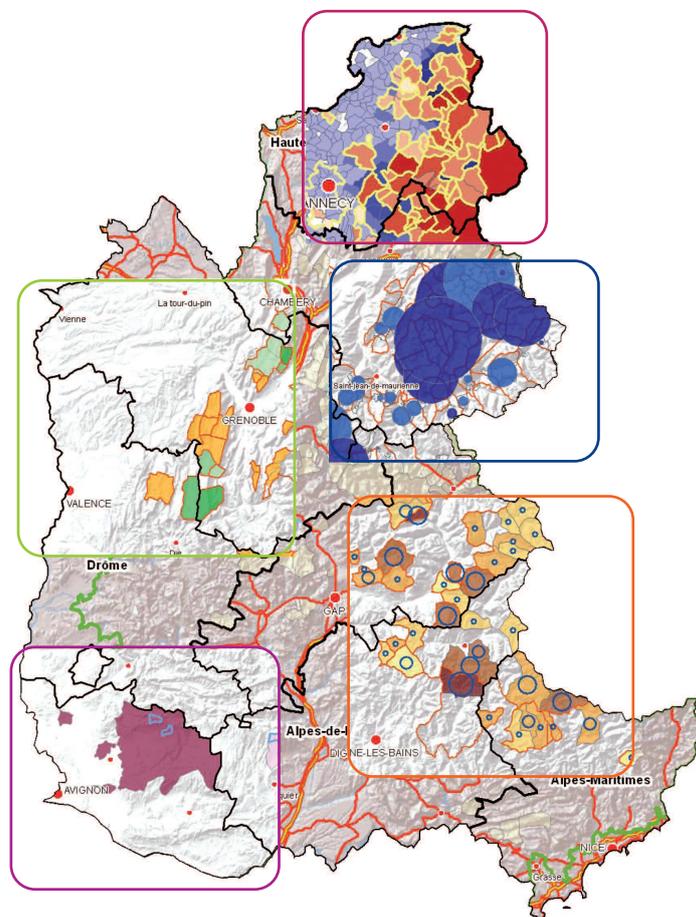




Atlas des stations du massif des Alpes



Réalisation
Hugues François

Coordination scientifique
Emmanuelle George-Marcelpoil

Avec la participation de
Gabriel Fablet, Frédéric Bray, Coralie Achin, André Torre, Jean-Baptiste Barré

Novembre 2012

N° PRESAGE 39.992

Préambule : pourquoi un atlas des stations ?	iii
Périmètre de l’atlas : les stations du Massif des Alpes	1
Qu’est-ce qu’une station dans la <i>BD Stations</i> ?	5
Chapitre 1 : Les DSF ou la rationalité économique à l’œuvre	15
1. Le parc des remontées mécaniques, élément clef de l’offre de ski	15
2. L’immobilier en station	24
Chapitre 2 : La gouvernance, pendant territorial du développement des stations de sports d’hiver	37
1. Modes de gestion des stations de sports d’hiver	39
2. L’organisation territoriale des stations de sports d’hiver	47
Chapitre 3 : Dynamique des communes supports de stations	71
1. Démographie communale.....	71
2. Approche sociale des stations : l’emploi dans les communes supports.....	77
3. Pistes pour l’étude des questions environnementales.....	84
Perspectives	89
Bibliographie	91
Table des figures	93
Table des tableaux	94
Table des cartes	95
Table des matières	97

Préambule :

Pourquoi un atlas des stations ?

Les travaux récents du Conseil National de la Montagne comme ceux du comité de massif des Alpes ont montré un déficit criant d'outils de connaissance indispensables au pilotage des politiques publiques en direction des espaces touristiques de montagne.

