prospective à long terme) et des stratégies et projets touristiques inscrits le plus souvent dans des logiques de projet concret de court terme (Adeus, 2016).
- L'impossibilité pour le SCoT de répondre seul à l'ambition donnée au projet touristique et sa nécessaire articulation avec d'autres outils, comme les stratégies régionale et départementale de développement touristique. Il s'agirait en ce sens d'approfondir l'étude des « *scènes de gouvernance interterritoriale* » (Vanier, Faure *et al.*, 2017) dans ce domaine particulier afin d'observer la façon dont ces dispositifs sont articulés et peuvent constituer des scènes d'échanges et de coordination entre les acteurs.

Les blocages de nature politico-institutionnelle, relèvent quant à eux de trois dimensions :

- Les « *concurrences touristiques* » (Caparros, 2018) pouvant exister entre les différentes destinations inscrites dans le territoire d'un même SCoT. Comme le constate la directrice du syndicat en charge du SCoT de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes¹⁸ : « *c'est en train de changer. Il y a une prise de conscience d'un besoin de travailler sur le tourisme alors qu'avant ça se faisait peu. Après c'est ultra concurrentiel en termes de gouvernance de territoire, chacun préfère avoir son office de tourisme plutôt que de se mettre en dialogue* ». La question du périmètre est ici essentielle et invite notamment à dépasser l'approche centrée sur la station, entité communale circonscrite qui ne reflète pas nécessairement la réalité des pratiques, pour envisager plutôt l'aire touristique de façon plus globale. Dans une perspective interterritoriale (Vanier, 2008), l'échelle intercommunale permet d'élargir la focale des réflexions et partenariats dans le secteur de l'aménagement touristique.
- La tension supposée entre habitants et touristes et la crainte de mettre en avant les touristes dans ces documents de planification locale (au détriment des habitants permanents). Lorsqu'on interroge la directrice du syndicat en charge du SCoT de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes sur les objectifs fixés par le SCoT en termes d'hébergements touristiques, elle répond que « *ce n'est pas trop des choses sur lesquelles on travaille. Le souci est de répondre aux besoins des habitants de notre territoire, et ça c'est quelque chose qui est constant. On a l'impression qui si on aborde la question du tourisme, des résidences secondaires, dans une ville dynamique économiquement, c'est comme si on plantait un couteau dans le dos aux politiques à développer pour les habitants de ce territoire* ».
- Les inquiétudes que peut susciter l'« *atterrissage réglementaire et spatial* » (Thoumire-Alcelay, 2018). Appliquées aux territoires littoraux, celles-ci pourraient en partie expliquer la difficulté de certains territoires à faire émerger des volets littoraux de SCoT valant Schéma de mise en valeur de la mer. Le SCoT peut en effet fixer les orientations fondamentales de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral sous forme d'un chapitre valant schéma de mise en valeur de la mer (SMVM). Dans une perspective de gestion intégrée de la zone côtière, peuvent alors être précisées les vocations

¹⁸ Entretien réalisé le 19 juin 2015.

des différents secteurs de l'espace maritime (dont les orientations relatives aux activités de loisirs), les conditions de la compatibilité entre les différents usages de ces derniers et les conséquences qui en résultent pour l'utilisation des diverses parties du littoral qui sont liées à cet espace. Cela reste facultatif et très peu de territoires littoraux se sont emparés de cet outil permettant une approche globale terre-mer¹⁹. À titre d'exemple, on peut citer le volet littoral et maritime du SCoT du Bassin de Thau dont le document d'orientation et d'objectifs régleme les usages littoraux. Il consacre un chapitre à cet outil de gestion du littoral qu'est le plan de zonage mer et littoral qui, à l'instar d'un plan de zonage de PLU, délimite des secteurs avec une vocation définie²⁰. Le volet littoral et maritime du SCoT du Bassin de Thau permet ainsi d'encadrer les activités de tourisme et de loisirs sur le littoral en prévoyant un ensemble de prescriptions relatives aux pratiques de ski nautique, d'engins à moteur, de kite-surf et de la planche à voile, de randonnée en kayak sur mer ou encore de plongée sous-marine (Fig. 5, page suivante).

Les freins sont encore nombreux et l'approche du tourisme dans la planification reste marginale dans ces territoires littoraux pourtant soumis à une forte fréquentation touristique. Cela interroge la capacité de cet outil à contribuer à la construction d'une scène d'échange et de convergence pour un projet touristique territorialisé.

