



HAL
open science

Une brève histoire des remontées mécaniques : le versant institutionnel

Bruno Berthier

► To cite this version:

Bruno Berthier. Une brève histoire des remontées mécaniques : le versant institutionnel. Les remontées mécaniques et le droit. Regards croisés, CDPPOC (Université Savoie Mont Blanc) et CRJ (Université Grenoble Alpes), Nov 2017, Chambéry, France. pp. 59-79. hal-02184268

HAL Id: hal-02184268

<https://hal.science/hal-02184268>

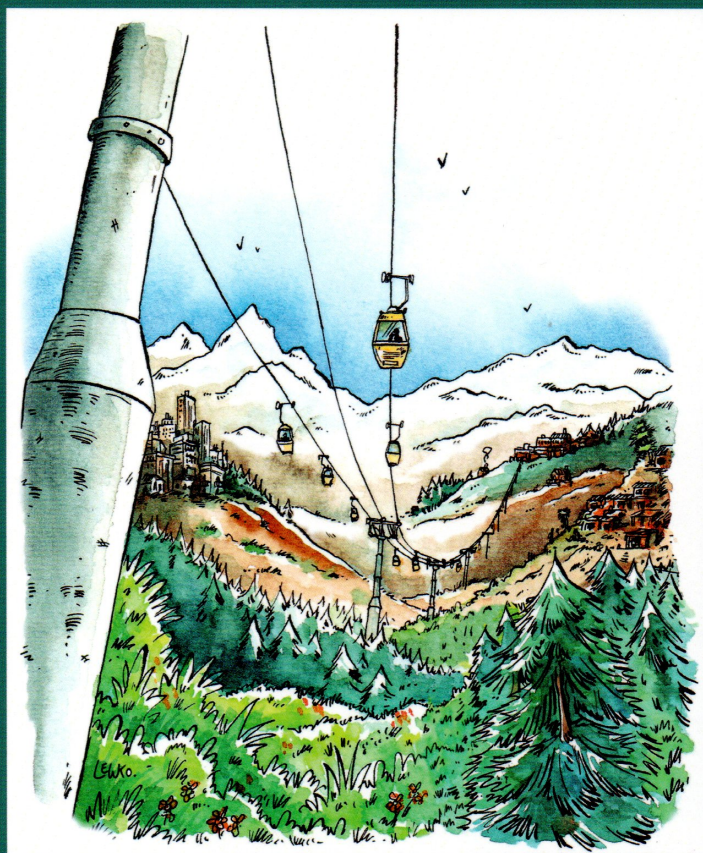
Submitted on 12 Feb 2022

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

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

Les remontées mécaniques et le droit

Regards croisés



Sous la direction de
Jean-François Joye et Philippe Yolka

**LES REMONTÉES MÉCANIQUES
ET LE DROIT**

REGARDS CROISÉS

**Sous la direction de
JEAN-FRANÇOIS JOYE ET PHILIPPE YOLKA**

UNE BRÈVE HISTOIRE DES REMONTÉES MÉCANIQUES : LE VERSANT INSTITUTIONNEL

BRUNO BERTHIER

MAÎTRE DE CONFÉRENCES EN HISTOIRE DU DROIT,
UNIVERSITÉ SAVOIE MONT BLANC, CDPPOC

Quand bien même le concept du transport public par câble peine aujourd'hui à s'émanciper de ce milieu montagnard auquel l'associe invariablement le sens commun, il ne s'agit que d'une simple question d'image, de volonté politique et donc, pour finir, de temps. Car le succès des premières expériences d'implantation d'équipements de transport public de ce type en milieu urbain et, *a fortiori*, en milieu urbain de plaine, ne peut jouer, à terme, qu'en faveur d'un singulier retournement de tendance¹.

Si les mentalités ne semblent certes pas encore tout à fait prêtes à ce jour, qu'il s'agisse de la mentalité conjointe des utilisateurs potentiels et de celle des décideurs politiques ou autres aménageurs en tout genre, pour adopter cette vision nouvelle d'un câble apte à révolutionner la manière de se déplacer dans des

1 Si dans l'histoire des transports urbains par « fils » plutôt que par câble à proprement parler, en cette époque somme toute lointaine, le premier funiculaire – soit celui du Reisszug, mû par traction animale et conçu par l'archevêque Matthäus Lang von Wellenburg (1468-1540) – semble avoir relié dès 1515 la ville basse de Salzbourg à sa citadelle du Hohensalzburg en vue de l'approvisionnement quotidien de celle-ci, la cité de Grenoble fait figure de pionnière un peu plus de quatre siècles après cette date par l'installation de l'un des tout premiers « téléphériques » modernes spécifiquement urbain, en 1934, afin de relier les quais de l'Isère au belvédère de l'ancien site militaire de La Bastille. Mais depuis lors la capitale historique du Dauphiné ne cesse de faire des émules à travers le monde, de Toulon (1959) à New York (1976), les premières années du XXI^e siècle se caractérisant d'ailleurs par une singulière vague d'ambitieuses réalisations à l'instar – sans aucun souci d'exhaustivité – de celles de Medellin (2004), de Bolzano (2009), de Rio de Janeiro (2011), de Londres (2012), de La Paz (2014), de Brest (2016), d'Ankara (2014) ou encore de Berlin (2017). V. J.-R. MAZAUD, *Trams du ciel. Atlas mondial des téléphériques et autres transports urbains à câble*, Paris, La Découverte, 2017, 424 p. et (pour une évocation succincte de cette thématique) Ces drôles de machines échappées des montagnes, *L'Alpe – Au bout du fil. Le câble à l'assaut de la pente*, n° 67, Grenoble, Glénat, 94 p., p. 38-45 ; pour la France, l'auteur dénombre vingt-huit équipements urbains de transport de voyageurs par câble effectivement en service en 2017, qu'il s'agisse indistinctement de funiculaires, de téléphériques ou de télécabines, sur un total mondial de près de quatre cents « trams du ciel ». Voir aussi A. SEEGER, *The Renaissance of the Cableway: Innovative Urban solutions from Leitner technologies*, St. Pauls – Bolzano, Prokopp & Hechesteiner, 2010, 144 p., p. 77-98 (édition trilingue en anglais, italien et français).

mégapoles saturées par la circulation automobile et asphyxiées par la pollution atmosphérique aux particules fines, la technologie nécessaire s'avère cependant opérante de longue date. Les installations sont même dorénavant régies par un support institutionnel de plus en plus approprié – du moins dans le contexte hexagonal – pour le développement de tels réseaux publics de transport doux ou durable. Or le laboratoire de cette indéniable réussite technologique, industrielle et institutionnelle appelée, il faut l'espérer, à connaître une nouvelle étape de son développement dans le contexte d'une lutte à l'échelle planétaire contre les dérèglements climatiques induits par l'émission des gaz à effet de serre, a été fixé depuis maintenant près d'un siècle en montagne. Et très largement en cette montagne alpine appréhendée à la manière d'un gigantesque terrain de jeu depuis la fin du XIX^e siècle, dans le cadre d'une consécration du système global des sports d'hiver².

Quoique la corde de fibre végétale puis le câble métallique³, paradoxalement, y ait tout d'abord servi à « descendre » le long des versants des grumes de débardage forestier ou des agrégats d'extraction depuis des carrières ou des mines exploitées en altitude avant, bien avant d'y « monter » des militaires, des excursionnistes puis enfin des skieurs⁴. Ainsi qu'en témoignent, notamment à travers les Alpes, nombre

-
- 2 Le massif alpin et en son sein les Alpes françaises ont en effet représenté un laboratoire expérimental singulier d'innovations techniques souvent déterminantes ensuite dans l'équipement des nombreux domaines skiabiles développés à travers le monde. Or le langage courant en conserve parfois la mémoire puisqu'aux USA par exemple, dans le jargon des amateurs de toute forme de glisse sur neige – comment trouver meilleure illustration de cette association conceptuelle entre les Alpes et les remontées mécaniques? – en lieu et place du terme technique de « *T-bars* », un « *pomalift* », néologisme tiré du patronyme de Jean Pomagalski (1905-1969), le génial concepteur du premier « tire-fesses » à perche débrayable au milieu des années 1930 sur les pentes de l'Écluse et dans la station iséroise alors balbutiante de l'Alpe d'Huez, désigne toujours indistinctement tout type et *a fortiori* toute marque de remonte-pente à perches. V. notamment G. MORILL, *Retro Ski. A nostalgic look back at skiing*, Lulu Publishing Services, 2013, p. 7. Pour une rapide biographie de Jean Pomagalski, consulter P. MONTAZ, *Les pionniers du télési*, Meylan, éd. Pierre Montaz, 2006, p. 15-33.
- 3 C'est à Wilhelm Albert (1787-1846), l'inspecteur de l'Office des mines et des forêts en poste à Clausthal-Zellerfeld et bientôt directeur de l'ensemble de l'industrie minière du massif du Harz, que l'on doit en 1834 l'invention du câble métallique toronné, favorable au prodigieux développement, lors de la seconde moitié du XIX^e siècle, du transport par câble dit « de traction ». Pour un compte rendu de ses travaux par l'intéressé, v. Ueber TREIBSEILE AM HARZ. Von Herrn Ober-Bergrath Albert zu Clausthal, *Archive für Mineralogie, Geognosie, Bergbau und Hüttenkunde* (Hrsg. Carl Johann Bernhard KARSTEN und Heinrich von DECHEN), Berlin, G. Reimer, B. 10, 1837, p. 215-234. Pour une mise en perspective historique de l'invention d'Albert avec le développement ultérieur de l'industrie du câble de traction consulter W. LAMPE, Oberbergrat Alberts Aufzeichnungen aus der heißen Phase seiner Erfindung, *Es kicht su nacht hibsch. 175 Jahre Drahtseil. Vorträge aus dem Kolloquium am 22 Juli 2009 in Clausthal-Zellerfeld* (Hrsg. W. LAMPE und O. LANGFELD), Clausthal-Zellerfeld, Publikationen von Alumni der TU Clausthal, 2009, p. 58-115.
- 4 Consulter notamment P. MONTAZ, *L'aventure du transport par câble*, Meylan - Chambéry, Pierre Montaz & Fondation FACIM, 2009, 156 p.; pour un tour d'horizon « des services rendus [...] par toutes sortes de téléphériques dans toutes sortes de domaines », v. plus

de coupes forestières et de sites industriels⁵ toujours desservis par de vénérables télébennes. Avec, pour conséquence logique de cette affectation privilégiée du transport de voyageurs par le moyen du câble aux secteurs d'activité du tourisme et du loisir, l'assimilation dans l'esprit comme dans le langage courant du grand public de la vaste problématique du transport par câble, au prix d'une approximation sémantique flagrante, à celle pourtant bien plus étroite des seules « remonte-pentes ».

