



HAL
open science

Stations de sports d'hiver, stations de montagne

Vincent Vlès

► **To cite this version:**

Vincent Vlès. Stations de sports d'hiver, stations de montagne. Presses Universitaires du Québec. Dictionnaire du tourisme, 2020. hal-03137823

HAL Id: hal-03137823

<https://hal.science/hal-03137823v1>

Submitted on 10 Feb 2021

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.

Stations de sports d'hiver, stations de montagne

Unités urbaines organisées autour d'hébergements et d'équipements offrant un ensemble de prestations généralement diversifiées, les stations de montagne sont d'abord des villages ou des villes d'altitude, des sites urbanisés en milieu naturel. Mais ce sont également des pôles économiques créés depuis un à deux siècles qui ont subi des évolutions contrastées. La seconde moitié du XXe siècle y a produit une explosion immobilière sans précédent, même si sur le long terme, un rythme de maturité s'impose largement depuis les années 2000 en Europe et en Amérique du Nord, alors que l'Asie connaît encore un essor du phénomène de création.

La « station touristique » de montagne, d'un point de vue étymologique, est un dérivé de l'usage du latin classique *statio* « position permanente » devenu « lieu de séjour » (vers 1170). De l'idée de « halte » vient l'emploi littéraire (1636) pour « lieu où l'on s'arrête, que l'on visite » (Vlès, 1996). Dans son usage touristique, le terme de station est apparu au départ pour désigner des lieux aménagés pour le séjour temporaire et la pratique d'une activité de loisirs encore confidentielle et élitiste. C'est une spécialisation du mot pour les nouveaux lieux de séjours hydrominéraux qui aboutit, au milieu du XIXe siècle, à l'expression « station thermale » (1860) pour le « lieu où l'on prend les eaux ». L'idée de « station » apparaît avec le séjour balnéaire et le thermalisme au XVIIIe siècle et se développe au XIXe siècle. En montagne, l'exploitation d'établissements thermaux donne naissance à des quartiers dans des villages, des bourgs, des villes, comme à Saint-Gervais, Brides-les-Bains, Thonon, Gréoux, Luchon, Bagnères-de-Bigorre ou Cauterets dès les années 1760, dont les principes urbains seront repris plus tard pour le séjour d'alpinisme (Chamonix) ou climatique à Davos, de villégiature à Megève, de ski à Saint-Moritz... En fin de XIXe siècle, un élément nouveau s'ajoute à l'usage de conquête des sommets par l'alpinisme et le pyrénéisme pour s'étendre à une pratique ludique de la nature en montagne. La neige, qui était jusque-là vécue comme une contrainte, devient une ressource touristique. Cette ébauche d'un retournement des saisons prend de l'ampleur entre les deux guerres mondiales. Auparavant fréquentés l'été, apanage de quelques privilégiés, les lieux de séjours se diversifient et se multiplient avec les stations de sports d'hiver. Le terme de « station de ski » apparaît lorsque des hébergements sont associés, à partir du début du XXe siècle, à la pratique sportive nouvelle de descente de pistes de neige préparées, à l'aide d'équipements spéciaux, d'abord individuels (skis et chaussures spéciales), puis avec des équipements collectifs de plus en plus sophistiqués (remontées mécaniques, damage, production de neige de culture, etc.). Les stations de sports d'hiver poursuivent l'industrialisation touristique de l'environnement montagnard, mais avec une emprise paysagère et écologique beaucoup plus forte que celle liée aux premiers établissements thermaux, aux quartiers de villégiature, aux auberges et aux établissements de santé du siècle précédent.