3.3. Les interrogations suscitées par le SCoT: une scène d'échange et de convergence pour un projet touristique territorialisé?

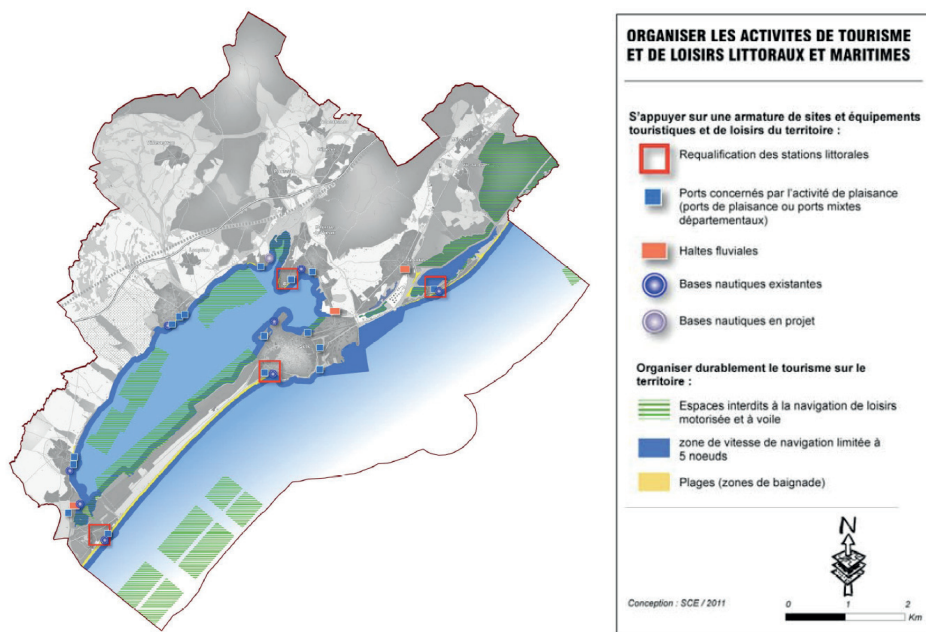
Si la littérature scientifique appliquée à l'outil SCoT est encore peu développée en France, les chercheurs qui travaillent sur cette question mettent en avant le doute croissant quant à sa légitimité et à son efficacité. Les critiques portent conjointement sur les outils et objectifs assignés au document et sur l'utilité même de la planification (Wiel 2007; Charmes 2011; Vanier 2013).

Plusieurs auteurs (Desjardins et Leroux 2007; Vanier, Faure *et al.*, 2017) pointent l'alourdissement normatif et la multiplication des sujets traités par ces documents (Dugua, 2017). « *En un peu plus de 10 ans, les SCoT n'ont cessé d'embrasser toujours plus large le champ de leurs missions ou de leurs vocations, au prétexte de l'objet modeste et*

¹⁹ On recense en 2012 une vingtaine d'initiatives sur le littoral métropolitain mais dont un très petit nombre est réellement engagé: bassin de Thau, grand Narbonne, cantons de Grimaud et Saint-Tropez (Atout France, 2014). En 2018, le juriste Laurent Bordereaux soulignait également qu'il y a peu de SMVM en vigueur et que ces derniers sont restés très « côtiers » dans leur périmètre. Dans son article il questionne plus particulièrement la problématique soulevée par une approche globale terre-mer (qui n'a pas été au cœur de notre recherche), en rappelant notamment que l'on manque de précisions sur la limite maritime du SMVM.

²⁰ Un zonage T pour le développement des activités touristiques et de loisirs, un zonage N pour les milieux à forte valeur écologique lagunaires et maritimes, un zonage C pour les espaces dédiés aux cultures marines, un zonage P pour les zones de pêche, un zonage AP pour les activités portuaires. Chacun de ces zonages est associé à un règlement fait de prescriptions et de recommandations qui s'imposent au SCoT et aux PLU communaux. Afin de favoriser la régulation des conflits d'usages (notamment les conflits entre activités halieutiques et activités touristiques et de loisirs nautiques), le SMVM établit pour chaque zonage une vocation exclusive (interdisant tout autre usage) et prioritaire (une vocation principale, mais autorisation sous conditions d'autres activités, sous réserve de ne pas porter atteinte à la vocation prioritaire).

