



Quelle capacité d'adaptation des stations de sports d'hiver intégrées ? Entre rigidité, obsolescence et valorisation des ressources

Anouk Bonnemains, Christophe Clivaz, Caterina Franco

► To cite this version:

Anouk Bonnemains, Christophe Clivaz, Caterina Franco. Quelle capacité d'adaptation des stations de sports d'hiver intégrées ? Entre rigidité, obsolescence et valorisation des ressources. 11ème Colloque de l'Association Tourisme Recherche et Enseignement Supérieur (AsTRES), "L'agilité touristique en période de crises : répliques, accélérations, réinventions..?", Association Tourisme Recherche et Enseignement Supérieur; Université Côte d'Azur, Nov 2022, Nice, France. <hal-04111783>

HAL Id: hal-04111783

<https://hal.science/hal-04111783v1>

Submitted on 25 Jul 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.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC 4.0 - Attribution - Non-commercial use - International License

QUELLE CAPACITE D'ADAPTATION DES STATIONS DE SPORTS D'HIVER INTEGREES ? ENTRE RIGIDITE, OBSOLESCENCE ET VALORISATION DES RESSOURCES.

Anouk Bonnemains, Maitre assistante suppléante, Institut de géographie et de Durabilité, Université de Lausanne, anouk.bonnemains@unil.ch

Christophe Clivaz, Professeur associé, Institut de géographie et de Durabilité, Université de Lausanne, christophe.clivaz@unil.ch

Caterina Franco, Première assistante-post-doctorante, Institut de géographie et de Durabilité, Centre de Recherche Interdisciplinaire sur la Montagne, Université de Lausanne, caterina.franco@unil.ch

résumé élargi de 5 pages

Les données récentes à l'échelle de l'arc alpin montrent une fréquentation hivernale en stagnation, signal d'un marché mature (Achin et al, 2013) et de changements dans les pratiques touristiques (Bourdeau, 2007). Les stations de sports d'hiver créées pour le ski et loin des villages existants, dont le modèle français dit de « 3^{ème} génération » ou intégré en est la consécration, se retrouvent particulièrement vulnérables aux grandes évolutions contemporaines (Bonnemains, 2018). Certaines conditions structurelles, comme le vieillissement des infrastructures et du parc immobilier, les coûts de leur maintenance, des difficultés de gouvernance ont pour conséquence une inadéquation entre l'offre et la demande touristique. Ce décalage est accentué par les effets du changement climatique (Clivaz et al., 2015) rendant moins prévisible la présence de la neige et entraînant une augmentation continue des investissements dans la fabrication de neige de culture. Pour garantir la conservation d'une activité touristique sur le long terme, les stations des sports d'hiver intégrées, conçues autour de l'exploitation d'un domaine skiable, doivent aujourd'hui rénover leurs équipements et diversifier leur offre touristique.

Si plusieurs recherches ont déjà mis en avant une certaine rigidité du modèle monofonctionnel des stations intégrées créées durant les années 1960 et 1970 sur les sommets des Alpes françaises (Gauchon, 2009) localisées loin des villages existants ou de centres urbains (François, 2007),

et dont l'équilibre économique dépend des investissements dans le secteur immobilier (Fablet, 2015), aucune recherche n'a été engagée en Suisse sur les quelques stations intégrées qui y ont vu le jour. Dans cette contribution, nous voulons, en prenant l'exemple de Thyon 2000 dans le canton du Valais, interroger la capacité de ces stations intégrées explorer le lien entre la rigidité d'un modèle touristique tel que celui de la station intégrée et le risque d'obsolescence de ce modèle. Notre questionnement porte donc sur un objet spécifique, les stations de sports d'hiver intégrées, car elles sont à la fois très contestées d'un point de vue social, environnemental et climatique (Vlès, 2019) mais restent prisées par les touristes durant la saison hivernale.

Nous proposons d'élargir le concept d'obsolescence qui associerait les destinations touristiques à de simples « produits touristiques » (Chadefaud, 1987 ; Suchet, 2015), les résumant uniquement à une dynamique d'offre et de demande, pour aller vers la prise en compte des systèmes de production de ressources territoriales dans les trajectoires de développement des stations (Darbellay, 2011). Nous nous référons ici au concept de ressource territoriale évoquée notamment dans le dossier spécial de la revue de géographie Alpine, 2012, « Fabriquer des ressources territoriales pour renouveler l'offre touristique dans les Alpes et les Pyrénées ». Si la rigidité est le résultat de la dépendance vers une ressource unique (la neige) dont la présence pourra dans un futur à moyen ou long terme devenir incertaine, nous proposons de penser l'agilité comme la capacité d'activer ou de valoriser des ressources territorialisées.