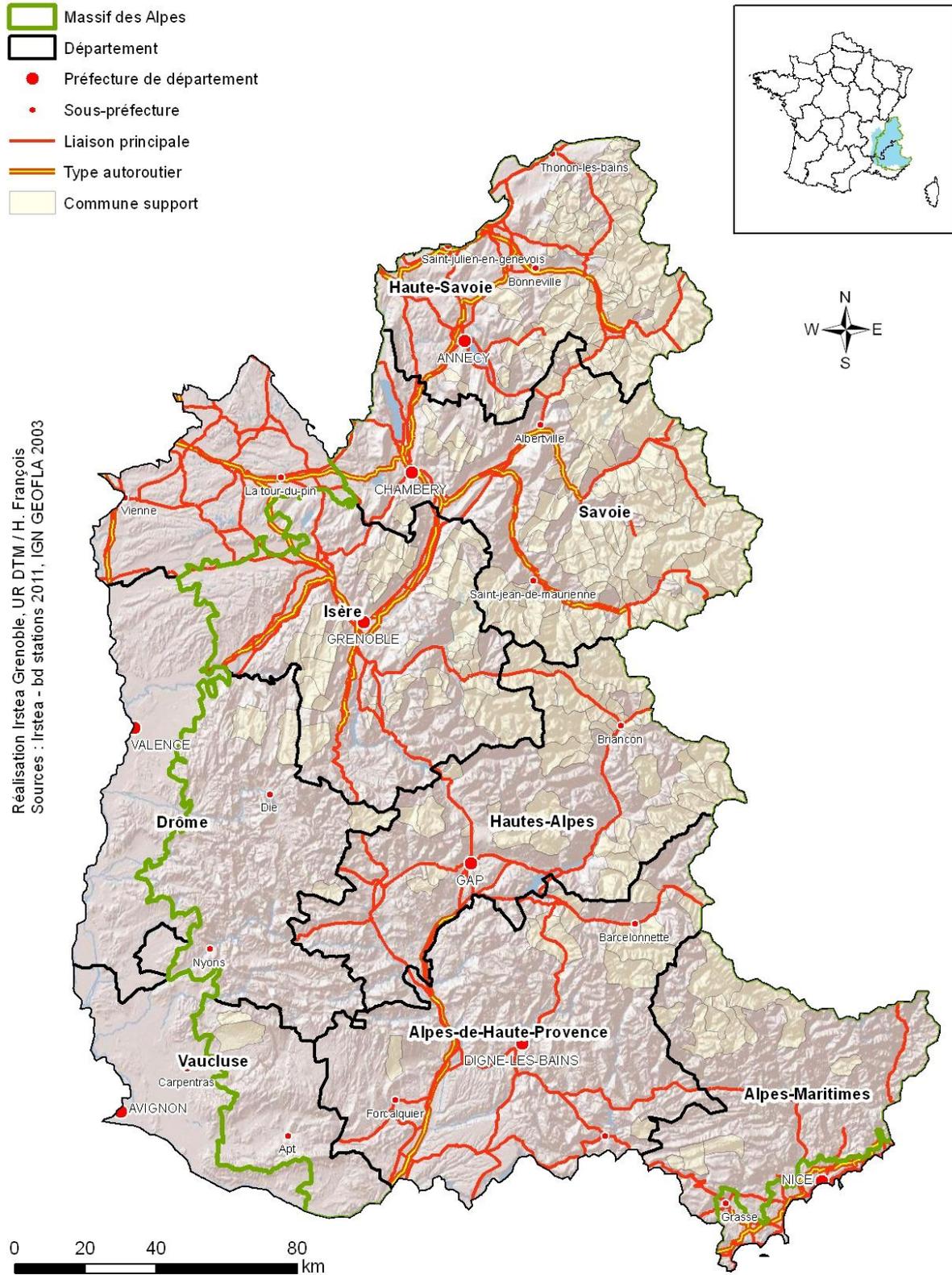
Conscient de cette difficulté, nous avons proposé dans le cadre des programmes de massif, de doter le territoire alpin d'un système d'informations qui permette, à tout moment, d'avoir une vision objective et dynamique de l'outil touristique alpin. En accord avec le comité de massif, le Cemagref-Centre de Grenoble (devenu Irstea) s'est vu confier cette mission. Il a choisi de s'appuyer sur un comité d'experts lors de différentes étapes de la démarche.

Cet atlas est le premier produit de ce système d'informations ; il permet une approche synthétique et dynamique du fonctionnement de l'unité de production touristique et de ses relations avec son territoire.