Figure 5 : L'organisation des activités de tourisme et de loisirs sur le littoral du bassin de Thau : exemples de prescriptions



3.3.1. PRATIQUES DES ACTIVITES DE LOISIRS NAUTIQUES LEGERES

Le volet littoral et maritime encadre les activités de loisirs de la façon suivante :

- P** **Ski nautique :** L'ensemble des lagunes du périmètre du chapitre individualisé valant SMVM n'a pas vocation à accueillir l'activité de ski nautique à l'exception d'une zone pouvant être délimitée sur Thau et précisée par arrêté préfectoral.
- P** **Engins nautiques à moteur :** L'ensemble des lagunes du périmètre du chapitre individualisé valant SMVM n'a pas vocation à accueillir de pratique de véhicules nautiques à moteur, hors besoin des secouristes.
- P** **Kite-surf et de la planche à voile :** Le chapitre individualisé valant SMVM :
 - Impose la délimitation par les communes de zones de pratiques estivales dans la bande des 300 mètres et de chenaux d'accès aux plans d'eau au travers de la bande des 300 mètres ;
 - Identifie des secteurs pour lesquels les pratiques sont incompatibles avec les enjeux de protection du milieu, d'exclusivité ou de priorité donnée aux activités de pêche ou de conchyliculture.
- P** **Randonnée en kayak de mer :** Les lagunes et la bande des 300 mètres en mer ont vocation à accueillir la pratique du kayak de mer des engins assimilés à l'exception des zones exclusives de pêche ou de conchyliculture.
- P** **Plongée sous-marine :** Les lagunes ont vocation à accueillir cette activité qui contribue à une sensibilisation à la richesse du milieu, à l'exception des zones exclusives de pêche ou de conchyliculture. Le chapitre individualisé valant SMVM préconise l'encadrement de cette pratique par la mise en place de sentiers sous-marins à proximité des plages et zones de baignade identifiées, proches des berges, dans des espaces garantissant l'absence de conflits avec les activités prioritaires.
- P** Pour chacune de ces activités, le document communal d'urbanisme doit localiser les zones à terre de stationnement, les conditions d'accès et les parkings permettant d'organiser la fréquentation.

Source : SCoT du bassin de Thau (2014), volet Littoral et Maritime, pp.19-20

commode qu'ils affectionnaient d'être. Au terme de notre enquête, on s'aperçoit que cette boulimie les oblige à affronter des questions redoutables sur le pouvoir prescriptif, sur la diversité territoriale et même sur leur raison d'être » (Vanier, Faure et al., 2017 : 1). Cette remise en question paraît à ce titre renforcée par les dernières réformes territoriales : recomposition intercommunale, montée en puissance attendue des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), développement des nouveaux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET). Dans leur article introductif au deuxième numéro de la *Revue internationale de l'urbanisme*, Christophe Demazière et Xavier Desjardins (2016) interrogent le paradoxe apparent de la planification territoriale stratégique qui se révèle être à la fois illusoire et nécessaire (pour conforter des institutions nouvelles, rassurer des investisseurs, favoriser la mise en cohérence de politiques publiques au nom d'idéaux de durabilité ou de cohésion sociale). Les SCoT pourraient être conduits à muter ou s'effacer dans les années à venir (Vanier, Faure et al., 2017). Après avoir rappelé « *leur tendance coupable à se prononcer sur tous les sujets* » (p. 5), ces auteurs soulignent que le sujet dominant est celui de la contention urbaine que les enjeux multiples de la transition (énergétique, écologique, urbaine, territoriale) invitent à réellement engager. Au-delà des seuls enjeux de limitation ou de réduction de l'étalement urbain (selon une posture restrictive), un éventuel âge 2 des SCoT pourrait ouvrir la voie vers une évolution de leur fonction en tant qu'opérateur de ressources (engageant une démarche plus proactive et facilitatrice). Ils pourraient ainsi constituer des « *assembleurs et opérateurs de ressources territorialisées* » (ibid : 6).