La station de ski tire sa puissance économique du processus inversé qui lie la consommation touristique au déplacement des consommateurs vers le produit à consommer. Pour les économistes, la station touristique apparaît comme la traduction urbaine d'un système économique spécifique dont l'émergence résulte de la présence et de

l'exploitation d'une ressource particulière. Les stations de sports d'hiver comme les stations thermales et comme les stations climatiques (liées notamment aux séjours de traitement des maladies respiratoires) puisent leur attractivité première dans un équipement structurant indispensable à l'exploitation de cette ressource à des fins touristiques : la vente de services. Si la station de montagne est donc d'abord « *un tissu économique composé d'entreprises étroitement interdépendantes qui développent des rapports de concurrence et de coopération permettant d'élaborer des stratégies d'adaptation plus ou moins collectives* » (Perret, 1993), ce système économique est fortement inséré dans une ville qui fait l'objet de politiques d'aménagement et d'urbanisme et dont l'organisation en pôle de vente de services permet l'attractivité. En termes d'aménagement du territoire et de planification économique et sociale, c'est à cet échelon qu'est alors organisé le tourisme et qu'il produit une forte valeur ajoutée dans des vallées périphériques traditionnellement peu développées.

Avec l'essor considérable du tourisme de masse et l'avènement des grandes politiques de planification touristique en Europe et en Amérique du Nord, la station de sports d'hiver connaît après 1935 une consécration en tant que modèle urbain puisant son inspiration dans la doctrine « *taylor-ford-keynésio-corbusienne* »¹ (Ascher, 2001). Dès la fin de l'entre-deux-guerres, l'urbanisme fonctionnaliste essaie d'appliquer les modèles industriels dominants prônés par les ingénieurs et économistes Henry Ford, Frederik Taylor et John Maynard Keynes. Cette approche explique l'organisation fonctionnaliste des stations de montagne contemporaines créées *ex nihilo* à la même époque, selon des modalités (et des architectures) assez similaires. Les choix urbanistiques retenus pour les stations de sports d'hiver nouvellement créées traduisent ainsi une vision très prophétique de l'aménagement moderne de la montagne en Suisse, en Autriche, en Allemagne, aux É.-U. 500 stations de ski réparties dans plus de 40 États), au Canada (Mont Tremblant, Blue Mountain, Whistler Blackcomb), en France, en Italie, avec une diffusion, plus tard dans les Balkans (Bansko, Borovets, Falakro), le Caucase (Krasnaïa Polyana, Pielbruscié, Roza Khutor, Dombaï), la Sibérie (Cheregech, Baïkalsk), aujourd'hui encore en Chine (250 domaines skiables). Aujourd'hui, les huit premiers pays de ski alpin offrent près de 3 000 stations (Vanat, 2019). Le cadre bâti répond aux besoins d'une communauté tournée entièrement vers la montagne et le domaine skiable (Debarbieux, 1995).

Dans la continuité du grand dynamisme de certaines zones de montagne du XIXe siècle, les Alpes suisses, autrichiennes et les Pyrénées deviennent, pour une courte période, un lieu d'innovation hivernale à l'échelle internationale (Vlès, 2010). Certains scientifiques du tourisme tentent de distinguer dans le grand foisonnement architectural d'alors des « générations » de stations. Ce phénomène est partiel, daté et circonscrit aux Alpes (en Maurienne, en Tarentaise, en Frioul, en Suisse). Il ne permet pas, en particulier, de rendre compte de toutes les extensions et modifications intervenues après les années de construction initiale. On retrouve peu ailleurs sa référence en tant que modèle scientifique, et les « modèles » sont loin de pouvoir recouvrir toutes les créations des massifs. La « première génération » y serait celle des « villages-stations », dont les archétypes se trouveraient à Megève et Chamonix (autour de la Première Guerre mondiale). La « deuxième » celle des stations créées en site vierge, impulsées par les collectivités, dont Sestrières (Italie, 1935) et Courchevel (France, 1946), créées en site vierge, concrétisent la volonté nouvelle de planifier l'urbanisation en équilibrant habitations individuelles et petits collectifs. La « troisième », celle des stations « intégrées », est déterminée par l'évolution politico-

¹ En général, on utilise d'ordinaire le terme moins précis mais plus concis d'aménagement « fordiste » (et de « stations fordienne »), ou d'aménagement « fordo-productiviste » des stations de sports d'hiver.