Le cas d'étude sur lequel nous appuyons l'analyse est la station valaisanne de Thyon 2000. Il s'agit d'un complexe des résidences touristiques, commerces, équipements sportifs, construit entre 1971 et 1978, à environ 2000 mètres l'altitude sur un domaine skiable appartenant au consortage de l'alpage de Thyon, en Val d'Hérens. Le projet, lancé par une société d'aménagement suisse, est issu d'une période de croissance du tourisme hivernal et s'inspire des stations intégrées construites dans les Alpes françaises. Pourtant, la conjoncture économique et politique de la Suisse des années 1970, amène assez rapidement la Confédération à adopter plusieurs règlements visant la stabilisation du marché immobilier en surchauffe et l'arrêt du « bridage du sol » de la part des investisseurs étrangers, bloquant ainsi divers projets de ce type. Conséquence, la station qui était en train de se construire, et qui avait prévu initialement d'héberger 9000 lits touristiques, s'arrête à moins de 2000.

I. Les facteurs de « rigidité » des stations intégrées de sports d'hiver

Nous verrons dans un premier temps les facteurs de rigidité du modèle des stations de sports d'hiver intégrées et leur construction dans le temps. La création d'une monoactivité basée sur une ressource naturelle, la neige, de moins en moins fiable sous l'effet du changement climatique, et des conditions topographiques spécifiques (pentes, orientation des pistes, etc.) a comme conséquence la constitution de sentiers de dépendance (Berard-Chenu et al, 2021). Afin de bien appréhender ces facteurs de rigidité, il nous faut définir le modèle de développement des stations intégrées. Dès leur création, ces destinations devaient répondre à un objectif principal : l'exploitation d'une ressource naturelle, la neige. a. Une mono-activité orientée vers le tourisme hivernal.

Les infrastructures de remontées mécaniques peuvent être considérées comme une industrie lourde, nécessitant des investissements conséquents et une masse critique de clientèle. La rentabilité de ces infrastructures repose sur deux éléments : la vente de journées skieurs et la construction immobilière, créant un lien de « dépendance » entre le domaine skiable et l'immobilier de loisir (Cf. figure 1). La commercialisation de ces destinations touristiques devient donc particulièrement importante avec la recherche constante de nouvelle clientèle souvent nationale ou internationale. Ce modèle touristique, centré sur l'exploitation de la neige, est donc fortement saisonnier et dépendant de l'enneigement.

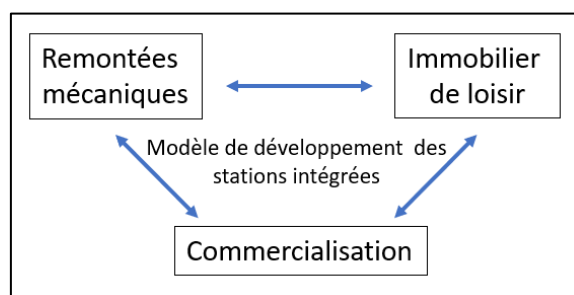


Figure 1. Modèle de développement des stations intégrées. Source : Anouk Bonnemains

Aux investissements liés aux remontées mécaniques (entretiens, implantation de nouvelles infrastructures), viennent s'ajouter les coûts de la mise en place de la neige de culture pour faire face à la diminution de la fiabilité de l'enneigement. Ces sentiers de dépendance sont un facteur de rigidité pour les stations intégrées, car ils entraînent une fuite dans le maintien des sports d'hiver. La comparaison des taux de fréquentation entre la saison hivernale et estivale est

révélatrice de cette rigidité, les taux de fréquentations sur Thyon 2000 par exemple sont de 80 % pour hiver et 20% pour l'été. Plusieurs points de blocage existent autour de la diversification de ces destinations, notamment pour le tourisme estival. Le premier est d'ordre environnemental, les sites d'implantations de ces destinations étant principalement étudiés pour l'hiver, en altitude, sur des alpages, au-dessus de la forêt. Ils ne correspondent pas toujours aux attentes de la clientèle estivale sur le plan paysager, mais également concernant la facilité d'accès. La seconde raison serait d'ordre social, la construction récente de ces sites en altitude éloignés des villages engendre une absence de patrimoine culturel. Enfin, le dernier point touche à la saisonnalité propre aux territoires de montagne, les travaux de rénovation sur les infrastructures (remontées mécaniques, bâtiments, etc.) ne peuvent se faire que l'été et viennent en contradiction avec le développement du tourisme estival.