Rien d'illogique en cela toutefois tant, dans l'attente de l'équipement systématique de sites urbains et par là d'une pérennisation à long terme de débouchés économiques complémentaires, la montagne et son exploitation touristique hivernale représentent toujours le socle historique d'activité de cette industrie multiforme des remontées mécaniques composée de la nébuleuse des fabricants proprement dits des différents matériels de transport, de leurs commanditaires et exploitants commerciaux, comme de leurs partenaires financiers indistinctement

spécialement p. 81-146. Pour un propos succinct sur ce même thème v. P.-L. ROY, De fils en aiguilles, *L'Alpe – Au bout du fil. Le câble à l'assaut de la pente*, op. cit., p. 8-23.

5 Au sujet de la généralisation des techniques de débardage des bois de montagne par câble à la charnière des XIX^e et XX^e siècles – plus que jamais la spécialité des bûcherons piémontais et bergamasques, jusqu'à nos jours, à travers tout le massif alpin central et occidental – se reporter à Michel BARTOLI, Le dernier système d'exploitation sans moteur : le tricâble forestier, *Forêts et transports traditionnels*, Cahier d'études – Forêts, Environnement et Société, XVI^e - XX^e siècle, CNRS, n° 14, 2004, p. 46-52 et Les traces des grands câbles forestiers dans les Pyrénées occidentales, *Pyrénées. Bulletin Pyrénéen*, n° 211-3, 2002, p. 229-243. V. aussi N. ABRÏ, De la ruse à la ruse... les bûcherons bergamasques et leurs représentations dans les Alpes du Nord (Savoie, Dauphiné, Vaud et Valais), *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, n° 1-3/2000 – Migration, marges et métiers (dir. D. ALBERA), 2000, 248 p., p. 119-132. Par ailleurs, fière de posséder l'un des plus anciens téléphériques urbains de transport de personnes toujours en activité (v. *supra* note 1), la ville de Grenoble s'enorgueillit aussi d'avoir compté dans le même périmètre citadin pourtant très contraint par le manque d'espace l'une des premières télébennes industrielles au monde alors affectée, en 1875, à l'extraction de la pierre à ciment des flancs du Mont Jalla, en surplomb du faubourg de la Porte de France. V. sur ce point Y. NICOLAS, L'or gris de Grenoble, *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, n° 3-4/1987 – Industrie, techniques et patrimoine J. GUIBAL et J. VALLERANT (dir.), 1987, p. 145-162.

publics ou privés⁶. Or, comme le rappelle Jean-François Lyon-Caen⁷, sans la fulgurante adaptation de la technologie du câble à la desserte d'une montagne ludique, l'industrie du ski et plus largement l'économie des sports d'hiver entendue dans son ensemble n'aurait jamais prospéré à ce point, dans l'intervalle du demi-siècle courant de l'Entre-deux-guerres aux Trente glorieuses, en parvenant contre toute attente à l'exploit de se hisser sur le plan politique au rang de l'une des causes nationales de première importance.

Il convient donc pour cette raison de replacer dans son terreau institutionnel national de laborieuse émergence d'un cadre légal spécifique à la réglementation du transport public par le moyen du câble, la formidable épopée technologique et industrielle d'un secteur des remontées mécaniques compris dans sa logique d'équipement touristique de la montagne et d'exploitation des gisements afférents d'or blanc. Ne serait-ce que pour mettre en lumière le décalage sensible en ces temps pionniers du milieu du XX^e siècle contemporains des balbutiements de l'industrie des sports d'hiver, entre la vigueur d'une innovation technique stimulée par la rivalité opposant les ingénieurs patentés des prestigieux bureaux d'étude de grandes firmes de construction mécanique et d'improbables bricoleurs de génie parfois isolés dans leurs villages des hautes vallées⁸, et le défaut longtemps criant

6 À titre d'illustration de l'importance toujours notoire du marché des remontées mécaniques *stricto sensu* pour le *pool* industriel des fabricants de matériel de transport par câble, le montant des sommes consacrées en 2016 à l'installation de soixante-trois nouveaux appareils sur le sol français métropolitain s'est hissé à la hauteur de 125,4 M€ sur un total de 302,7 M€ d'investissements consentis par les différents opérateurs gestionnaires de domaines skiables en vue de l'amélioration constante de l'équipement de leurs champs de neige. Soit un marché en légère hausse par rapport à celui de 2015 (établi à la hauteur de 115,6 M€), en dépit d'un recul conjoncturel de 12 % relativement à la moyenne annuelle des sommes pareillement investies dans la commande de matériels neufs lors de la période 2011-2015. Dans le même temps, le montant des sommes consacrées à la maintenance ou à la modification des appareils déjà existants a représenté une enveloppe non négligeable de 41,8 M€. Certes en légère baisse par comparaison avec les 44,1 M€ affectés à ce même poste budgétaire lors de l'année précédente, mais fort heureusement constitutive d'une hausse de 8 % au regard de la moyenne des dépenses engagées au titre de l'entretien courant ou de la mise aux normes des matériels les plus vétustes lors de la période 2011-2015. Pour le détail de toutes ces données, se reporter au Dossier. Enquête investissements 2016, *Montagnes Leaders. Le magazine des professionnels*, n° 259, janvier-février 2017, p. 90-127.

7 V. la contribution de l'auteur dans le présent ouvrage.

8 Cette saine émulation contribue en effet à l'essor d'innombrables procédés d'amélioration de la performance des équipements de « remonte-pentes ». Sans aucune connotation péjorative et sans faire injure à de brillants ingénieurs pionniers dans la fabrication industrielle de remontées mécaniques de la stature d'Adolf Bleichert (v. Manfred HÖTZEL, *Biographie, Adolf Bleichert und sein Werk. Untermehmerbiografie, Industriearchitektur, Firmengeschichte*. Hrsg. von Manfred HÖTZEL und Stefan KRIEG, Leipzig, Sax-Verlag, 2002, 144 p., p. 24-52) ou d'Ernst Gustav Constam (v. P. MONTAZ, *L'aventure du transport par câble, op. cit.*, p. 5-14), l'improbable précurseur Robert Winterhalder émerge par exemple en tête de la liste d'une trentaine de géniaux bricoleurs en sa qualité de paysan concepteur à Schallach en Forêt Noire, lors de l'hiver 1908, d'un téléraineau ancêtre direct du télésiège (v. J. LESAGE et P. RATINAUD, *La saga des remontées mécaniques*, Grenoble, Éd. Publiparc, 1993, p. 31). L'intéressé y précède de peu les Français Yvon Marlier, Charles Rossat ou encore Eugène Masson procédant à

d'un encadrement juridique cohérent de cette aventure industrielle hors norme. Puisque celle-ci a cependant induit à un rythme soutenu et de manière non anodine sur les massifs montagneux, en dépit de ce vide juridique relatif, une révolution urbanistique d'envergure (I).

Le principe d'une réglementation particulière ne s'impose donc que très progressivement en l'espèce, au cours des Années folles. Or cette base légale à peine esquissée avant le déclenchement du second conflit mondial fait soudain l'objet d'une singulière synthèse par l'appareil d'État centralisé d'un régime de Vichy autocratique, désireux de promouvoir par la montagne une part non négligeable de l'idéologie de la « Révolution nationale⁹ ». Avant que cet outillage juridique soit ensuite tant bien que mal adapté à l'encadrement du vaste chantier d'équipement des domaines skiables par le complément épisodique de nouveaux mécanismes de circonstance, au gré des diverses législatures de la IV^e et de la V^e République, dans l'attente lancinante d'une première « loi Montagne » apte à régir enfin par un dispositif ambitieux les aspects les plus divers – voire les plus antinomiques – de la réalité physique et humaine des territoires de montagne, promulguée le 9 janvier 1985¹⁰ à l'issue de ce fastidieux processus de fermentation institutionnelle (II).

I. L'empirisme des temps pionniers : l'essor du transport montagnard par câble en l'absence de toute réglementation spécifique

Avant le déclenchement de la Drôle de Guerre, les statistiques des différents ministères, dont celui dédié à l'encadrement de la jeunesse et au développement

leur tour en 1932, 1934 et 1937 à l'équipement de remonte-pentes « artisanaux » sur les sites du col de Porte en Chartreuse et de la Jasserie dans le massif du Pilat (v. P. MONTAZ, *L'aventure du transport par câble, op. cit.*, p. 1-4, 34-38 et 119-127). Comment par ailleurs passer sous silence la place de choix réservée sur cette même liste à Jean Pomagalski et aux frères Marcel et Édouard Buttard, acolytes dans la mise au point à l'Alpe d'Huez, en 1936, de la « perche de téléski débrayable » (*ibid.*, p. 15-33)? Mais dans ce registre le Nouveau Monde compte également ses figures emblématiques à l'instar de celle d'Alex Foster, détournant lors de l'hiver 1930 l'utilisation d'une automobile de marque Dodge – un vieux taxi – pour actionner le câble d'un téléski rudimentaire, la célèbre « *Foster's folly* » de Shawbridge dans les Laurentides (v. N. and C. MCKENTY, *Skiing Legends and the Laurentian Lodge Club*, Montréal, Price-Patterson, 2000, 152 p., p. 53).

9 Sur le thème de la survalorisation d'une montagne fantasmée dans l'idéologie de Vichy, consulter l'étude fondatrice d'Alice TRAVERS, *Politique et représentation de la montagne sous Vichy. La montagne éducatrice. 1940-1944*, Paris, Espaces et temps du sport, L'Harmattan, 2001, 286 p., p. 173-254. Dans le même registre, v. aussi : B. BERTHIER, Courchevel, une station de sports d'hiver héritée de Vichy?, *L'œuvre législative de Vichy, d'hier à aujourd'hui. Ruptures(s) et continuité(s)* (dir. Cl. BÉNELBAZ, Ch. FROGER, S. PLATON et B. BERTHIER), Dalloz, Actes, 2017, p. 229-265 ; O. HOIBIAN, La jeunesse et la montagne sous Vichy, *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique* (dir. Ph. YOLKA), PUG, 2017, p. 125-152.