Dans le champ du tourisme, cette approche paraît ouvrir également une perspective intéressante. Il a été démontré que la capacité d'adaptation de la station dépend de son ancrage territorial et de ses rapports avec le système des acteurs locaux. En ce sens, c'est bien le support territorial (et non le seul produit touristique) qui fait la destination, nécessitant pour ce faire la contribution de tous les acteurs, dont les acteurs publics. « *L'ancrage de la station dans son territoire passe par le partage de sens entre les différents acteurs pour en définir les contours les plus pertinents* » (Marcelpoil, 2007 : 167). Ce mouvement d'ancrage territorial, qui s'accompagne d'une structuration intercommunale, « *interroge directement les contours de périmètres étendus d'organisation du tourisme, leur fonctionnement, les rapports entre les opérateurs et les élus, donc la gouvernance de l'activité touristique comme objet de politique publique mieux identifiée localement* » (Vlès, 2014 : 93). Martin Vanier, Alain Faure et al. invitent finalement au passage de « *l'idéal planiste* » du schéma de cohérence territorial à la « *visée transformatrice* » d'un schéma de convergence territoriale permettant d'ouvrir de nouveaux partenariats d'action (2017 : 6). Dans le cas de l'activité touristique, envisager le SCoT comme un schéma de convergence territoriale invite à réfléchir à la façon de mieux intégrer les différents opérateurs touristiques à la conception du projet de territoire lors de la réalisation des SCoT. Le tourisme étant une compétence partagée, il s'agit en ce sens de réfléchir aux liens entre les stratégies et schémas de développement touristique des différents échelons territoriaux (régions, départements, intercommunalités, communes). Parallèlement, le tourisme étant un secteur d'activité économique transversal, cette approche invite à la construction d'un projet partagé entre les acteurs de différents domaines (transport, hébergement, restauration, agriculture, activités de loisirs, etc.). Si l'échelle des territoires supports de SCoT peut sembler appropriée pour appréhender et structurer les enjeux et

dynamiques de développement touristique, il est également possible d'envisager cette problématique à une échelle plus large, dans la continuité des démarches initiées par les missions d'aménagement, comme en témoigne la démarche portée par le Groupement d'intérêt public (GIP) Littoral aquitain. Créé en 2006 et opérationnel depuis 2009, il réunit ainsi dans une instance de gouvernance collective les services de l'État et les collectivités territoriales de la côte aquitaine²¹ et constitue en ce sens un « *outil opérationnel permettant d'assurer le pilotage partenarial d'une politique intégrée du littoral* ». Cette démarche, inscrite dans une dynamique interterritoriale (Vanier, 2008), invite à une coordination entre de multiples échelles et périmètres d'action. La planification appréhendée en tant que processus devrait dans cette perspective permettre la coordination entre ces différentes scènes et dispositifs tant contractuels que réglementaires.

Cette approche invite à approfondir l'analyse des systèmes d'acteurs locaux dans le champ du tourisme et leur lien à la planification. Il s'agirait ainsi d'étudier la capacité des outils de planification que sont les SCoT à alimenter la stratégie touristique d'un territoire, d'observer ce qu'ils peuvent apporter aux dispositifs de régulation formels et informels contribuant à la construction d'un projet touristique territorialisé.

Conclusion

Au-delà de la difficulté à définir le fait touristique (Terrier, 2003), « *il est également de plus en plus impossible de l'isoler des autres activités. Toute son histoire se résume en une lente imprégnation de l'action humaine [...] L'activité touristique s'est agrégée aux autres. Elle en reflète l'évolution en même temps qu'elle y participe.* » (Lazzarotti, 1994 : 633). Les gestionnaires des territoires touristiques sont ainsi conduits à l'appréhender dans leurs planifications stratégiques. Parallèlement, la mobilité accrue des touristes contemporains complexifie les flux et les dynamiques spatiales « *qui débordent largement le territoire communal et s'inscrivent dans l'espace plus vaste de la destination* » (Vlès, 2014 : 86). Cet article apporte ainsi un éclairage sur l'évolution de la prise en compte du tourisme dans la planification des territoires littoraux très attractifs, en interrogeant plus particulièrement les modalités de cette articulation dans la planification stratégique contemporaine portée par les intercommunalités.