économique du monde occidental à partir des années 1960 et concerne les stations conçues par le « Plan neige »² « et exploitées en site vierge par des entreprises privées sur le modèle d'Aime-la Plagne (1959-1960), Val d'Isère, Les Arcs, Flaine, Avoriaz... Le projet moderne de cette génération de stations (alpines) véhiculant une architecture fonctionnelle évolue à partir des années 1980 vers une architecture de décor qui constitue une « quatrième génération » de « stations-villages » tentant de recréer une vie locale. L'architecture de Bourgmorel (Valmorel, 1976) étrenne le retour à des valeurs traditionnelles par la construction en faux vieux bourgs et est reprise par le consortium canadien Intrawest aux Arcs 1980. Des travaux de recherche scientifique récents en architecture des stations de ski, notamment autour de l'œuvre de l'architecte Michel Bezançon (La Plagne-Bellecôte, Valmorel, Aime 2000, Montchavin) ou de l'urbaniste Michel Chappis (Courchevel, Chamrousse, Belleville, Flaine, Villard-de-Lans, Sept Laux, Pia La Gorra, San Sicario, Biellmonte) montrent que ces divisions en « modèles » restent parfois éloignées de l'évolution graduelle de l'urbanisme des stations de montagne, qui, par extensions, privilégient les formes urbaines en cours dans leur époque. Cette « modélisation » n'est d'ailleurs qu'une lecture postérieure (Knafou, 1978, Perret, 1993) d'un phénomène extrêmement disparate ; pour l'historien de l'environnement Hagimont (1977), elle possède des qualités didactiques certaines, mais conduit à quelques raccourcis et ne donne pas à comprendre l'attractivité et la trajectoire spécifiques de chaque lieu. Surtout, ce schéma en « générations » place toute l'histoire des sports d'hiver sous le mètre étalon alpin français en empêchant de souligner toutes les innovations venues de stations nées juste après la Première Guerre mondiale au Japon, au Québec, en Colombie-Britannique, aux États-Unis, qui s'étendent également en Europe centrale, dans les Pyrénées, au moment où les formes et modes de gestion sont fortement renouvelés et concurrencés par la Russie et la Chine.

En effet, la crise économique qui a suivi les chocs pétroliers de 1973 et de 1979 contribue à remettre largement en question la pensée « taylor-ford-keynésio-corbusienne » de la période de croissance généralisée (1945-1975). La hausse brutale du coût de l'énergie favorise dès 1974 l'émergence d'un courant de pensée plus soucieux de l'environnement. À la fin des années 1970, les conditions sont donc réunies partout dans le monde pour un changement radical des politiques d'aménagement et d'urbanisme de la montagne. Mais dès ses origines, Zermatt (Suisse) avait su garder son aspect typique de village valaisan de montagne, par des règles d'urbanisme et de construction très strictes, préservant, entre autres, ses raccards (chalets) et dont l'accès est interdit aux automobiles. Dans les autres pays, il faut attendre les années 1990 pour que l'urbanisme devienne plus soucieux des impacts des activités touristiques sur la nature et les extensions urbaines dérogatoires et réglementées.

Plus récemment, les difficultés de fréquentation liées à la crise économique et à la modification de la sociologie des loisirs liée à la démographie (les clientèles des générations d'après-guerre ne sont que partiellement remplacées) ont contribué à focaliser l'intérêt scientifique sur les questions économiques et sociales liées à l'avenir des stations en montagne. L'émergence d'une demande sociale sur la capacité des différents types de stations à répondre aux enjeux des mutations contemporaines (touristiques certes, mais également résidentielles et économiques) est questionnée et une réappropriation des contours conceptuels de la station comme objet de recherche pluridisciplinaire apparaît. Si dans les années 1998 les travaux de l'équipe MIT (Knafou) avaient appréhendé la station

² Nommé en 1964 directeur de la Commission interministérielle pour l'aménagement de la montagne, (CIAM) qui donne naissance en 1970 au Service d'études et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM), Maurice Michaud est la cheville ouvrière du fameux « Plan neige » qui consiste à investir massivement dans la création de stations nouvelles créées ex nihilo en haute altitude. Georges Cumin, polytechnicien, lui succédera en 1973 pour achever cette création de stations intégrées nouvelles dans les Alpes à partir de 1977. Dans les Pyrénées, seule sur un total de 35 stations de ski, Piau-Engaly relève (de manière très incomplète) de cette vague « générationnelle intégrée ».