10 Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, *JORF*, 10 janvier 1985, p. 320-338.

de la pratique sportive¹¹, comptabilisent déjà près de cent cinquante stations de montagne dans un amalgame néanmoins très révélateur de la modestie des récentes infrastructures dédiées aux sports d'hiver naissants se déployant encore, pour la plupart, sur la souche existante de villages de montagne traditionnels, avec leurs devancières dites « climatiques ou uvales » majoritairement inaugurées au cours du siècle précédent. Même si, sans surprise, le massif alpin compte déjà pour l'essentiel dans ces dénombrements officiels¹². Or dix ans plus tard, à la fin des années 1940, par-delà l'épisode dramatique de la guerre et de l'Occupation au cours duquel presque tous les chantiers montagnards en cours se sont interrompus¹³, les statisticiens des services ministériels répertorient désormais un peu plus d'une centaine de stations explicitement dédiées au ski – dont quatre-vingt pour les seules Alpes françaises – desservies par une dizaine de téléphériques et près de soixante-dix « remonte-pentes » de plus faible amplitude ou portée.

-
- 11 Après quinze années d'existence d'un sous-secrétariat d'État affecté à l'encadrement de l'éducation physique dans le but, au sortir de la Grande Guerre, en 1921, d'accélérer le relèvement physique et moral de la nation, ce n'est qu'en 1936 et dans une tout autre optique désormais qu'apparaît avec le gouvernement de Front populaire un sous-secrétariat d'État – confié à la personnalité charismatique de Léo Lagrange – consacré à la promotion conjointe, voire indissociable, des sports et des loisirs. V. *La « préhistoire » du ministère de la Jeunesse et des Sports : l'entre-deux-guerres*, Cahier d'Histoire, n° 1, Paris, Comité d'Histoire des Ministères chargés de la Jeunesse et des Sports, INJEP, 2002, 157 p., (v. notamment N. PALLUAU, *Entre l'officier, le médecin et l'enseignant, l'émergence de l'administration des sports et de la jeunesse. 1918-1939*, p. 11-24 et M. HÉLUWAERT, *Les conditions d'apparition du Ministère de la Jeunesse et des Sports. Laïcisation adaptée, appropriations diverses, appétences administratives*, p. 25-37).
- 12 À titre d'exemple, le *Guide de poche des centres français de sports d'hiver* édité en 1936 par l'Office de propagande touristique (dir. J.-L. BABELAY-BERTILLOT, Paris, Éditions OET, 2 vol., 240 p. et 107 p.), recense bel et bien cent cinquante-quatre « centres » de ce type, dont vingt-six dans les Alpes du Sud et quatre-vingt-deux dans les Alpes septentrionales. Force est de constater le décompte dans cette statistique, et sous l'appellation ambiguë de « centres de sports d'hiver », d'un certain nombre de stations certes « montagnardes », mais en réalité principalement thermales ou climatiques quoique le cas échéant renommées en qualité de hauts lieux de l'alpinisme estival depuis le siècle précédent, sans avoir pour autant fait l'objet de travaux plus ou moins coordonnés d'implantation d'un domaine skiable proprement dit.
- 13 À l'exception notoire des téléphériques de Chantemerle à Serre-Chevalier et de Solaise à Val d'Isère, dont les chantiers de construction entamés par la société parisienne Applevage en 1938 et 1939, puis interrompus par la déclaration de guerre, sont rouverts par leur maître d'œuvre au cours des étés 1941 et 1942 avec l'aval complaisant des autorités publiques – sans nul doute grâce au *lobbying* efficace du cercle informel de « montagnards » très actif au sein des différentes directions et services techniques du CGEGS –, malgré les difficultés d'approvisionnement en pièces métalliques et en matériaux de construction, pour être respectivement inaugurés quelques mois plus tard à l'ouverture des deux « saisons » hivernales de 1941-1942 et 1942-1943. Au sujet, notamment, du rôle déterminant joué en l'espèce par les « montagnards » Louis Macaigne à la tête du Secrétariat Technique de la Montagne, puis de Gérard Blachère à celui du Service de l'Équipement Sportif de la Montagne à compter de décembre 1942, avec l'aval de leurs supérieurs hiérarchiques de la Direction de l'Équipement Sportif du CGEGS Georges Glasser puis Jean Couteaud, consulter A. TRAVERS, *Politique et représentation de la montagne sous Vichy. op. cit.*, p. 54-79.

Comment dès lors comprendre ce paradoxe apparent puisque, malgré leur effet de trompe-l'œil, les données statistiques attestent bel et bien une croissance (même si elle est quasi insignifiante) du parc des équipements de sports d'hiver depuis 1939¹⁴ ? La raison en est pourtant évidente. Elle dénote une prise de conscience opportune au sein des services administratifs concernés, dans l'intervalle, de la nécessité de distinguer dorénavant formellement les sites touristiques dévolus à une exploitation économique prometteuse du manteau neigeux hivernal de leurs voisins de pure villégiature climatique dépourvus de domaines skiables réellement « aménagés ». Par la vertu conjuguée de son idéologie ambivalente de promotion des sports de montagne comme du zèle déployé par sa bureaucratie en faveur d'une action prospective d'aménagement du territoire, le régime de Vichy peut en effet légitimement revendiquer la reconnaissance du caractère déterminant de son action dans la consécration de ce nouveau paradigme de « l'équipement sportif » des massifs montagneux. Quand bien même le concept de la station intégrée ainsi hérité pour large part des études diligentées par le Service de l'Équipement de la Montagne du Commissariat Général à l'Éducation Générale et aux Sports, entre 1942 et 1944¹⁵, concentré d'innovations techniques autant qu'institutionnelles, est expérimenté à Courchevel sous l'égide du Conseil général de la Savoie et de l'Administration des Ponts et Chaussées, à la Libération, dans une France toujours astreinte à un sévère régime de restrictions en tout genre, avant d'être bientôt dupliqué sur d'autres massifs¹⁶.

-
- 14 Pour une analyse « à chaud » de ces statistiques officielles, rétrospectivement intéressante parce que parfaitement contemporaine du laborieux redémarrage d'une économie des sports d'hiver évidemment mise à mal par les années de guerre, consulter par exemple A. BOUFFE, *Les sports d'hiver dans les Alpes françaises. Étude économique*, Grenoble, Faculté de droit, Thèse de doctorat en droit, 1947, 225 p. dactyl., (notamment le tableau développé p. 52 et suiv.).
- 15 Quant à la présentation des trois missions d'études commandées par le CGEGS lors de l'année 1942 – communément désignées sous l'appellation simplifiée de « missions 42 » dans le langage courant du microcosme des promoteurs ultérieurs du Plan Neige – chargées de prospecter en vue de l'implantation d'une station internationale dans la vallée de l'Arve, l'X tarin et le Briançonnais, se reporter à : A. TRAVERS, *Politique et représentation de la montagne sous Vichy [...]*, *op. cit.*, p. 85-95 ; J.-F. JOYE, Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne, *Les loisirs de montagne sous Vichy [...]*, *op. cit.*, p. 153-187, p. 162-163 ; J.-F. LYON-CAEN, Les actions du Service de l'Équipement Sportif de la Montagne (1940-1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation, *ibid.*, p. 189-207, p. 196-202.
- 16 V. B. BERTHIER, Courchevel, une station de sports d'hiver héritée de Vichy?, *op. cit.*, p. 251-265. Pour de précieux témoignages par Gérard Blachère (l'ingénieur en chef du Service d'Équipement de la Montagne de 1942 à 1945) et Laurent Chappis (l'architecte-urbaniste conseil de Courchevel de 1945 à 1959), de l'indéniable source d'inspiration représentée à la Libération, pour les concepteurs de Courchevel, par le modèle d'une station « globale » préalablement théorisé sous l'égide du CGEGS à l'heure de l'Occupation, v. J.-F. LYON-CAEN, *Chappis, Pradelle, Rey-Millet. Courchevel. Naissance d'une station*, Paris, Éditions du Linteau, 2013, 150 p., p. 19-36 et 37-60 et Les actions du Service de l'Équipement Sportif de la Montagne (1940-1944) [...], *op. cit.*, p. 192-194 ; pour de plus larges extraits de ces entretiens, consulter Françoise VÉRY et Jean-François LYON-CAEN (dir.), *La montagne du XX^e siècle. Recueil de témoignages oraux et constitution d'un fonds d'archives audiovisuelles (Entretiens avec Marcel Bétemps, Gérard Blachère, Vincent Cambau, Laurent Chappis, Henri-Jacques Le Mème,*

Un second constat s'impose également à la lecture de telles statistiques. Il atteste le passage de l'ère pionnière du téléphérique à celle du téléski ou du télésiège¹⁷ – l'appareil de remonte-pente véritablement emblématique du Plan Neige, de l'entame des années 1960 jusqu'au milieu des années 1970 – avec pour conséquence majeure sur l'équipement des nouveaux champs de neige, la multiplication des remontées mécaniques affectées à la desserte d'un nombre croissant de pistes dessinées sur le périmètre d'un domaine skiable de grande envergure, le cas échéant « éclaté » sur plusieurs versants de vallées adjacentes. Car le prototype éprouvé grandeur nature à Courchevel stimule, en marge de l'amélioration constante de la qualité mécanique comme de la performance des matériels de remontée, une importante innovation urbanistique. Celle-ci est indissociablement liée à la rationalisation du support institutionnel ou juridique d'une « station » par essence hétérogène et tiraillée de forces centrifuges, mais maintenant envisagée par ses aménageurs dans la globalité de ses différents éléments constitutifs. En une décennie, les initiatives se développent du fait de l'accélérateur paradoxal qu'a constitué la phase dirigiste et bureaucratique de Vichy dont les méthodes de travail se perpétuent sans guère de ruptures dans de nombreux services techniques des grands corps de l'État reconduits sans bouleversements formels dans leurs attributions administratives par les nouvelles autorités de la Libération¹⁸. Les initiatives locales trop souvent désordonnées avant-guerre, sur la plupart des massifs, s'avèrent maintenant encadrées par des pouvoirs publics obnubilés, dans l'optique du redressement rapide de l'outil productif national, par une démarche urbanistique combinée avec le modèle rigide d'une planification érigée au rang de dogme¹⁹.

Pierre Mancini, Paule Michau, École d'Architecture de Grenoble – DRAC Rhône-Alpes – AFIT, 1996, 2 vol. (document multigr.).