Lors de la phase de création *ex nihilo* de stations touristiques initiée par l'État dans les années 1960, dans le cadre d'une planification traditionnelle globale, le développement touristique était au cœur des stratégies et projets pour les territoires littoraux. Les années 1980 ont marqué le début des critiques de cette forme de planification et l'arrêt des missions d'aménagement du littoral. Si la planification fait un retour visible dans les politiques publiques d'aménagement françaises à partir des années 2000 et de la loi SRU, la question du tourisme y est souvent mise en retrait, même dans des territoires littoraux très touristiques. L'approche globale et transversale du tourisme est le plus souvent occultée. Ce travail, à vocation exploratoire, a permis de retracer historiquement des registres d'articulation tourisme/planification, tout en révélant que les implications du tourisme

²¹ L'État et la Région ont créé un GIP constitué de 17 membres (conseils départementaux, communautés d'agglomérations et communautés de communes), couvrant l'ensemble du littoral aquitain. <http://www.littoral-aquitain.fr>.

sont actuellement envisagées de manière très sectorielle dans les SCoT (hébergement, déplacements, préservation de l'environnement et des paysages, gestion des eaux, etc.). Les exemples tirés de l'analyse des documents de planification territoriale sont révélateurs d'une approche éclatée de la dimension touristique dans les stratégies d'aménagement des territoires littoraux. Les freins relatifs à une meilleure articulation entre tourisme et planification ont également pu être identifiés, qu'ils soient d'ordre politico-institutionnels ou technico-pratiques. Dans la continuité de ce travail, afin d'analyser les conditions de mise en relation des différents échelons de gouvernement du territoire en liens avec les plans territoriaux (Dugua, 2015), il pourrait être intéressant d'étudier plus précisément les outils, les lieux et les scènes de négociation privilégiés dans le secteur du tourisme, tout autant que les modalités d'articulation entre les multiples niveaux de projets au sein des territoires. L'identification de nouveaux registres d'articulation entre tourisme et planification pourrait dans cette perspective constituer un levier pour dépasser certains des freins actuels.

Bibliographie

- ADEUS (Agence de développement de l'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise), 2016. L'intégration du tourisme dans les SCoT. *Les notes de l'Adeus*, n° 201, 4 pages en ligne http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg201-planification/files/note-201_integration_tourisme_SCoT-web.pdf
- Ascher F., 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Éditions Odile Jacob, Paris.
- ATOUT FRANCE, 2014. *Panorama du tourisme littoral. Cahier 1 : analyse de l'offre et dynamiques d'évolution France métropolitaine*. Atout France, Paris.
- Becet J-M., 1987. *L'aménagement du littoral*. PUF, Paris.
- Bordereaux L., 2018. Les documents locaux d'urbanisme et la mer. *La gazette des communes* [en ligne] <https://www.lagazettedescommunes.com/542088/les-documents-locaux-durbanisme-et-la-mer/>
- Bourdeau P., 2019. La station touristique, un modèle à réinterroger. *Eloge de la dispersion. Revue Espaces, tourisme et loisirs* 350.
- Boyer M., 2005. *Histoire générale du tourisme. Du XVI^e au XXI^e siècle*. L'Harmattan, Paris.
- Caparros P., 2018. Le SCoT, un outil adapté à la planification touristique. *Revue Espaces tourisme et loisirs* 341.
- Cazes G., Lanquar R. Et Raynaud Y., 1980. *L'aménagement touristique*. Presses universitaires de France, Paris.
- Cazes G., 1992. *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. Bréal, Paris.
- Charmes E., 2011. *La Ville émiétée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*. Presses universitaires de France, Paris.
- Clarimont S., Vles V., 2009. Pyrenean tourism confronted with sustainable development: partial and hesitant integration. *Journal of Alpine research*, "Mountain tourism and sustainability", [On line], 97-3 |2009, mis en ligne le 9 décembre 2009. URL : <http://rga.revues.org/index978.html>.
- Clarimont S., 2006. Partage de la compétence tourisme. L'expérience aragonaise, Intercommunalité & tourisme. *Les Cahiers Espaces* 91, 116-121.
- Corbin A., 1988. *Le territoire du vide : l'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*. Paris : Flammarion, 403 p.
- Davezies L., 2009. L'économie locale « résidentielle ». *Géographie, économie, société*, vol.11, pp.47-53
- Deleaz D. (Dir.), 2015, *Améliorer la lisibilité du projet des SCoT*, Analyse de 10 SCoT « Grenelle », Cerema, 8 p.
- Demazière C., Desjardins X., 2016. La planification territoriale stratégique : une illusion nécessaire?, in *Riurba*, n° 2, URL : <http://riurba.net/Revue/la-planification-territoriale-strategique-une-illusion-necessaire>
- Desjardins X., Vanier M., 2017. *Pistes pour une refondation, urgente, de l'aménagement du territoire*, Telos, Paris.
- Desjardins X., Leroux B., 2007. Les Schémas de cohérence territoriale : des recettes du développement durable au bricolage territorial. *Flux* 69, 6-20.
- Dewailly J-M., Flament E., 2000. *Le tourisme*. Campus, Paris.
- Dewailly J-M., Flament E., 1993. *Géographie du tourisme et des loisirs*. SEDES et CDU, Paris.
- Di Meo G., 1998. *Géographie sociale et territoires*. Nathan, Paris.
- Douay N., 2013. La planification urbaine française : théories, normes juridiques et défis pour la pratique, *L'information géographique* 77 (3), 45-70
- Duhamel P., Violier P., 2009. *Tourisme et littoral : un enjeu du monde*. Éditions Belin, Paris
- Dugua B., 2017. Comment réenchanter la planification territoriale en France? *Métropolitiques* 4 URL : <http://www.metropolitiques.eu/Comment-reenchanter-la-planification-territoriale-en-France.html>.
- Dugua B., 2015. Entre mise en œuvre et mise à l'épreuve de la planification territoriale : dynamique des lieux de projets dans l'inter-SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise. Thèse en architecture, aménagement de l'espace. Université Grenoble Alpes, 2015. tel-01348271
- Duluc B. Et Couturier E., 2018. La définition d'un projet de territoire, un préalable à toute planification touristique. *Revue Espaces tourisme et loisirs*, n° 341 « Planification et tourisme », mars 2018, 7 p.