b. Un modèle urbanistique et architectural « rigide »

L'orientation tournée uniquement vers la ressource neige a eu également des conséquences sur l'organisation spatiale de la station. En effet, les espaces s'articulent autour de la journée du skieur : les résidences doivent se situer les plus proches possibles à la neige, pour permettre au séjournant de sortir « ski aux pieds » ; les appartements ont des tailles petites, car toute la journée se déroule à l'extérieur, ou dans les équipements pour le loisir que sont offerts pour le soir, selon une idée qui tend à homogénéiser les besoins des touristes ainsi que l'offre.

Sur le plan urbanistique, le non-achèvement d'un projet ambitieux et qui basait son succès économique sur la fréquentation massive et sur les séjours longs a aussi provoqué l'éloignement spatial entre la partie construite du centre résidentiel et les accès aux remontées mécaniques, affectant l'une des qualités requises aux stations intégrées.

Enfin, concernant la relation de ces projets à l'environnement, l'histoire révèle les tensions dérivant d'une non-prise en compte, depuis les toutes premières phases, de la capacité de charge d'un site de haute montagne. Dans le cas analysé, par exemple, les problèmes d'évacuation des eaux usées sont traités assez tardivement, chose qui génère des tensions avec les territoires des communes situées en aval, et qui en subissent les conséquences. De plus, la station est construite sur un territoire pauvre de sources d'eau potable. Ainsi, pour en garantir la viabilité, les acteurs de la commune et de la station doivent négocier, non sans difficultés, des prélèvements d'eau d'une conduite hydraulique traversant le même site. Ces caractères engendrent une rigidité de

l'ensemble spatial vers toute transformation d'usage, ainsi qu'une fragilité à l'égard des changements environnementaux.

c. Une gouvernance tournée vers le développement hivernal

Les stations de sports d'hiver regroupent un ensemble d'acteurs touristiques très hétérogène tant en termes de taille qu'en termes d'organisation sur un territoire défini. La gouvernance des stations de sports d'hiver résulte des rapports de pouvoir entre ces acteurs. Les entreprises de remontées mécaniques étant au centre de la destination, leur poids dans les stratégies mises en œuvre dans les stations est encore prépondérant.

Dans le cadre de la réglementation suisse, les communes n'étant pas autorité organisatrice pour les remontées mécaniques, les sociétés de remontées mécaniques peuvent être totalement privées si les communes ne prennent pas de pourcentage dans le capital de l'entreprise. Concernant Thyon 2000 (l'entreprise de remontée mécanique de Thyon) sont capital-actions, de 8 millions de francs, est détenu à 30% par télé-Verbier, 30% par les communes de Hérémence, Vex et Sion et les 40% par de petits actionnaires privés. Cette société possède également une agence immobilière avec 200 appartements soit 1000 lits et de la restauration (2 restaurants) et une piscine. Il y a également un lien très fort avec l'office du tourisme de Thyon (Thyon Région), puisque le directeur de Télé-thyon est administrateur de cette société. Ce type de gouvernance qui s'oriente vers une gouvernance dite intégrée, *corporate model*, renforçant le rôle central d'un acteur dont l'intérêt principal est l'exploitation de la neige. Cet élément peut également être vu comme un point de rigidité vis-à-vis de la capacité d'une destination touristique à se renouveler et à intégrer de nouveau acteur.

II. Reconstruire un lien avec les ressources territoriales

La seconde partie de cette intervention souhaite analyser plus en détail le cadre actuel pour mettre en exergue l'obsolescence caractérisée par un déphasage entre un système touristique encore basé sur les rapports entre remontées mécaniques, immobilier, et leur commercialisation, et des systèmes de valorisation de ressources, que ces soient des ressources naturelles, économiques, patrimoniales, sociales actuellement plébiscités. Les stations intégrées ont basé leur modèle socio-économique sur des ressources tant environnementales, sociétales, économiques, foncières et architecturales qui s'avèrent être de plus en plus en tension du fait de leur déclin.

a. Les enjeux de protection de l'environnement et de réduction de GES

Nous avons déjà montré, en nous référant à l'enneigement de moins en moins fiable, que les changements climatiques ont de multiples impacts sur les stations de sports d'hiver, mais les stations de sports d'hiver, tout comme les autres destinations touristiques, ont aussi un impact sur le climat. Le transport est la principale source d'émission de GES pour venir en station, cette problématique nécessitant la mise en place de politiques et de stratégies spécifiques. La dépendance des stations de sports d'hiver intégrées à la voiture, mais surtout aussi à la clientèle internationale voyageant en avion dans une période de crise climatique impose de repenser ce modèle de développement.