- 17 C'est à l'ingénieur James Curan, actif au sein de l'*Union Pacific Railroad*, firme impliquée dans le lancement de la station américaine de Sun Valley, dans l'Idaho, que revient le mérite de l'invention du télésiège, en 1936, sous l'appellation d'*Aerial ski tramway*. V. G. MORILL, *Retro Ski. A nostalgic look back at skiing*, *op. cit.*, p. 8-10.
- 18 Pour une évocation de cette continuité de l'action administrative spécifique à l'aménagement sportif et touristique de la montagne, malgré d'inévitables retouches de détail quant à la composition comme aux attributions des services concernés, dont celui d'une Direction de l'Équipement de la Montagne – procédant directement du Service d'Équipement de la Montagne – réorganisé en 1945 dans le giron du ministère de l'Éducation nationale, v. J.-F. LYON-CAEN, *Les actions du Service de l'Équipement Sportif de la Montagne (1940-1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation*, *op. cit.*, p. 205-207.
- 19 Sur l'action tatillonne développée avec autorité par les officines techniques de Vichy afin de soumettre à un gabarit administratif rigide les premières opérations d'équipement de domaines skiabiles lancées quelques années plus tôt en l'absence de réelle concertation préalable et sans aucun plan d'ensemble, comme à Chamonix ou à Val d'Isère par exemple, par une *noria* d'acteurs très divers se comportant même, dans certains cas extrêmes, en irréductibles concurrents, v. P. BENEZECH-SARRON, *Les acteurs non étatiques de l'aménagement de la montagne sous Vichy*, *ibid.*, p. 209-237, p. 218-232.

Ce qui ne saurait néanmoins signifier, en l'absence de toute législation spécifique avant cette période sombre de l'Occupation, le défaut total de statut juridique des premiers équipements montagnards réalisés depuis la Belle Époque. Lorsqu'à l'inauguration de l'appareil mégevand de Rochebrune par exemple, à l'hiver 1933, le téléphérique pourtant dédié au transport estival de passagers dès l'entame du siècle, est dorénavant proposé à la satisfaction par essence hivernale des aspirations sportives d'une clientèle de skieurs²⁰, les compagnies exploitantes créées à cette occasion – ou les quelques entreprises ferroviaires abandonnant l'exploitation d'un train à crémaillère ou d'un funiculaire pour celle d'un téléphérique, à l'image de la Compagnie PLM, au Mont Revard, en 1937²¹ – demeurent cependant assimilées à des prestataires de transport sujettes à l'application de la législation du 31 juillet 1913 afférente aux voies ferrées d'intérêt public local²². Faute de mieux et bien qu'il semble rétrospectivement très spécieux d'avoir ainsi fondé à la charnière des XIX^e et XX^e siècle le rapprochement hasardeux du régime juridique applicable aux remontées mécaniques aériennes, aux funiculaires et aux trains automoteurs à crémaillère sur l'amalgame irrationnel des critères en réalité distincts de la traction par câble et du déplacement sur rails.

Quoi qu'il en soit, jusqu'au milieu des années 1930, sans aucune contrainte d'urbanisme imputable à un quelconque schéma d'aménagement d'ensemble des différents massifs, sous le contrôle à ce titre très libéral des services déconcentrés de l'État, les exploitants de remontées mécaniques aériennes se portent donc acquéreurs du foncier nécessaire à l'implantation des infrastructures des gares de départ et d'arrivée, voire de l'assiette des éventuels pylônes intermédiaires puis, bénéficiaires présumés de l'éventail de servitudes légales de voirie, de débroussaillage, de constructions, excavations et dépôts de matériaux de toute nature imposées aux

20 Si de premiers « funiculaires aériens » transportent des passagers dès 1890, généralement sur de courtes distances et dans le contexte urbain d'attractions foraines éphémères, le premier téléphérique véritablement montagnard est installé en 1908 sur le Mont Kohlern, à l'amont de Bolzano dans le Südtirol, par l'hôtelier Josef Staffler. V. G. STAFFLER, *Der pionier. Ein Gastwirt mit initiative, 100 Jahre Kohlerer Bahn. 1908-2008.* (Hrsg. Wittfrida MITTERER), Bolzano, Ferrari-Auer / Spectrum Verlag, 2008, 74 p., p. 23-31. Au sujet du téléphérique de Rochebrune v. R. BALSEINTE, *Megève où la transformation d'une agglomération montagnarde par les sports d'hiver, Revue de Géographie Alpine*, t. 47, n° 2, 1959, p. 131-224, p. 164-165.

21 V. H. BILLIEZ, *Le téléphérique, Le Revard. Numéro spécial*, Art et mémoire, n° 6, Société d'Art et d'Histoire d'Aix-les-Bains, Aix-les-Bains, 1996, 148 p., p. 57-62.

22 Loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local, *JORF*, n° 243 - 8 septembre 1913, p. 8022-8026. V. notamment le Titre I^{er} relatif aux modalités de la demande de déclaration d'utilité publique, sous couvert des autorités préfectorales, et à la procédure d'approbation des projets par les différents services ministériels concernés (soit les ministères des Travaux publics, de l'Intérieur et des Finances), *loc. cit.*, p. 8022-8023. Pour mémoire, un décret-loi du 23 octobre 1935 (*JORF*, n° 265 – 31 octobre 1935, p. 11555-11556) relatif aux mesures spéciales d'expropriation pour cause d'utilité publique vient simplifier la procédure ordinaire applicable aux voies ferrées d'intérêt local et par extension aux remontées mécaniques, fondée jusqu'alors à la lettre de l'article 44 de la loi du 31 juillet 1913, sur le régime de la loi du 21 mai 1836 afférente aux chemins vicinaux.

parcelles riveraines à l'avantage de toute voie ferrée²³, rentabilisent le fonctionnement de leurs appareils auprès de la clientèle en vertu des règles communes du droit civil et commercial²⁴. Le contrat de transport de voyageurs par câble aérien se confond d'autant plus aisément avec celui du transport de voyageurs par le moyen du rail; le contentieux inévitablement généré par la mise en service de ces nouvelles lignes aériennes se règle d'autant plus aisément au regard des solutions jurisprudentielles dégagées depuis près d'un demi-siècle en matière d'accidents ferroviaires, que le nombre de litiges relève encore de l'anecdote en raison des faibles flux d'usagers²⁵ comme de la grande hauteur de survol des propriétés privées par les cabines, n'hypothéquant en rien l'usage agro-pastoral ou forestier traditionnel de la quasi-totalité des fonds concernés²⁶. Puis, lorsqu'apparaissent sur les champs de neige

- 23 Soit toutes les servitudes de grande voirie pesant sur les propriétés riveraines des voies ferrées instituées par les articles 2 à 10 de la loi du 15 juillet 1845 (modifiée) sur la police des chemins de fer et la loi du 28 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics, ayant pour objet: la conservation des fossés, des talus, des levées et ouvrages d'art dépendant des routes; l'interdiction du pacage des bestiaux, des dépôts de terre et autres objets quelconques; le respect de l'alignement, l'écoulement des eaux, l'occupation temporaire des terrains en cas de réparation, le respect des distances à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés; la restriction de l'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières à proximité des ouvrages d'art; l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics etc.; (servitudes également portées aux articles 84 et 107 du Code minier et aux articles L. 322-3 et L 322-4 du Code forestier). V. n° 12.095 – Loi sur la police des chemins de fer, *Bulletin des Lois du Royaume de France*, IX^e Série, Deuxième semestre de 1845 (B), n° 1221, p. 109-116 et «Loi relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics», *JORF*, n° 354 - 30 déc. 1892, p. 6319-6320.
- 24 De façon fort classique, le régime de l'obligation contractuelle de l'exploitant de remontées mécaniques vis-à-vis de sa clientèle de passagers est alors défini sur le modèle des obligations de même nature, développé depuis le XIX^e siècle par la jurisprudence civile dans le cadre de contrats terrestres et maritimes de transport de personnes.
- 25 Faute d'un régime juridique spécial de responsabilité du fait des choses tel que consacré en matière de navigation aérienne par la loi du 3 juin 1924 par exemple et enfin étendu, quant au transport par câble, par l'article 6 de la loi du 8 juillet 1941 (*JORF*, n° 238 – 27 août 1941, p. 3614) affranchissant formellement les propriétaires des parcelles foncières survolées d'un engagement de leur responsabilité personnelle à raison des dommages causés à des tiers non passagers lors du fonctionnement ordinaire de ces installations, en contrepartie de l'établissement d'une servitude de survol au profit des téléphériques, la jurisprudence règle par conséquent les litiges générés par «le passage des câbles et cabines ou par les objets qui s'en détachent» (art. 6) en vertu des principes communs de la responsabilité civile.
- 26 Avant l'établissement des servitudes spécifiques prévues par les articles 52 à 54 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 permettant aux collectivités territoriales de faire inclure dans leurs documents d'urbanisme, à l'appui d'une enquête parcellaire préalable, les zones susceptibles d'un aménagement pour la pratique du ski, la problématique du survol des terrains privés par les remontées mécaniques «basses» du type télésiège ou télécabine – au contraire des téléphériques de grande hauteur bénéficiaires d'une servitude *ad hoc* depuis 1941, v. *supra* note n° 25 et *infra* note n° 55 – et du passage des skieurs comme des engins d'entretien des pistes, a pu engendrer un lancinant conflit en demeurant adossée à un régime juridique général des servitudes de grande voirie intrinsèquement étranger à toute logique de desserte des domaines skiables. De telles controverses semblent toutefois être demeurées limitées sur la plupart des sites concernés tant de nombreuses populations montagnardes s'avéraient déjà accoutumées

les premiers télétraîneaux ou les premiers téléskis, le plus souvent implantés sur des parcelles foncières relevant d'un seul ou éventuellement d'un groupement de propriétaires plus ou moins directement intéressés financièrement à l'opération, de tels équipements ne s'étirent que sur de faibles distances et de modestes dénivellations sans que ne se pose la question annexe du tracé et encore moins du calibrage de pistes de descente par de quelconques coupes forestières et terrassements²⁷. Leur damage mécanisé ne se généralisera d'ailleurs qu'au cours des années 1960, à la suite de l'importation de premiers *snowcats* à Courchevel, à l'instigation d'Émile Allais²⁸.