Il a vocation à susciter le dialogue au niveau interrégional entre acteurs politiques, opérateurs économiques et acteurs sociaux concernés par le devenir des territoires alpins. Pour cela, il a cherché à regrouper des données de natures très diverses (juridiques, économiques, environnementales...).

Le Comité de massif, le Commissariat de massif ainsi que les concepteurs de l'atlas sont à l'écoute des suggestions des lecteurs de ce document, afin de consolider un outil permanent de connaissance d'un secteur dont l'observation laisse à penser qu'il pourrait connaître d'importantes mutations.

Jean-Pierre CHOMIENNE,
Commissaire à l'aménagement, au développement et à la protection des Alpes



Carte 1 : périmètre de l'atlas et de la *BD Stations*

Périmètre de l'atlas : les stations du Massif des Alpes

Contexte

Cet atlas est, comme l'a souligné le Commissaire à l'aménagement et au développement des Alpes, le produit d'une commande du comité de massif des Alpes. En effet, le massif a dans le cadre de son schéma interrégional d'aménagement et de développement, approuvé en 2006, mis en avant la question du tourisme et plus particulièrement du tourisme de stations. Ainsi, le schéma a identifié des actions prioritaires pour le devenir des stations : *« le tourisme s'est progressivement imposé comme l'activité dominante des Alpes. ...Les objectifs sont de consolider les stations moyennes qui constituent un levier de développement pour l'ensemble du massif. La plupart de ces stations sont aujourd'hui confrontées à de nouveaux défis, en raison notamment du vieillissement de leurs installations touristiques d'hiver, d'une relative obsolescence de leur parc d'hébergement et de leur organisation urbaine ainsi que de l'évolution de la demande. Les solutions à rechercher devront être adaptées aux différents types de stations, selon leur situation financière, le niveau et la qualité de leurs équipements et leur sensibilité à l'aléa climatique. Ces projets de restructuration devront s'inscrire le plus possible dans une logique globale de vallée ou de territoire, permettant ainsi l'organisation de pôles touristiques. C'est à cette échelle que pourront être traitées notamment les questions telles que la professionnalisation, la formation des acteurs, l'annualisation des activités, l'accessibilité, l'organisation des services à la population et aux touristes, la promotion d'offres touristiques complémentaires »*. Parallèlement, les deux collectivités régionales Rhône-Alpes et Provence Alpes Côte d'Azur, parties prenantes du massif ont respectivement développé des politiques d'accompagnement des stations, et ce, depuis plusieurs périodes de contrats de plan Etat-Région et maintenant Contrats de projet.

Les stations moyennes constituent les objets privilégiés de l'action publique et l'élaboration et la mise en œuvre de ces politiques appellent une connaissance fine de ces stations moyennes, de leurs principales caractéristiques ainsi que des axes à améliorer dans le cadre d'un projet de territoire adapté. Dans ce contexte, le management, la professionnalisation des activités touristiques ou bien encore la qualité des hébergements touristiques et le vieillissement des installations constituent les éléments structurants des projets de territoires.

Cependant, si les stations moyennes sont l'apanage de l'accompagnement public, au nom de leurs difficultés structurelles et de l'injonction d'une diversification touristique, la lecture des autres catégories de stations se révèle également pertinente. En effet, si l'activité des stades de neige n'atteint pas celle des stations moyennes, ils constituent des formes particulières d'organisation territoriale des sports d'hiver et constituent une problématique particulière. De leur côté, les grandes stations contribuent directement à la spécialisation touristique de l'économie alpine et constituent des pôles de croissance qui structurent le développement des territoires. Pour autant, la pérennité de ces stations n'est pas une évidence et les grandes stations doivent également composer avec des difficultés (qualité du remplissage, vieillissement du parc immobilier, évolution de clientèles, concurrence internationale etc.)