D'un point de vue plus local, l'artificialisation du sol pour la construction immobilière et les travaux sur le domaine skiable pour faciliter la pratique du ski et/ou améliorer le maintien de l'enneigement est également en décalage avec les enjeux de protection de la biodiversité dans le contexte de la 6ème extinction de masse.

b. Diversification de l'économie et ancrage territorial

L'histoire industrielle nous a montré les conséquences d'une mono-économie sur les territoires lorsque ces derniers étaient confrontés à une crise. Les impacts sont multiples : sociaux-politiques, économiques et environnementaux. La plupart des destinations touristiques de montagne ne sont pas dans des situations aussi dramatiques pour le moment, néanmoins penser l'avenir de ces lieux dans le cadre des changements climatiques, environnementaux et sociétaux actuels devient nécessaire. Il s'agit d'admettre la possibilité, sur le long terme, d'un changement radical des usages touristiques de la haute montagne, comme Bourdeau l'assumait en 2009, préconisant un renversement de la fréquentation saisonnière impulsé par une hausse des températures, qui pourrait un jour remettre sur le devant de la scène la période estivale ou bien une résidentialisation des sites d'altitude.

La difficile diversification des stations de sports d'hiver intégrées est également à comprendre dans leur faible ancrage territorial. Leur construction en rupture avec un village et une saisonnalité très forte ne permet l'installation de population à l'année et donc le développement d'une économie résidentielle. Sur la station de Thyon 2000 seulement quelques personnes habitent dans la station à l'année.

c. Le patrimoine bâti et le paysage comme ressource

L'ensemble de Thyon 2000 est défini par les mêmes acteurs locaux comme étant « vétuste ». Le modèle de la semaine blanche est désormais dépassé, tout comme l'engouement pour une résidence dans des espaces restreints. Pourtant, la rénovation des appartements tout comme des espaces extérieurs ne se met pas facilement en place, à cause des régimes de propriété-partage et d'un progressif désintérêt et abandon des appartements de la part de leurs propriétaires. Cette problématique dite des « lits froids », que les acteurs voudraient pailler en construisant d'autres structures hôtelières, affecte également la tenue des activités commerciales sur place. C'est pour contraster ces problèmes qu'aujourd'hui l'agence immobilière Imalp essaye d'acquérir les appartements afin de les remettre sur le marché.

En effet, nous posons la nécessité de réfléchir au patrimoine bâti comme étant une ressource à valoriser. Les espaces vacants, sont des espaces « en attente ». Dans un scénario national qui impose une limitation à la construction de résidences secondaires et qui va dans la direction d'une diminution de la consommation du sol, les sites urbanisés en haute montagne peuvent constituer un patrimoine précieux. Ceci impose de re-découvrir certaines qualités de l'habiter en station, comme par exemple la salubrité du climat, le lien direct avec des espaces naturels, l'articulation efficace entre espaces privés et espaces communs. Pour permettre une reconversion de ces établissements vers des usages nouveaux il faudrait, au-delà du contrôle de la propriété, une réflexion multiscalaire visant à intégrer la station dans le territoire support : repenser les connexions villes-montagne, ou station-village, d'un point de vue de la mobilité, des services et des équipements technologiques. La figure 2 synthétise l'ensemble de ces liens entre le modèle de développement des stations intégrées et la valorisation des différentes ressources.

