



**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. Boualem Kadri, Delaplace M., Grenier A. et Roche Y. Vocabulaire du discours touristique, Presses universitaires du Québec, pp.440-445, 2022. hal-03928377

**HAL Id: hal-03928377**

**<https://hal.science/hal-03928377>**

Submitted on 7 Jan 2023

**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.

VLES V., 2022, « Stations de sports d'hiver, stations de montagne », in Boualem Kadri, Delaplace M., Grenier A. et Roche Y (dir), *Vocabulaire du discours touristique*, Presses universitaires du Québec, octobre 2022, p.440-445.

Stations de sports d'hiver, stations de montagne

Vincent VLES

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. 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) (Le Robert, 1995). De l'idée de « halte » vient l'emploi littéraire (1636) pour « lieu où l'on s'arrête, que l'on visite ». 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, souvent élitiste. L'idée de « station » apparaît avec le séjour balnéaire et le thermalisme au XVIIIe siècle et se développe au XIXe siècle. En fin de XIXe siècle, la pratique ludique de la nature en montagne s'ajoute à l'usage de conquête des sommets par l'alpinisme et le pyrénéisme. 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. 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 collectifs de plus en plus sophistiqués (remontées mécaniques, *damage*, production de neige de culture, etc.). L'industrialisation touristique de l'environnement montagnard se poursuit 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 repose sur un système économique spécifique lié à l'exploitation d'une ressource particulière. Les stations de sports d'hiver comme les stations thermales ou les stations climatiques (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 station de montagne est donc d'abord un système économique, inséré dans un tissu urbain. Elle fait l'objet à la fois de politiques d'aménagement et d'urbanisme et de politiques économiques. C'est à cet échelon qu'est 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 »<sup>1</sup> (Ascher, 2001). Dès la fin de l'entre-deux-guerres, l'urbanisme fonctionnaliste essaie d'appliquer les modèles industriels prônés par 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 ces nouvelles stations de sports d'hiver traduisent une vision très prophétique de l'aménagement moderne de la montagne. 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 et les Pyrénées deviennent, pour une courte période, un lieu d'innovation hivernale à l'échelle internationale (Vlès, 2010). Les stations de montagne reprennent les formes urbaines en cours dans leur époque. Aux « villages-stations », dont les archétypes se trouvent à Megève et Chamonix (autour de la Première Guerre mondiale), succèdent des stations créées en site vierge. Sestrières (Italie, 1935) et Courchevel (France, 1946) concrétisent la volonté nouvelle de planifier l'urbanisation en équilibrant habitations individuelles et petits collectifs. Exploitées en site vierge par des entreprises privées sur le modèle d'Aime-la Plagne (1960), Val d'Isère, Les Arcs..., les stations intégrées véhiculent l'architecture fonctionnelle des années 1970. Elles évoluent progressivement vers une architecture de décor, de « stations-villages » tentant de recréer une vie sociale. L'architecture de Bourgmores (Valmorel, 1976) étrenne ce retour à des valeurs traditionnelles par la construction de « faux vieux bourgs ». Le concept est repris en 2000 par le consortium canadien Intrawest aux Arcs 1980. On retrouve ce marqueur temporel, né dans les Alpes juste après la Première Guerre mondiale, au Japon, au Québec, en Colombie-Britannique, aux États-Unis puis en Europe centrale, au moment où les formes et modes de gestion sont fortement renouvelés et concurrencés par la Russie et la Chine.

La crise économique qui a suivi les chocs pétroliers de 1973 et de 1979 contribue à remettre largement en question le « taylor-ford-keynésio-corbusierisme » des Trente Glorieuses avec l'émergence d'un courant de pensée plus soucieux de l'environnement. À la fin des années 1970, les conditions sont réunies partout dans le monde pour un changement progressif des politiques d'aménagement et d'urbanisme de la montagne. Si, dès ses origines, Zermatt (Suisse) avait su garder son aspect typique de village 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, ailleurs, 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 sont plus réglementées.

Plus récemment, les difficultés de fréquentation ont contribué à focaliser l'intérêt scientifique sur les questions économiques et sociales liées à l'avenir des stations en montagne. Une réappropriation des contours conceptuels de la station comme objet de recherche pluridisciplinaire apparaît. Dans les années 1990, la station est étudiée comme un lieu créé par et pour le tourisme dans lequel tout est mis en œuvre pour faciliter l'accès (moyens de communication), assurer le confort du séjour (hébergements) et favoriser les pratiques souhaitées (équipements). Aujourd'hui, la station est devenue un concept qui renvoie plutôt aux modes de structuration de ses acteurs. L'analyse scientifique de leur dimension économique apparaît récemment (George-Marcelpoil, 2008 ; Botti et al., 2012). Des acteurs nouveaux y sont mis en avant pour expliquer leur difficulté 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

---

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

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 la composante institutionnelle liée au territoire dans lequel elle s'inscrit. Ici, le rôle de la collectivité dans la structuration du tourisme s'avère crucial notamment du fait des prérogatives de puissance publique qui lui sont associées dans pratiquement tous les pays.

Les aléas climatiques modifient profondément les équilibres sur lesquels se sont construits le dynamisme et l'économie des stations de ski et fragilisent l'équilibre d'exploitation 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 de haut niveau. 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 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. 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. L'impératif d'ouverture à d'autres activités, impose désormais une adaptation (Scott et Mc Boyle, 2007) aux impacts climatiques. Les équipements de neige de culture restent 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 diversification des produits touristiques 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 renforcent 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 présente, du fait de l'installation d'habitants permanents, comme dans les Alpes ou dans le piémont pyrénéen.

Deux facteurs conditionnent désormais 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 concernant 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.

## Références

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

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

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

Debardieu, 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.

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.

Le Robert, (1995) *Dictionnaire historique de la langue française, tome 2*, Paris : Dictionnaires Le Robert, p. 2015.

Moreno, J.; Sánchez-Pulido, L.; Cristobal, E. et 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.

Scott, Daniel et Geoff 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. (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