En outre, la diversité des typologies de stations, menées depuis les années 60 et la grande difficulté à préciser les contours des stations dites moyennes, soulignent la nécessité d'une lecture globale des stations, appréhendées sur les mêmes bases. La constitution de cet

atlas sur les stations du massif des Alpes s'inscrit certes dans l'action publique en matière de tourisme de montagne mais revêt également des objectifs complémentaires, notamment de recherche. Il s'agissait pour le Cemagref devenu depuis Irstea, de mettre en perspective ses travaux et ses recherches menées depuis de nombreuses années sur les stations de sports d'hiver. En ce sens, en complément des cas d'étude particuliers sur lesquels s'appuient nos travaux antérieurs, notre objectif visait à offrir un tableau synthétique et surtout systématique des stations sur ce périmètre.

Objectifs et méthodologie de l'atlas

Pour répondre à cette finalité de recherche en lien avec l'action publique à différentes échelles, la conception de l'atlas a également revêtu un objectif méthodologique important. En effet, malgré le poids économique représenté par les stations alpines, dans toute leur diversité, malgré les enjeux auxquels elles sont aujourd'hui confrontées, la filière ne disposait pas d'un diagnostic systématique partagé, fondé sur la mobilisation de données éprouvées et surtout d'une définition objectivée d'une station.

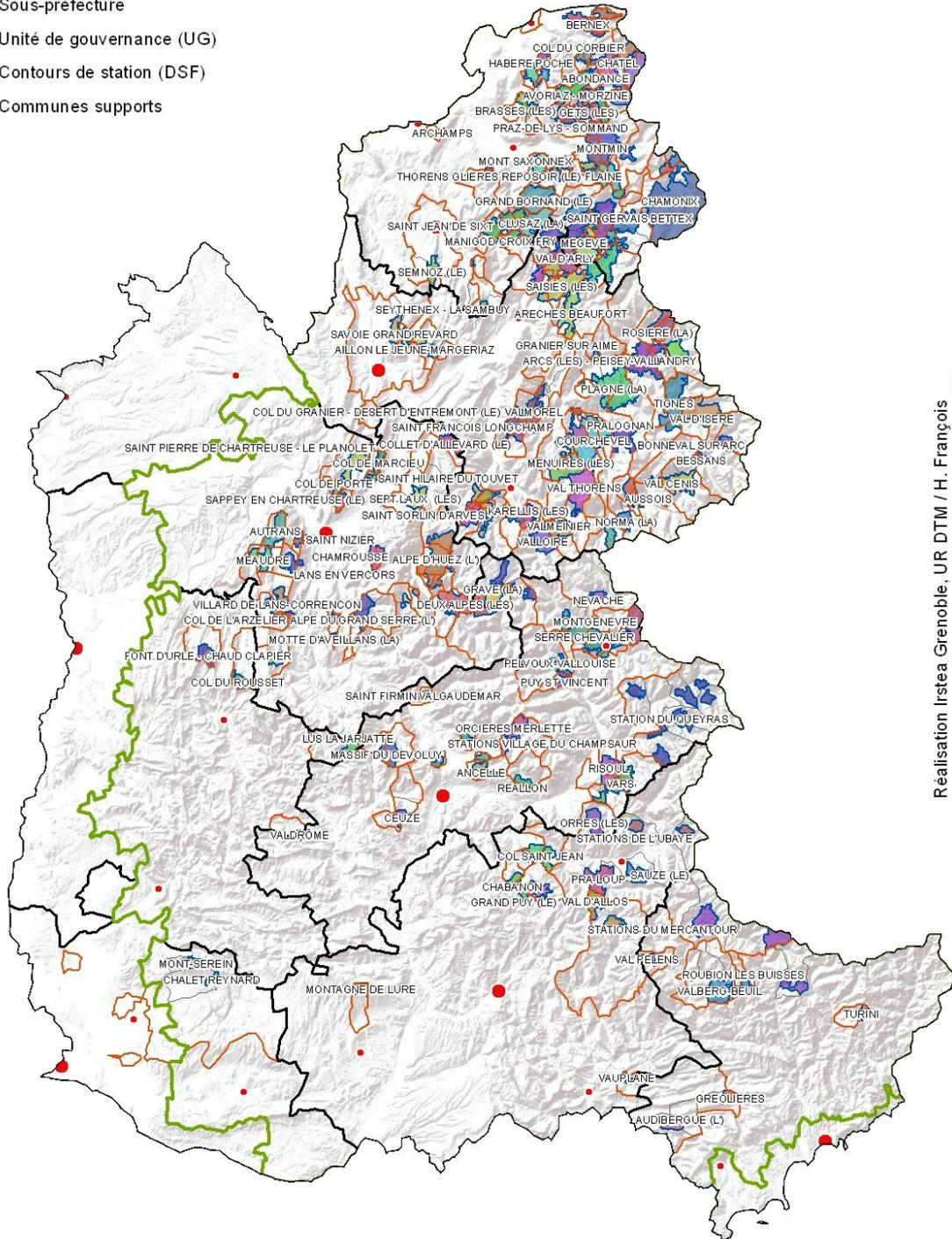
Dans ce contexte, la réalisation de l'atlas a donc revêtu plusieurs objectifs : 1. Identifier les stations dans toute leur variété et, en se fondant sur les mêmes principes, apporter des éléments de compréhension des configurations d'acteurs à l'œuvre au sein des stations ; 2. différencier les stations en fonction de leurs caractéristiques économiques, sociales, politiques et environnementales pour 3. favoriser l'identification et la qualification des dynamiques futures de ces destinations.