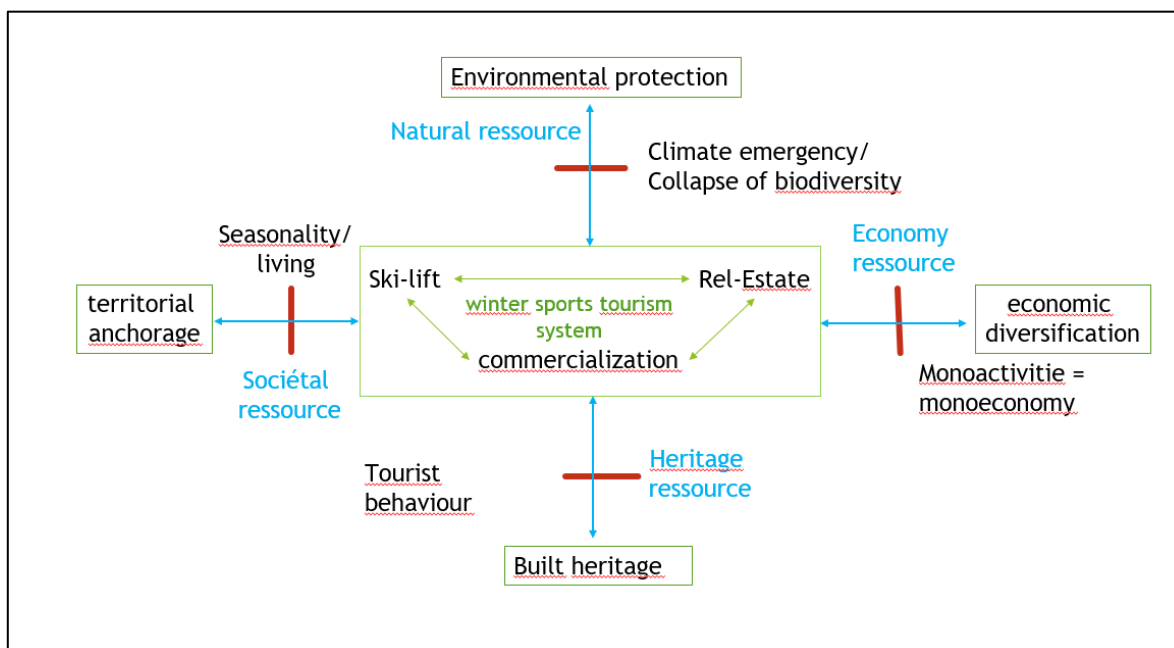


Figure 2 : Valorisation des ressources et modèle des stations intégrées. Source : Anouk Bonnemains et Caterina Franco

Cette présentation se veut avant tout une réflexion théorique et conceptuelle à partir des travaux de trois chercheur.e.s venant de trois disciplines : l'architecture avec une compréhension de l'évolution des stations de sports d'hiver à travers une approche multiscale, la science politique dans une optique d'analyse de la gouvernance des stations des destinations touristiques et leur capacité d'adaptation aux changements climatiques, et la géographie qui interroge les trajectoires des stations de sports d'hiver sous l'angle des échelles spatiales et temporelles.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

Achin C., George-Marcelpoil, E., 2013, « Sorties de piste pour la performance touristique des stations de sports d'hiver », *Tourisme & Territoires*, Vol3, pp67-92

Berard-Chenu L., 2021, « Trajectoires d'évolution des stations de sports d'hiver des Alpes françaises : la place de la production de neige ».Thèse Science du Territoire. Université Grenoble Alpes, 178p

Bourdeau Ph., 2007, *Les sports d'hiver en mutation : crise ou révolution géoculturelle ?*, Paris, Editions Hermès, 250 p.

Clivaz CH., Gonseth C., Matasci C., 2015, *Tourisme d'hiver : le défi climatique*, Lausanne Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Bonnemains, A. 2018, « Entre résilience et vulnérabilité d'un modèle de développement touristique. L'exemple des stations de haute altitude de Tarentaise », in *Vulnérabilités et Territoires*, sous la direction M. Gaimard, Kaïros édition , p87-104.

Fablet G., 2013, « La croissance immobilière des stations de sports d'hiver en Tarentaise », *Journal of Alpine Research*, Vol 101-3.

Gauchon C., 2009, « Les hivers sans neige et l'économie des sports d'hiver : un phénomène récurrent, une problématique toujours renouvelée », in *Neige et glace de montagne : Reconstitution, dynamique, pratiques*, Collection EDYTEM - Cahiers de Géographie, n°8, pp193-204.

Suchet A., 2015, « Pour en finir avec Butler (1980) et son modèle d'évolution des destinations touristiques. Le cycle de vie comme un concept inadapté à l'étude d'une aire géographique », in *Loisir et Société* , Vol 38:1, pp7-19.

Vles, 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, pp. 75-98

MOTS-CLÉS (5) :

Station de sports d'hiver, trajectoire, ressources, obsolescence, rigidité.