En dépit de l'ignorance du grand public comme de l'absence de résultats concrets imputable, dans un laps de temps aussi bref, à un climat politique de plus en plus délétère, les choses évoluent cependant inexorablement en matière d'encadrement institutionnel et « d'outillage » administratif à l'égard de massifs montagneux où sourdent avec un enthousiasme désordonné d'encore vagues

bien avant l'essor des activités de sports d'hiver à d'ancestrales pratiques, dûment consignées par leurs vénérables bans champêtres, autorisant en la plupart des localités une singulière ouverture des finages environnants au profit de tous les « voisins » lors des travaux agraires saisonniers, la vaine pâture du bétail à l'issue des dernières récoltes, ou encore le débardage hivernal des bois de coupe sur les parcelles enneigées. Pour une illustration « savoyarde » de tels usages ancestraux consacrant en raison de contraintes climatologiques évidentes une « collectivisation » saisonnière du parcellaire montagnard, consulter par exemple H. ONDE, Jachère climatique et servitudes agricoles en Haute-Maurienne, *Annales de Géographie*, t. 46, n° 262, Paris, Librairie Armand Colin, 1937, p. 369-373 et Les enseignements des bans champêtres du Sénat de Savoie, *Mélanges géographiques offerts au Doyen Ernest Bénévent* (dir. J. BLACHE, L. PIERREIN et H. ISNARD), Éd. Ophrys, 1954, p. 149-165.

27 Très paradoxalement avant la modélisation théorique du concept de domaine skiable par Gérard Blachère et ses conseillers techniques, dans le cadre des « missions 1942 » confiées par le CGEGS au Service de l'Équipement sportif de la Montagne, ou par Laurent Chappis alors en captivité dans l'*Oflag* autrichien 17A d'Edelbach à l'occasion de ses propres travaux annonciateurs du prototype révolutionnaire de Courchevel (v. P. REVIL, *L'anarchitecte. Laurent Chappis rebelle de l'or blanc*, Chamonix, Éd. Guérin, 2002, p. 30-48), le tracé comme l'aménagement des pistes ne représente en rien une problématique déterminante de l'aménagement montagnard. Dans les stations d'Entre-deux-guerres, les premières pistes « officielles » sont en effet vaguement matérialisées par une signalétique rudimentaire de rares jalons de bois et, une fois parvenus à leur sommet, les skieurs s'égayent en réalité au gré d'itinéraires de descente changeants qu'ils dessinent à leur guise sur un terrain non préparé en fonction de leurs aptitudes physiques, de leur niveau de pratique, comme de la qualité de leur matériel de ski.

28 C'est en 1959 qu'Émile Allais fait venir à Courchevel un premier *Sno-Cats* de marque Tucker – la dénomination commerciale de ce modèle donne immédiatement naissance à l'appellation générique de *snowcat* – chenillette imaginée pour les expéditions polaires et à l'origine très mal adaptée à une utilisation sur de fortes pentes en dévers, mais qu'il stabilise en vue du damage des pistes en lui faisant tracter des rouleaux de bois à l'imitation de ce qu'il a observé lors de son séjour aux USA auprès des émules de Stephen (dit « Steve ») Bradley, l'initiateur à l'hiver 1952-1953 de l'usage détourné des célèbres *Sno-Cats* Tucker pour damer les pistes du domaine de Winter Park dans le Colorado. V. A. GILBERT COLEMAN, *Ski Style. Sport and culture in the Rockies*, Lawrence, Culture America, University Press of Kansas, 2004, XII + 298 p., p. 131-135 et G. CHAPPAZ, *Allais. La légende d'Émile*, Chamonix, Éd. Guérin, 2007, p. 148-152.

projets de stations « sportives » à compter de l'entrée en vigueur, courant 1935, d'une avalanche de décrets-lois²⁹ réformant les premières mesures légales commencées en 1919 et en 1924 dans la logique du relèvement des destructions imputables à la Grande Guerre³⁰. Puisque ces textes vont structurer la plupart des champs désormais devenus classiques, en une quinzaine d'années, d'un droit de l'urbanisme à vertu d'aménagement cohérent du territoire. Les affres de la Grande dépression et du ralentissement lancinant de l'activité économique nationale depuis 1929 encouragent en outre la mise en œuvre au plus haut niveau de l'État d'une planification vétilleuse, à l'époque où les agents chargés de la prospective économique envisagent enfin le tourisme – et tout particulièrement le tourisme hivernal bénéficiant d'une renommée mondaine croissante – comme un gisement non négligeable de devises, notamment étrangères. Aubaine jugée trop importante pour que l'on en dilapide les revenus escomptés en abandonnant avec incurie son exploitation à la seule initiative privée, inévitablement irrationnelle à l'entendement de cette haute technocratie élitiste se défiant d'un atavisme « clochemerlesque » fantasmé des édiles communaux et de leurs administrés incapables, à son avis, de la moindre vision d'ensemble vraiment cohérente de « l'équipement » montagnard. À la suite des premières initiatives prises en ce sens par le Commissariat général au tourisme, dès 1935, le gouvernement de Front populaire lance donc de concert avec certains organes professionnels, à l'image du Crédit national hôtelier, de premières études prospectives lors des derniers mois de 1936³¹. Dans le cadre

-
- 29 Dont le décret-loi du 25 juillet 1935 relatif à la création des projets régionaux d'urbanisme (*JORF*, n° 175 - 27 juillet 1935, p. 8153-8156). Pour mémoire, ces PRU – parfois déjà qualifiés de Groupements régionaux d'urbanisme avant la consécration formelle de cette appellation par la loi du 3 avril 1942 – ne représentent pas de réelles collectivités décentralisées, ni des circonscriptions administratives déconcentrées, mais une réunion de communes mues par la réalisation d'un projet commun déclaré d'utilité publique en conformité avec le projet régional global d'urbanisme générateur arrêté par les services de l'État.
- 30 Soit la fameuse loi « Cornudet » concernant les plans d'extension et d'aménagement des villes du 14 mars 1919 modifiée par la loi du 19 juillet 1924 (*JORF*, n° 73 – 15 mars 1919, p. 2726-1727 et *JORF*, n° 197 – 21 et 22 juillet 1924, p. 6538-6541). Dans une France confrontée à l'enjeu d'une reconstruction cohérente des infrastructures comme de l'habitat de certaines de ses provinces dévastées par les combats de la Grande Guerre, ces dispositions législatives fondatrices de la planification urbanistique, initient en effet les Plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes, afférents aux agglomérations de plus de cent mille habitants et à certaines agglomérations à caractère pittoresque, artistique ou historique, dont les stations thermales et « sportives ». V. J.-F. JOYE, *Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne*, *op. cit.*, p. 165-168.
- 31 Mais, outre le lancement de cette vaste enquête sur les stations de sports d'hiver déjà existantes ou à créer diligentée de concert avec le CNH, une commission technique du Commissariat général au tourisme instituée par un décret du 26 août 1936 est par ailleurs chargée de donner un avis motivé sur tout projet de développement de telles stations, auquel est conditionnée l'attribution de fonds publics et de crédits. V. B. LARIQUE, *Les sports d'hiver en France: un développement conflictuel? Histoire d'une innovation touristique*, *Flux – Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, 2006/1 – Innovations et territoires, n° 63-64, Métropolis, 140 p., p. 7-19, p. 13. Pour une évocation des premières actions étatiques en faveur de la promotion des sports d'hiver développées par l'Office national du tourisme, l'ancêtre du Commissariat général au tourisme créé le 26 juillet 1935, v. aussi B. LARIQUE, *Les*

technique renforcé d'un droit de l'urbanisme paré de toutes les vertus, l'enjeu est alors de construire rapidement selon les canons architecturaux fonctionnels en vogue, déjà expérimentés pour partie lors de la réalisation de programmes de construction de *sanatoria* pilotés par les pouvoirs publics³², de premières villes nouvelles le cas échéant érigées *ex nihilo* en haute altitude et entièrement dévolues aux sports d'hiver.

Les événements, malheureusement, en décident autrement. Au grand dam d'une génération de technocrates épris de montagne – les fameux « hommes nouveaux » communs à toutes les élites de l'Europe contemporaine³³ – qui s'emploient donc de fait, dès l'été 1940, à poursuivre toutes affaires cessantes cet ambitieux programme. Mais en l'adaptant toutefois dans l'urgence, afin de complaire à l'idéologie de Vichy et notamment à la thématique d'une régénération de la « race française » indispensable à la « grande œuvre » de son redressement moral et par la fréquentation assidue d'une montagne hivernale « éducatrice » par excellence.

II. La consécration du système des sports d'hiver : l'essor laborieux d'une réglementation d'ordre public unifiée du transport montagnard par câble

En s'inscrivant dans le double mouvement d'une parfaite continuité idéologique dans la promotion des sports d'hiver et d'une action administrative résolue de développement d'un cadre institutionnel favorable à l'aménagement montagnard planifié, la courte parenthèse de Vichy représente assurément l'époque charnière de structuration des outils juridiques ensuite mis en œuvre par l'appareil technocratique des IV^e et V^e République³⁴, moyennant d'inévitables retouches de détail, pour sceller dans cette optique planifiée la réussite du Plan Neige des années 1964-1977³⁵. L'organigramme complexe des services administratifs relevant de

débuts et déboires de l'organisation officielle du tourisme en France : l'expérience malheureuse de l'Office National du Tourisme (1910-1935), *Entreprises et Histoire*, 2007/2 – Le tourisme, n° 47, Paris, ESKA, 148 p., p. 73-92.

32 V. B. BERTHIER, Les loisirs de montagne en France avant Vichy, *Les loisirs de montagne sous Vichy* [...], *op. cit.*, p. 21-69, p. 54-57.

33 Pour une synthèse sur ce thème majeur d'une idéologie de l'Homme nouveau partagée par la quasi-totalité des régimes politiques européens de l'Entre-deux-guerres, et à ce titre générateur d'une abondante bibliographie, v. par exemple B. BERTHIER, Courchevel, une station de sports d'hiver héritée de Vichy?, *op. cit.*, p. 239-245.

34 V. les deux études consacrées par J.-F. Joye à l'incontestable innovation d'une approche urbanistique devenue prépondérante en la matière au cœur de l'abondante production normative de ce déroutant régime de fait ou « d'exception », Organiser le développement urbain : Vichy ou la politique nationale d'urbanisme, *L'œuvre législative de Vichy, d'hier à aujourd'hui. Rupture(s) et continuité(s)*, *op. cit.*, p. 199-228, ainsi que Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne, *Les loisirs de montagne sous Vichy* [...], *op. cit.*, p. 153-188.