Le recueil d'informations relatives aux stations, l'élaboration d'indicateurs ainsi que les analyses thématiques ont reposé sur l'expertise de l'équipe de recherche. De fait, la constitution de la *BD Station*, outre les travaux déjà évoqués dans le domaine des sports d'hiver et de l'aménagement de la montagne s'est appuyée sur l'expertise de F. Bray et A. Torre dans le domaine des systèmes d'information, sur l'architecture du Système d'Informations préexistante et intégrée à l'architecture réseau d'Irstea avec l'appui d'E. Maldonado. Une partie des développements ont également été réalisés avec G. Fablet en lien avec sa recherche doctorale sur les dynamiques foncières et immobilières en stations.

En parallèle, l'étude a également bénéficié de la mise en place d'un comité de suivi, associé tout au long de la démarche. Ainsi, outre le financeur de l'étude, les acteurs de l'aménagement de la montagne, représentants du monde politique (ANEM, ANMSM), de la sphère socioprofessionnelle (France Montagne, DSF, ...), des services d'Etat (STRMTG, DREAL) et du monde civil (CIPRA) ont participé périodiquement aux réunions de présentation de l'état d'avancement de l'étude et de la réalisation de l'atlas. Cependant, les choix méthodologiques retenus et les analyses thématiques présentées dans cet atlas restent de la responsabilité de l'équipe de recherche.

En préambule de ce document, nous détaillerons les choix méthodologiques qui ont présidé à la création d'une base de données de l'ensemble des stations du massif, selon des critères de domaines skiables, d'altitude, de types d'autorités organisatrices. Une fois cette base méthodologique précisée, le premier chapitre mettra l'accent sur les domaines skiables en les qualifiant au regard de leur parc de remontées mécaniques et immobilier. Le deuxième chapitre explicitera les modes de gouvernances des stations, selon deux clefs de lecture principales, d'un côté, la diversité des modes de gestion et leurs fondements et de l'autre, l'organisation territoriale des autorités organisatrices supports. Enfin, le dernier chapitre reviendra sur les dynamiques socioéconomiques et environnementales des communes concernées par les stations de sports d'hiver.

- Massif des Alpes
- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Unité de gouvernance (UG)
- Contours de station (DSF)
- Communes supports



Réalisation Irstea Grenoble, UR DTM / H. François
Sources : Irstea - bd stations 2012, IGN GEOFLA 2003



Carte 2 : Les stations de la BD Stations

Qu'est-ce qu'une station dans la *BD Stations* ?