- Dumazedier J., 1974. *Sociologie empirique du loisir: critique et contre-critique de la civilisation du loisir*. Éditions du Seuil, Paris.
- ÉQUIPE MIT, 2002. *Tourismes 1. Lieux communs*. Belin, Paris.
- François H. Et Billet S., 2010. De la station au territoire: quels contours pour les destinations touristiques?, *Mondes du Tourisme* [En ligne], 2 | 2010, mis en ligne le 30 septembre 2015. URL: <http://journals.openedition.org/tourisme/280>
- Forester, J., 1999. *The deliberative practitioner: Encouraging Participatory Planning Processes*. The MIT Press, Cambridge.
- Gravari-Barbas M. Et Delaplace M., 2015. Le tourisme urbain « hors des sentiers battus », *Téoros* [Online], 34, 1-2 | 2015, Online since 14 June 2016. URL: <http://journals.openedition.org/teoros/2790>
- Hatt E., 2019. Trajectoire d'une station touristique littorale émergente: tensions et paradoxes d'une mise en tourisme, entre développement du balnéaire et valorisation de l'« ordinaire » urbain et industriel » In Condevaux A., Gravari Barbas M. et Guinan S., *Lieux ordinaires, Avant et Après le tourisme*, PUCA, Paris.
- Hatt E., Vles V., Piriou J., Arnaud A., Falaix L., et al., 2018. *Valorisation touristique des territoires littoraux: quelles représentations territoriales pour quelle gouvernance environnementale?* Rapport de recherche pour la Fondation de France, Aix-Marseille Université (AMU) – LIEU. En ligne: <https://hal-amu.archives-ouvertes.fr/hal-01738598>
- Hatt E., 2011. *Requalifier les stations touristiques contemporaines: une approche des espaces publics. Application à Gourette et Seignosse-Océan*. Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, Pau, V. Vlès (dir.).
- Healey P., 1997. *Collaborative Planning, Shaping Places in Fragmented Societies*. University of British Columbia Press, Vancouver.
- Hernandez F., 2017. Éclairer les mécanismes de conception par les simultanités: les imbrications entre planification et projets. *Riurba*, 2017/Numéro 3 URL: <http://riurba.net/Revue/eclairer-les-mecanismes-de-conception-par-les-simultaneites-les-imbrications-entre-planification-et-projets>
- Klein R., 2016. Le bord de mer pour tous. Nouveaux programmes et villes nouvelles (1930-1975) In Toulrier Bernard (dir). *Tous à la plage! Villes balnéaires du XVIII^e siècle à nos jours*, Cité de l'architecture et du patrimoine et Lienart Éditions, Paris, 73-97
- Knafou R., 2018. L'expérience de l'Équipe MIT (Mobilités, Itinéraires, Tourismes), premier groupe français de recherche sur le tourisme: une aventure humaine et intellectuelle. *Bulletin de l'association de géographes français*, [En ligne], 95-4 | 2018, mis en ligne le 31 décembre 2019, consulté le 3 décembre 2019. URL: <http://journals.openedition.org/bagf/3905>
- Mallet S., 2013. La saison comme temps social: la prise en compte de la saisonnalité dans les politiques temporelles. *Saisons des villes, Donner lieu*, 180-193, halshs-00944590
- Marcelpoil E., 2007. L'ancrage territorial des stations de montagne: quelles trajectoires et quelles marges de manœuvre? In Bourdeau P., *Les sports d'hiver en mutation: crise ou révolution géoculturelle?* Hermes-Lavoisier, Paris, 161-172
- Merlin P., 2006. *Le tourisme en France: enjeux et aménagement*. Éditions Ellipses, Paris.
- Motte A., 2006. *La notion de planification stratégique spatialisée*. Ministère de l'Équipement, Paris. PUCA, coll. « Recherche », n° 133.
- Novarina G., Zepf M., 2009, Territorial Planning in Europe: News Concepts, new Experiences. *Disp. The Planning Review* 179 (4), 18-27
- Pecqueur B. et Talandier M., 2011. Les espaces de développement résidentiel et touristique - état des lieux et problématiques. Des systèmes spatiaux en perspective. *Territoires 2040*, 121-138.
- Perret J., 1992. *Le développement touristique local. Les stations de sport d'hiver*. Économie du développement, sous la direction de Claude Courlet, Université Pierre-Mendès France - Grenoble 2.
- Serrano J., Demaziere C., Nadou F. et Servain S., 2014. La planification stratégique spatialisée contribue-t-elle à la durabilité territoriale? La limitation des consommations foncières dans les schémas de cohérence