35 Il convient certes d'attendre 1973 pour que le Comité interministériel d'aménagement des territoires consacre l'une de ses réunions à l'examen de nouvelles modalités de mise en œuvre

plusieurs ministères auxquels, dans la continuité d'une tradition bureaucratique bien établie depuis l'Entre-deux-guerres, sont confiés à titre particulier chacune des différentes tâches induites par la politique d'aménagement des territoires *via* la logique déterminante de l'urbanisme telle qu'ébauchée par la loi du 15 juin 1943³⁶, se perpétue effectivement dans ses grandes lignes jusqu'à l'orée de la dernière décennie du XX^e siècle³⁷, c'est-à-dire peu ou prou jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi du 9 janvier 1985 en ce qui concerne la problématique particulière de l'équipement des unités touristiques montagnardes. Cette «loi Montagne» s'efforce de rationaliser enfin dans une vision cavalière satisfaisante par opposition au maquis institutionnel préexistant, l'ensemble luxuriant de la réglementation inhérente à la réalisation des travaux d'implantation ou de maintenance des remontées mécaniques en zone de montagne³⁸. Puisque cet ensemble a été

d'une «politique» globale de la montagne. Mais l'équipement touristique de celle-ci érigé en doctrine par la Commission interministérielle à l'aménagement de la montagne en guise de réponse spécifique à la problématique de l'aménagement du territoire national portée par la DATAR, devient dès sa création, courant 1964, l'enjeu de ce fameux «Plan neige» informel – ainsi dénommé par abus de langage dans l'entourage de Maurice Michaud, le tonitruant directeur de ladite CIAM, puis du SEATM – dont les objectifs ambitieux sont intégrés dans les plans quinquennaux confectionnés par le Commissariat général au plan à compter du IV^e de ceux-ci (1962-1965), pour culminer avec la mise en œuvre du VI^e (1971-1975). Pourtant, à la suite d'une série de catastrophes naturelles, de la critique croissante du bétonnage des «stations» imputable à l'essor d'une sensibilité écologiste et des conséquences économiques fâcheuses du Premier choc pétrolier, le discours prononcé à Vallouise le 23 août 1977 par le Président de la République Valéry Giscard d'Estaing, annonciateur du décret n°77-1281 du 22 novembre suivant consacré à la réorientation de la politique de la montagne, vient symboliquement sonner le glas de cette référence jusqu'alors tyrannique au «tout ski». Pour une présentation générale de l'âge d'or de cette politique conjuguée de promotion du tourisme et d'aménagement induit du territoire littoral et montagnard, révélatrice des Trente Glorieuses, consulter C. BOUNEAU, La promotion de l'économie touristique, levier de la politique d'aménagement du territoire en France des années 1950 aux années 1980, *Entreprises et Histoire*, 2007/2 – Le tourisme, *op. cit.*, p. 93-108. Pour un florilège de textes, v. J.-P. GUÉRIN, *L'aménagement de la montagne en France. Politiques, discours et productions d'espaces dans les Alpes du Nord*, Gap, Éditions Ophrys, 1984, 467 p. + tables (en l'espèce v. plus précisément les parties I et II).

36 Loi d'urbanisme du 15 juin 1943, *JORF*, 24 juin 1943, p. 1715-1724.

37 Signe d'une évolution inéluctable des esprits comme du constat de l'insuffisance de la législation contemporaine spécifique à l'univers montagnard, l'article 14 de la loi n°72-12 du 3 janvier 1972 relative à la mise en valeur pastorale (*JORF*, 6 janvier 1972, p. 195-196), quoique demeuré lettre morte, prévoyait cependant le dépôt «avant le 31 décembre 1972 [d'un] projet de loi portant statut de la montagne».

38 Depuis l'entrée en vigueur des mesures de la première «loi Montagne» de 1985, la demande d'autorisation d'exécution des travaux comme l'autorisation de mise en exploitation des remontées mécaniques en zone de montagne sont en effet régies par le seul Code de l'urbanisme (articles L. 472-1 à L. 472-5 et R. 472-1 à R. 472-21); l'art. L. 342-7 du Code du tourisme se bornant à préciser la définition légale des dispositifs de remontées mécaniques. Mais malgré cette volonté initiale de rationalisation administrative l'entrée en vigueur de la loi du 9 janvier 1985 n'a pas freiné une fâcheuse tendance à la dispersion des procédures dès lors qu'échappent à son régime l'implantation de toutes les infrastructures de transport par câble situés hors zone de montagne. V. à ce sujet la contribution de S. M. Moulin et J.-F. Joye dans le présent ouvrage.

maintenu à l'encontre de toute logique par la technostructure de Vichy dans une étonnante ambivalence conforme à sa dispersion originelle, toujours de mise à la veille du second conflit mondial, entre les logiques de l'urbanisme entendu au sens strict, quant à la planification du schéma de développement des stations de tourisme, et des transports quant à l'homologation préalable puis au contrôle technique régulier de la sécurité des matériels³⁹.

Quarante-cinq ans durant à compter de la confirmation de principe décrétée le 11 décembre 1940⁴⁰ d'usages bureaucratiques ébauchés dès avant la Grande Guerre, les autorisations techniques de construction et d'exploitation des appareils de remonte-pente, par ailleurs incitées dans leur principe par les autorités d'examen des plans d'urbanisme généraux, relèvent par conséquent du périmètre exclusif de compétence de la direction des transports d'un vaste ministère souvent chargé en parallèle de régir aussi le secteur des travaux publics et, parfois même, celui du tourisme, sous couvert de l'autorité locale des préfets et de la diligence des services déconcentrés des Ponts et Chaussées⁴¹. Les conséquences fâcheuses de la pérennité

39 En « fossile institutionnel » de cette complexité normative et quoique le régime juridique enfin uniformisé de l'exploitation des remontées mécaniques à vocation touristique et sportive implantées sur les domaines skiables découle aujourd'hui en quasi-totalité des articles L. 342-7 à L. 342-26-1 et R. 342-2 à R. 342-20 du Code du tourisme – par renvoi formel de l'article L. 1251-2 du Code des transports –, il interfère cependant toujours avec celui du rail à la lettre du décret n° 2016-541 du 3 mai 2016 relatif à la sûreté et aux règles de conduite dans les transports ferroviaires ou guidés et certains autres transports publics (*JORF*, n° 105 – 5 mai 2016), perpétuant en l'occurrence la tradition naguère consacrée par les décrets du 11 septembre 1939 (*JORF*, n° 227 - 22 sept. 1939, p. 11644-11653) et n° 730 du 22 mars 1942 (*JORF*, n° 202 - 23 août 1942, p. 2888-2895).

40 Le décret du 11 décembre 1940 relatif au contrôle de l'État sur les chemins de fer et les transports par route et par eau, soumet formellement en son article 17 « l'examen des problèmes techniques posés par la construction et l'exploitation des chemins de fer funiculaires, chemins de fer à crémaillère, téléphériques et remonte-pentes [...] à la commission spéciale instituée par l'arrêté du ministre des travaux publics en date du 13 mai 1936 » seule compétente en matière « de contrôle technique et commercial des voies ferrées d'intérêt local ». *V. JORF*, n° 2 - 2 janvier 1941, p. 30-32, p. 32.

41 Le principe de ce contrôle technique afférent à la seule sécurité réalisé sous l'égide du Ministère des transports hors de toute considération d'urbanisme, tel que posé par le décret du 11 décembre 1940, est ensuite réaffirmé par le décret n° 53-949 du 30 septembre 1953 relatif aux transports publics secondaires et d'intérêt local (*JORF*, 1^{er} oct. 1953, p. 8609-8610) et les arrêtés du 25 juillet 1963 relatifs aux transports publics secondaires et d'intérêt local (*JORF*, 1^{er} août 1963, p. 7127-7128) et du 24 décembre 1969 (*JORF*, n° 1 - 9 janvier 1970, p. 379-380) afin de « combler, sur des points de détail, des lacunes de la réglementation existante aux nombreuses lignes de trolleybus téléphériques ou engins assimilés qui ont pris de l'extension au cours des dernières années » (décret du 30 sept. 1953, *op. cit.*, p. 8609). Ce n'est en effet que très laborieusement, à compter de 1961 et par la vertu de la mise en œuvre d'un mécanisme de double autorisation préfectorale avant travaux et avant mise en exploitation dont les modalités ont d'ailleurs plusieurs fois évolué avant la consécration du régime actuel inséré dans le Code de l'urbanisme depuis la loi « Montagne » de 1985 (décret n° 61-1404 du 18 décembre 1961 modifiant l'article 6 du décret n° 53-949 du 30 septembre 1953 relatif aux transports publics secondaires et d'intérêt local, *JORF*, 22 déc. 1961, p. 11805-11806), que ce contrôle administratif s'étend formellement aux questions d'urbanisme en dépit de la très

de près d'un demi-siècle de cette incongruité bureaucratique sont ainsi à reprocher aux technocrates de Vichy reconduisant aveuglément la coutume d'une telle répartition des différents pans de l'action administrative propre à l'aménagement des domaines skiabiles certes déjà esquissée dans les cabinets d'Avant-Guerre, mais devenue ouvertement aberrante au moment où ils entendaient au contraire structurer en vue de sa rationalisation le cadre institutionnel de l'équipement sportif de la montagne. De tels attermoissements illustrent au demeurant le caractère trouble de temps où, dans l'esprit de nombreux agents jaloux de la défense de leurs prérogatives matérielles en s'opposant à toute tentative de redéfinition de leurs missions, les parti-pris idéologiques et corporatistes interfèrent sur les tensions inévitablement provoquées par de tels chevauchements d'attributions⁴².

Du fait d'un semblable conformisme, hérité des mêmes bureaux de Vichy scrupuleux dans le respect de la vénérable nomenclature assimilant tous les types de remontées mécaniques aux chemins de fer traditionnels par référence aux trains à crémaillère – la première forme de remonte-pente opérationnelle pour le transport de voyageurs dès le milieu du XIX^e siècle –, les « funiculaires aériens » contemporains des stations intégrées de troisième et de quatrième génération demeurent également jusqu'à l'aube des années 1980 administrativement soumis au régime d'autorisation de la loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local. Bien que cette tradition normative confine à l'absurdité par pur attachement à un modèle classificatoire devenu anachronique au regard de la composition réelle d'un parc d'appareils dorénavant garni pour l'essentiel, sur la plupart des domaines skiabiles, de télésièges débrayables sans plus aucun rapport avec les machines à vapeur et les wagons de bois d'autrefois. En matière de promotion comme de régulation de l'activité des sports d'hiver, la perpétuation sous d'autres dénominations de services dans l'organigramme technocratique de l'Après-Guerre de la concurrence stérile cultivée de 1940 à 1944 entre les différentes

nette persistance actuelle, dans certains esprits, du tropisme originel d'une simple évaluation technique de sécurité.