comme « un lieu créé par et pour le tourisme » dans lequel « tout est mis en œuvre faciliter l'accès (moyens de communication), assurer le confort du séjour (hébergements) et favoriser les pratiques souhaitées (équipements) », la dimension économique, peu présente dans cette approche géographique, est renouvelée par des économistes (George-Marcelpoil, 2008, Botti & al., 2012) où le système d'acteurs dans la gouvernance territoriale locale paraît central pour saisir les contours théoriques de la station de sports d'hiver ou de montagne. Des acteurs nouveaux sont mis en avant dans ces analyses pour expliquer les difficultés des stations à s'adapter : la composante *clientèle* pour laquelle la station s'apparente à un séjour temporaire ; la composante *urbaine* qui désigne une ville ou un village structuré pour l'accueil de clientèles touristiques (Hatt, 2011) ; la composante productive qui renvoie au tissu économique organisé dans le cadre d'un pôle de vente de produits et services et enfin une composante qui demeure peu évoquée, la composante *institutionnelle* liée au territoire dans lequel elle s'inscrit. À ce titre, le rôle de la collectivité s'avère crucial notamment du fait des prérogatives de puissance publique qui lui sont associées dans pratiquement tous les pays. La station est un concept aujourd'hui indissociable des modes de structuration des acteurs qui la composent, ce qui le rend plus opérationnel.

Si la démocratisation soudaine des sports d'hiver en Europe, en Amérique du Nord et au Japon des années 1970 s'est accompagnée, notamment grâce à la médiatisation des Jeux olympiques de Saint-Moritz, Cortina d'Ampezzo, Squaw Valley, Innsbruck, Grenoble, Sapporo, Denver, Sotchi, d'un développement effréné des équipements et des résidences de vacances dans les vallées, la crise économique et aujourd'hui le changement climatique ont raison des stations les plus fragiles. Les aléas climatiques modifient profondément les équilibres sur lesquels se sont construits le dynamisme et l'économie des stations de ski. Par voie de conséquence, l'équilibre d'exploitation est devenu fragile, dans un environnement concurrentiel. L'attractivité du domaine skiable dépend directement de la capacité pour les concessionnaires à réaliser des investissements lourds afin d'offrir aux usagers une qualité de service, un niveau de confort et de sécurité au niveau des grandes stations de ski. Les investissements industriels dans les domaines skiables sont dépendants du développement de lits chauds nouveaux et de l'attractivité globale de la station, de sa promotion et de sa commercialisation. Après avoir été la première place mondiale en termes de Journées skieurs, la France est tombée en 2017 au troisième rang mondial derrière les États-Unis et l'Autriche. En Italie, ce sont des centaines d'installations qui ont été abandonnées du Piémont au Frioul et qui n'ont pas survécu à leur ambition de grandeur. Trop petites, mal gérées, peu rentables, endettées, des dizaines de petites stations disséminées dans le monde ont été désarmées ou risquent de l'être dans un avenir proche ; à côté des remonte-pentes où rouillent l'acier des câbles et les pylônes des télécabines, des délaissés urbains se multiplient et créent de plus en plus un tiers-paysage, des lieux en attente, qui aspirent à devenir autre chose. En France, par exemple, on compte au moins 584 stations de ski construites depuis les années 1930, mais dont 168 sites ont été fermés depuis 1951. Dans les stations de basse altitude essentiellement, les plus vulnérables, l'aléa climatique et les déficits croissants d'enneigement (Vlès, 2019) les conduisent souvent vers un impératif d'ouverture à d'autres activités, d'adaptation (Scott et Mc Boyle, 2007) ou de minimisation des impacts climatiques par des équipements de neige de culture, coûteux et à l'avenir incertain, car la production de neige nécessite des températures suffisamment basses, désormais moins fréquentes en début et fin de saison, mais aussi une ressource en eau dont le coût de gestion, de stockage et de transport incombe souvent aux collectivités publiques. La voie de la diversification pour élargir le produit touristique pousse les stations de sports d'hiver de moyenne montagne (de très loin les plus nombreuses) parfois jusqu'à la

reconversion, notamment en misant sur le tourisme estival ou intersaison (les stations de loisirs sportifs de Villars-de-Lans en Vercors, du Mas de la Barque dans les Cévennes, du Haut Vicdessos, d'Ossau, du Puigmal dans les Pyrénées... ont renforcé la diversification de leur offre et de leurs activités extra-neige à partir de leurs stations villages).