- territoriale à Marseille-Aix, Nantes Saint-Nazaire, Rennes et Tours. *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 5, n° 2 | juin 2014, mis en ligne le 20 juin 2014, URL: <http://journals.openedition.org/developpementdurable/10295>
- Stock M., 2006. L'hypothèse de l'habiter polytopique: pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles. *EspacesTemps.net*, Textuel, 26.02.2006. <http://espacestemp.net/document1853.html>
- Stock M. (coordination pour l'équipe MIT), 2003. *Le tourisme : acteurs, lieux et enjeux*. Belin, Paris.
- Terrier C., 2003. Territoires, Tourisme et Statistique: le défi de la méthode, le délire de la parole, Communication au Colloque de l'Association de Sciences Régionale de Langue Française - Lyon, septembre 2003.
- Thoumire-Alcelay M., 2018. Intégrer le tourisme dans les SCoT: plus qu'un enjeu, une nécessité. *Revue Espaces tourisme et loisirs* 341.
- Urbain J-D., 2002. *Sur la plage: mœurs et coutumes balnéaires (XIX^e-XX^e siècles)*. Éditions Payot & Rivages, Paris.
- Vanier M., Faure A., Dugua B., Loisel M., Martin-Gousset C., 2017. La planification à la croisée des chemins: les SCoT comme cas d'école. *Pouvoirs Locaux: les cahiers de la décentralisation / Institut de la décentralisation*, Institut de la décentralisation 33-38.
- Vanier M., 2013. L'avenir de la ville étalée ou le champ/chant des possibles. *Urbanisme* 46, 6-8.
- Vanier M., 2008. *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*. Economica, Paris.
- Violier P., 2019. Créer de nouveaux pôles touristiques. Une utopie? *Revue Espaces tourisme et loisirs* 350.
- Vlès V., 2006. *Politiques publiques d'aménagement touristique*. Presses Universitaires de Bordeaux, Bordeaux.
- Vlès V., 2004. L'hébergement non marchand, un casse-tête pour le tourisme littoral français? *Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme*, Arles, 9-10-11 décembre 2004.
- Vlès V., 2014. *Métastations: mutations urbaines des stations de montagne. Un regard pyrénéen*. Presses universitaires de Bordeaux, Bordeaux.
- Wiel M., 2007. *Pour planifier les villes autrement*. L'Harmattan, Paris.