42 Gérard Blachère comme ses successeurs de la Libération et des Trente Glorieuses dans la conduite de la politique d'aménagement montagnard, à l'instar de Maurice Michaud et de la presque totalité de ses collaborateurs du CIAM puis du SEATM, sont issus d'un corps d'ingénieurs des Ponts et chaussées très homogène, peu enclin à accepter la moindre concurrence quant à ses prérogatives historiques d'encadrement des travaux publics liés aux infrastructures de transport puis d'urbanisme. Sur ce thème, consulter : J.-Cl. THOENING, *L'ère des technocrates. Le cas des Ponts et chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1987, 317 p. (au sujet de l'esprit de corps des ingénieurs, voir plus spécialement p. 163-314) ; Antoine PICON, *Die Ingenieure des Corps des Ponts et Chaussées Von der Eroberung des nationalen Raumes zur Raumordnung, Ingenieure in Frankreich. 1747-1990* (Hrsg. A. GRELON und H. STÜCK), Francfort, Campus Verlag, 1994, 440 p., p. 77-99. Pour une illustration de la mainmise du microcosme des ingénieurs « X-Ponts » initiateur du Plan Neige sur l'équipement des domaines skiabiles, v. par exemple *Les Équipements de la montagne*, Paris, Association professionnelle des ingénieurs des Ponts et chaussées et des Mines, Bulletin du PCM, n° 2, 1970, 80 p., (notamment M. MICHAUD, *Réflexions sur l'implantation des stations de ski*, p. 19-24 et V. CAMBAU, *Aménagement des stations de sports d'hiver. Rôle de l'État et des collectivités Locales*, p. 49-61).

instances du Secrétariat d'État aux communications⁴³, de la Direction Générale de l'équipement national⁴⁴, du Commissariat général à l'éducation générale et au sport ou du Commissariat général au tourisme, vecteur de proverbiales lenteurs dans l'évaluation de dossiers techniques cheminant de bureau en bureau au gré d'un parcours administratif tortueux, complique ainsi fort inutilement au cours des trois décennies suivantes la tâche des techniciens impliqués à divers titres dans l'aménagement montagnard, dans l'attente des simplifications enfin suggérées par le second rapport « Besson » quant à la nécessité d'une refonte du régime juridique applicable à l'ensemble des remontées mécaniques⁴⁵.

Malgré tout, en marge de l'esquisse du modèle de la station intégrée proposée par chacune des trois missions prospectives réalisées pour le compte du Service d'Équipement de la montagne du CGEGS, entre l'hiver 1942 et le printemps 1943⁴⁶, invariablement développée ensuite jusqu'à la fin des années 1970 par les divers promoteurs du Plan neige fédérés par Maurice Michaud, les technocrates des différentes instances du régime de Vichy concernées par l'aménagement des domaines skiables s'efforcent pourtant d'élaborer de nouveaux instruments

43 Auquel sont aussi rattachés en vertu de la loi du 12 juillet 1940 relative à la composition du gouvernement (*JORF*, n° 169 - 13 juillet 1940, p. 4521-4522), les Directions des Transports, des Ponts et chaussées, et des Postes, télégraphes et téléphones.

44 Si la DGEN est instaurée par la loi du 23 février 1941 portant création de la Délégation générale de l'équipement national et fixant les attributions du Délégué général (*JORF*, n° 56 - 25 février 1941, p. 894), la mise en œuvre d'un plan – effectivement présenté en mai 1942 sous la forme d'un document d'orientation décennale de six cents pages, visant un rattrapage industriel et technologique et une urbanisation contrôlée – est imputable à la loi du 6 avril 1941 relative à l'équipement national (*JORF*, n° 123 - 4 mai 1941, p. 1893-1894). Pour un exposé synthétique sur l'œuvre de Vichy en matière de planification, consulter R. KUISEL, Vichy et les origines de la planification économique, 1940-1946, *Mouvement social. Bulletin trimestriel de l'Institut français d'histoire sociale*, n°98, Paris, Éditions ouvrières, 1977, p. 77-101.

45 Au sujet de la genèse de la loi du 9 janv. 1985, voir par exemple: M. CHEVALIER, La « Loi montagne » et sa mise en œuvre (1981-1988), *Annales de Géographie*, t. 98, n° 545, Paris, Armand Colin, 1989, p. 84-91; J. BARRUET, Spécificité montagne: aménagement du territoire et politique de la montagne. Points de repères dans l'itinéraire d'un concept, *Revue de Géographie Alpine*, t. 77, n° 1-3, 1989, p. 325-337. Consulter aussi le rapport parlementaire élaboré par Louis BESSON en 1983, *Politique de développement et de protection des zones de montagne. Consultation sur les propositions de mesures législatives. Rapport au Premier Ministre*, Paris, Collection des Rapports officiels, La Documentation française, 1983, 87 p. (à ne pas confondre avec le premier document déjà rédigé par l'intéressé au cours de la VII^e législature, *Rapport au nom de la Commission d'enquête sur la situation de l'agriculture et de l'économie rurale dans les zones de montagne défavorisées. Seconde session ordinaire de 1981-1982*, Paris, Assemblée Nationale, n° 757, avril 1982, 406 p.).

46 V. *supra* note n° 14. Pour mémoire, une quatrième mission consacrée à l'examen du développement d'une station de rang international dans le secteur de Val d'Isère et de Tignes est également commandée par le CGEGS à son Service de l'équipement sportif de la montagne par une lettre de commande du 28 décembre 1942. Mais l'absence de documents afférents dans les divers dépôts d'archives semble indiquer que cette étude n'a pas été menée à son terme. V. sur ce point J.-F. JOYE, Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne», *op. cit.*, p. 163.

juridiques adaptés à l'implantation *ex nihilo* de tels ensembles touristiques intégrés. Pour ce faire, ils jettent les bases des dispositifs propres, tout au long des Trente Glorieuses et en l'absence d'un système régulateur du type de celui des Unités touristiques nouvelles initié par les divers textes réglementaires visés par la Directive sur l'aménagement et la protection de la montagne du 22 novembre 1977 et formellement confirmé par la première «loi Montagne⁴⁷», à faciliter l'extension de domaines skiables organisés en de vastes réseaux de pistes desservis par une kyrielle de remontées mécaniques toujours plus performantes et de plus en plus souvent interconnectés entre différents massifs contigus. Il convient ainsi de mentionner, dans l'esprit d'un projet élaboré en ce sens dès le mois d'avril 1941, les dispositions de la loi du 3 avril 1942 relative au régime des stations classées, complétées en ce qui concerne le statut de détail des stations de sports d'hiver et d'alpinisme, par celles du décret n° 1109⁴⁸ daté du même jour. Ces mesures urbanistiques ambitieuses complètent par ailleurs un large éventail de mécanismes propres à la réforme incidente des structures d'encadrement du tourisme ayant, à l'image de la loi du 12 janvier 1942 portant création des Comités régionaux du tourisme, une influence indirecte sensible sur l'évolution du régime juridique des stations de montagne⁴⁹.

Au vu de cette construction normative résolue, l'obligation par exemple faite aux communes d'élaborer des plans d'urbanisme certes contraignants pour les aménageurs dans le cadre préétabli de Groupements régionaux d'urbanisme

47 V. art. 2-1 à 2-3 du décret n° 77-1281 du 22 novembre 1977 approuvant la directive d'aménagement national relative à la protection et à l'aménagement de la montagne (pris, en ce qui concerne le régime des UTN, en considération de l'Instruction ministérielle du 4 janvier 1977 et de la circulaire n° 77 du 3 mars 1977), *JORF*, 24 novembre 1977, p. 5513-5515, p. 5514. Mais c'est la loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne qui pose formellement le principe d'une urbanisation des sites touristiques en continuité des agglomérations existantes, auquel il n'est donc possible de déroger que par le biais de l'obtention d'UTN aux conditions définies par ses articles 72 à 75, alors incorporés au Code de l'urbanisme sous les articles L. 122-1 à L. 122-3 et des articles L. 145-1 à L. 145-13 constitutifs d'un Chapitre V de son Titre IV – Livre I (*JORF*, 10 janvier 1985, p. 332-334).

48 Dans le prolongement des principes dégagés au cours de l'Entre-deux-guerres – v. *supra* notes n° 28 et 29 – et préfigurant malgré son champ d'application étroit, la synthèse de portée générale opérée en matière d'urbanisme par la loi du 15 juin 1943, celle du 3 avril 1942 relative au régime des stations classées (*JORF*, n° 124 - 24 mai 1942, p. 1862), complétée par le décret n° 1109 du 3 avril 1942 (*JORF*, n° 126 - 27 mai 1942, p. 1890), donne enfin un statut juridique spécifique aux stations de sports d'hiver et d'alpinisme à la condition expresse de leur classement sous l'égide du CGEGS par arrêté concerté de divers Ministres-Secrétaires d'État. Ledit classement ayant pour but de contraindre les communes ou groupements de communes bénéficiaires – supports juridiques des stations ainsi définies – d'élaborer moyennant d'avantageuses contreparties fiscales, un plan-programme d'équipement d'ensemble dont l'approbation vaut alors déclaration d'utilité publique. Il est à remarquer, preuve de l'attention portée par le régime de Vichy à l'équipement montagnard, que ces dispositions reprennent les suggestions d'un projet de Charte des stations de neige et d'alpinisme remis dès avril 1941 à la Direction de l'équipement sportif du CGEGS.

49 Loi n° 85 du 12 janvier 1942 instituant des Comités régionaux de tourisme, *JORF*, n° 61 - 12 mars 1942, p. 994.

– temporairement régis par les dispositions applicables aux projets régionaux d’urbanisme institués en 1935 – leur offre cependant la contrepartie avantageuse du bénéfice de servitudes grevant toutes les parcelles foncières situées à l’intérieur des zones ainsi délimitées en faveur de la réalisation puis de l’exploitation des divers équipements touristiques projetés. Avant que la loi d’urbanisme du 15 juin 1943 étende d’ailleurs la portée d’un tel système en autorisant des communes pourtant non limitrophes au cœur d’un même massif à constituer néanmoins de tels GRU, le cas échéant consacrés discrétionnairement par les autorités administratives de tutelle à la requête des Inspecteurs généraux de l’urbanisme relevant de la Direction générale de l’équipement national, habilités par ce moyen à contraindre des collectivités territoriales peu diligentes d’élaborer malgré tout un plan local d’urbanisme en faveur de la vocation touristique des confins⁵⁰.