Avec la proximité grandissante — du fait des mobilités améliorées — de grands centres urbains voisins, une partie des stations de montagne connaissent par ailleurs un glissement de l'économie touristique vers l'économie présentielle, du fait de l'installation d'habitants permanents, par exemple en Vercors, en Chartreuse, en Haut Valais, en Pays de Vaud, en Val d'Aoste, en Cerdagne-Capcir, en Aragon.

Deux facteurs conditionnent aujourd'hui l'évolution des stations de montagne dans le monde : la nécessité de positionner le tourisme dans un champ de concurrence territoriale forte et la prise en compte des pratiques et exigences des clientèles touristiques à tous les niveaux, surtout à l'échelon de la vie quotidienne en station. Sous la pression de la concurrence, du changement climatique et de l'évolution rapide des modes de loisirs, les politiques économiques de développement des stations favorisent le rapprochement entre les praxis du couple aménagement/marketing dans la planification et la gestion de ce territoire touristique.

Ascher F., 2001, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Paris : Éditions de l'Aube, 110 p.

Botti, L., Goncalves, O., Peypoch, N., 2012, Analyse comparative des destinations « neige » pyrénéennes. *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, 100-4.

Charnes A., Cooper W.W., Rhodes E., 1978, Measuring the efficiency of decision making units. *European Journal of Operational Research*, 2(6), 429-444.

Debardieux B., 1995, *Tourisme et montagne*, Paris : Economica, 107 p.

François H., 2007, *De la station ressource pour le territoire au territoire ressource pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, thèse de doctorat d'aménagement du territoire, Université de Grenoble

George-Marcelpoil E, 2008, Les trajectoires d'évolution des destinations touristiques de montagne, Habilitation à diriger des recherches, Université de Pau et des Pays de l'Adour.

Hagimont S., 2017, *Commercialiser la nature et les façons d'être. Une histoire sociale et environnementale de l'économie et de l'aménagement touristiques (Pyrénées françaises et espagnoles, XIXe-XXe siècles)*, thèse de doctorat de l'université de Toulouse, 2 t., 1062 p.

Hatt E., 2011, *Requalifier les stations touristiques contemporaines : une approche des espaces publics. Application à Gourette et Seignosse-Océan*, thèse de doctorat d'aménagement et d'urbanisme, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Pau.

Knafou R., 1978, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises : l'aménagement de la montagne à la « française »*, Masson, 319 p.

Moreno J., Sánchez-Pulido L, Cristobal E., Daries-Ramon N., 2018, *The Economic Sustainability of Snow Tourism : The Case of Ski Resorts in Austria, France, and Italy. Sustainability*. 10. 3012. 10.3390/su10093012.

Perret, 1993, *Le développement touristique local : les stations de sports d'hiver*, thèse de doctorat en économie du développement, Université Pierre Mendès France-Cemagref-Grenoble.

Scott et Mc Boyle, 2007, « Climate change adaptation in the ski industry », *Mitigation and Adaptation Strategies for Global Change*, vol. 12, n° 8, pp. 1411-1431.

Vanat L., 2019, *International Report on Snow & Mountain Tourism*, Genève, [en ligne], 222 p.

Vlès V., 1996, *Le projet de station touristique*, collection Le territoire et ses acteurs, Bordeaux : Presses Universitaires de Bordeaux, 403 p,

Vlès V., 2010, « Du moderne au pastiche : questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme », *Mondes du tourisme*, n ° 1, juin 2010, p 39-48.

Vlès, V., 2019, « Des territoires touristiques en transition, aux abords du point de bascule », in Carrere G., Dumas C., Zelem M.-C. (Ed), *Dans la fabrique des transitions écologiques*, Paris : L'Harmattan, p. 75-98