Peu importe que cet échafaudage institutionnel audacieux soit finalement demeuré un objet largement théorique lors du bref épisode de Vichy, faute du temps nécessaire à sa mise en œuvre⁵¹, dès lors qu’il s’est perpétué sans retouches majeures dans l’ordre républicain après la Libération en préfiguration du régime juridique actuel à la fois soucieux du développement comme de la protection de l’espace montagnard⁵². Et ce en dépit de l’attitude ultérieure navrante d’artisans du Plan Neige déjà fort peu gênés par cet ensemble balbutiant de règles spécifiques d’urbanisme ou d’environnement encore modérément contraignantes à l’ouverture des titanesques chantiers d’implantation des principales stations intégrées hexagonales, mais pourtant très appliqués à détourner la logique de droit commun du lotissement issu d’une réglementation d’Entre-deux-guerres en réalité peu adaptée à cet univers très particulier de la pente et de l’altitude. Posture désinvolte qu’encourage alors la navrante facilité de mise en œuvre de tels mécanismes ouvertement détournés de leur logique originelle dans l’optique

50 Consulter également : les articles 4 à 6 de la loi n° 498 du 3 avril 1942 relative au régime des stations classées, *JORF*, n° 124 - 24 mai 1942, p. 1862 ; les articles 1 et 2 du décret n° 1109 du 3 avril 1942 portant règlement d’administration publique sur le régime des stations de sports d’hiver et d’alpinisme, *JORF*, n° 126 - 27 mai 1942, p. 1890 ; les articles 14 et 15 de la loi d’urbanisme n° 324 du 15 juin 1943, *JORF*, n° 150 - 24 juin 1943, p. 1716.

51 Un arrêté du Secrétariat d’État aux communications institue par exemple un Comité régional du tourisme au sein de la 11^e région économique métropolitaine dès le 21 mai 1942, sous l’appellation de « Comité Provence Côte d’Azur » (*JORF*, n° 131 – 1^{er} et 2 juin 1942, p. 1944). Mais aucune commune de montagne n’est en revanche officiellement classée avant la chute du régime de Vichy en août 1944 – il convient même d’attendre pour ce faire l’entame de la décennie 1960 –, conformément aux mesures prescrites par le décret du 3 avril 1942 portant règlement d’administration publique sur le régime des stations de sports d’hiver et d’alpinisme.

52 Si le décret n° 1109 du 3 avril 1942 est abrogé par le décret n° 53-530 du 28 mai 1953 portant (pareillement) règlement d’administration publique sur le régime des stations de sports d’hiver et d’alpinisme (*JORF*, 30 mai 1953, p. 4885-4887), l’économie générale du premier texte est maintenue par l’obligation faite à toutes les stations classées d’élaborer un projet d’aménagement touristique en bonne et due forme, puis de réaliser un plan d’occupation des sols spécifique au sens du décret n° 68-1031 du 14 novembre 1968 (*JORF*, 27 nov. 1968, p. 11145-11147).

d'une spéculation foncière immédiate, afin de stimuler à l'avantage d'investisseurs privés l'essor du parc immobilier des stations de sports d'hiver plutôt que d'user d'une manière planifiée autrement exigeante, par la confection de différents projets d'aménagement puis de plans d'occupation des sols à partir de la fin des années 1960, de toutes les potentialités offertes par cette législation novatrice, spécialement adaptée entre 1942 et 1943 aux contraintes particulières de la mue économique des zones montagneuses⁵³.

Peu importe en outre qu'en la matière ici envisagée au premier chef, celle du transport de voyageurs par câble, la loi du 8 juillet 1941 instituant dans cette optique singulière du développement touristique montagnard une servitude de survol au profit exclusif des téléphériques – la fameuse servitude toujours dite « T2 » dans le jargon administratif des aménageurs⁵⁴ – pareillement maintenue dans l'ordre légal républicain à l'été 1944, ait dorénavant perdu une grande partie de son intérêt pratique⁵⁵ depuis la consécration par l'article 53 de la « loi Montagne » n° 85-30 du 9 janvier 1985 d'une nouvelle servitude de ce type bien mieux adaptée, du fait de la légalisation de survols exemptés de la contrainte du respect d'une hauteur minimale, aux caractéristiques techniques récentes des matériels de remontées mécaniques les plus divers⁵⁶, puis l'instauration d'une servitude de survol adaptée au milieu urbain par l'ordonnance n° 2015-1495 du 18 novembre 2015⁵⁷.

*

-
- 53 Quoique la multiplication des zones pavillonnaires de banlieue soit imputable à l'essor irrésistible de la population urbaine, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, c'est aux articles 11 à 16 de la loi du 19 juillet 1924 (*JORF*, n° 197 - 21 et 22 juillet 1924, p. 6540) que revient le mérite d'une première ébauche du droit afférent aux opérations immobilières de lotissements, avant sa refonte par le décret n° 58-1466 du 31 décembre 1958 (*JORF*, 4 janvier 1959, p. 270-271), puis plus nettement encore par le décret n° 77-860 du 26 juillet 1977 (*JORF*, 29 juillet 1977, p. 3969-3974). Pour une évocation de l'usage détourné de l'institution du lotissement par les promoteurs du Plan Neige, préférant la relative souplesse de sa mise en œuvre à la rigidité procédurale d'élaboration des projets d'aménagement initiés par la loi d'urbanisme du 15 juin 1943, v. J.-F. JOYE, Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne, *op. cit.*, p. 174-175.
- 54 Loi du 8 juillet 1941 établissant une servitude de survol au profit des téléphériques (orthographe désormais inusitée), *JORF*, n° 238 - 27 août 1941, p. 3614. Pour une analyse approfondie du régime juridique de cette servitude T2 comme du caractère dorénavant peu probable de son utilité pratique réelle, v. J.-F. JOYE, Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne, *op. cit.*, p. 176-186.
- 55 La servitude T2 de survol par les téléphériques de tous les terrains privés non bâtis et non enclos à une altitude minimale de cinquante mètres a sans nul doute été initiée en vue de faciliter l'implantation des téléphériques de Chantemerle à Serre-Chevalier et de Solaise à Val d'Isère, dont les chantiers sont respectivement achevés courant 1941 et 1942 (v. *supra* note n° 13), et d'accélérer l'étude de projets de même type à Chamonix, dans les « trois vallées » des Dorons de moyenne Tarentaise, ou encore à l'Alpe d'Huez. Sur ce dernier point, *ibid.*, p. 181.
- 56 V. les articles L. 342-20 à L. 342-26 du Code du tourisme.
- 57 C. des transports, art. L. 1251-3. Sur tous ces points, se reporter à la contribution de J.-F. Joye et S. M. Moulin.

L'évocation ici succincte de la genèse d'un tel éventail de mesures législatives ou réglementaires s'efforce ainsi de rappeler le rôle essentiel, opiniâtre et cependant sous-estimé du grand public par ignorance, voire précautionneusement occulté parfois pour des raisons mémorielles discutables, joué au milieu du XX^e siècle dans une remarquable continuité courant du Front populaire à Vichy, par une poignée de services administratifs animés par la génération homogène de ces « hommes nouveaux » ivres de sports de neige, appliqués à l'élaboration d'un cadre juridique spécifique pour l'aménagement sportif de la montagne dont les remontées mécaniques représentent toujours l'un des pans majeurs. Acteurs historiques très divers de l'épopée de l'Or Blanc auxquels doit aussi beaucoup le prodigieux essor actuel d'un secteur d'activité en constante diversification, dès lors que toutes ces innovations technologiques et juridiques initiées en montagne, dans le contexte d'un singulier retour aux sources, laissent désormais augurer le prolongement durable de l'aventure par la relance du transport par câble en milieu urbain.

Cet ouvrage rassemble les actes d'un colloque national organisé sur le thème du droit applicable aux remontées mécaniques, qui s'est tenu les 20 et 21 novembre 2017 au Centre des Congrès Le Manège de Chambéry (Savoie).


En dépit du poids économique du secteur pour les régions de montagne, le droit des remontées mécaniques n'avait jusqu'à présent pas donné lieu à une étude globale. Pour la première fois, l'ensemble des règles juridiques applicables à ces installations de transport – enrichi d'éléments de contexte historiques et économiques – se trouve présenté au public dans un volume de référence. L'objectif de la recherche a consisté à clarifier le cadre juridique de la gestion des remontées mécaniques, en pointant les incertitudes existantes, en identifiant les problèmes posés et en proposant des solutions opérationnelles. Ce travail a associé le monde universitaire, notamment celui de la région Auvergne-Rhône-Alpes (Chambéry, Grenoble, Lyon), aux praticiens (avocats, magistrats, élus locaux, agents des collectivités territoriales et des services de l'État, représentants des entreprises de remontées mécaniques).

L'ouvrage sera utile tant aux acteurs économiques de la montagne qu'à la communauté scientifique. Il intéressera aussi les porteurs de projets de transports câblés en milieu urbain, tant les aspects juridiques des remontées mécaniques en zones de montagne peuvent alimenter la réflexion au-delà.

La réalisation de ce livre et l'organisation du colloque dont il est issu ont résulté d'un partenariat étroit entre le Centre de Droit Public et Privé des Obligations et de la Consommation (CDPPOC) de la Faculté de Droit de l'Université Savoie Mont Blanc et le Centre de Recherches Juridiques (CRJ) de l'Université Grenoble Alpes. L'événement a aussi été soutenu financièrement par de nombreux partenaires, dont l'Université Savoie Mont Blanc (USMB), le Conseil Savoie Mont Blanc (CSMB), la région Auvergne-Rhône-Alpes et la ville de Chambéry.

Les auteurs du volume :

Frédéric BALAGUER, François BARQUE, Bruno BERTHIER, Sébastien BRACQ, Ludovic BRUN, Hélène CLARET, Marie COURRÈGES, Antoine FATIGA, Jean-Philippe GARY, Sabine Marie MOULIN, Jean-François JOYE, Jean-François LYON-CAEN, Simone MAJEROWICZ, Grégory MOLLION, Sophie NICINSKI, Laurent REYNAUD, Gaëtan RIOULT, Pierre-Maxime SARRON, Jean-François SESTIER, Pierre VIARD, Pascal VIE, Philippe YOLKA.

Illustration de couverture:  www.maxlewko.com

Prix : 30 €

ISBN : 978-2-919732-89-0