Les limites du secteur ou de l'activité touristiques sont particulièrement difficiles à déterminer : comment distinguer ce qui relève de cette économie particulière de la consommation courante ? Si certains services apparaissent comme dédiés au tourisme, notamment l'hébergement, pour d'autres (restauration, loisirs ou consommation de biens et services divers), la part respective du tourisme et de l'ordinaire est plus difficile à évaluer. Dès lors, comment distinguer les différentes formes de destinations touristiques, notamment celle de la station ? Cette difficulté de caractérisation, ou cette impossible définition, s'illustre parfaitement dans le *Dictionnaire de la géographie* dirigé par J. Lévy et M. Lussault (2003) dans lequel aucune entrée n'est réservée à la notion de station touristique qui doit alors se lire en filigrane des divers concepts dont elle est un cas d'application. Ainsi, les entrées « *diversité* », « *dynamique spatiale* » et « *tourisme* » présentent la spécialisation fonctionnelle comme la caractéristique centrale de la notion de station touristique entièrement vouée au séjour des touristes. *A contrario*, la définition proposée par l'équipe MIT (2008), si elle reconnaît un certain degré de spécialisation, considère la station comme une combinaison de fonctions : « *un lieu urbain [i.e. présence d'une population permanente en référence à R. Knafou et al., 1997] où l'activité touristique est dominante, qui a des fonctions touristiques et urbaines peu ou pas diversifiées* ».

Ainsi, la station n'est pas un objet purement touristique mais doit également assumer une dualité de fonctions. La station apparaît donc comme une forme d'organisation permettant l'articulation de ces deux fonctions : « *un système territorial de production et de distribution de biens et de services de loisirs : unité spatiale organisée d'hébergements et d'équipements offrant un ensemble de prestations généralement diversifiées, elle est gérée comme une ville, mais aussi comme un pôle de vente de services regroupant des entreprises variées* » (Vlès, 1996). Effectivement, l'offre touristique repose généralement sur une myriade d'acteurs proposant des prestations complémentaires dont l'assemblage permet de construire un séjour. La complémentarité, le plus souvent envisagée sous l'angle du trio hébergement-restauration-loisirs doit faire l'objet d'une attention toute particulière en ce qui concerne le dernier de ses membres. En effet, si les autres services sont indispensables au déroulement du séjour, la motivation repose avant tout sur les loisirs dont l'organisation et la cohérence constituent des critères essentiels de définition de l'offre touristique. La spécialisation évoquée précédemment prend ici tout son sens : les fonctions touristiques se structurent autour d'une offre centrale, clairement identifiée et qui contribue à la qualification de la station (cf. également le recours à la notion de station comme facteur d'hétérogénéité de l'espace pour illustrer l'entrée « *mobilité spatiale* » chez Lévy et Lussault, 2003) : stations de sports d'hiver, balnéaire, thermale, climatique, de nature, verte, etc.

Dans le cas de la station de sports d'hiver, la qualification est d'autant plus évidente qu'elle repose sur des équipements caractéristiques, les remontées mécaniques, qui conditionnent l'accès à des espaces de pratique restreints. La présence de remontées mécaniques a donc constitué un critère déterminant dans la définition de la population d'individus rassemblés au sein de la *BD Stations* développée au sein du SIDDT à Irstea Grenoble¹. Nous considérons ainsi une acception stricte des stations de sports d'hiver liée au modèle d'aménagement touristique de la montagne qui s'est mis en place après la Deuxième

¹ La constitution de la *BD_Station*, outre les travaux antérieurs dans le domaine des sports d'hiver et de l'aménagement de la montagne s'est appuyée sur l'expertise de F. Bray et A. Torre dans le domaine des systèmes d'information, sur l'architecture de Système d'Informations préexistante et intégrée à l'architecture réseau d'Irstea avec l'appui d'E. Maldonado. Une partie des développements ont également été réalisés en partenariat avec G. Fablet, dans le cadre de sa thèse portant sur les dynamiques foncières et immobilières en station.

Guerre Mondiale (Marcelpoil et al., 2010). Facteur déterminant, la centralité des remontées mécaniques contribue à la définition de notre objet mais ne doit pas en masquer la diversité. Nous avons donc fixé un seuil très bas, au moins deux téléskis ouverts systématiquement l'hiver, pour créer un nouvel enregistrement dans la base de données. Cela nous permet de prendre en considération les destinations de montagne hivernales dans lesquelles le ski est un élément du bouquet de services offerts sans le polariser totalement. Cette liberté avec la notion de station présentée précédemment est indispensable à plus d'un titre.

Le marché des sports d'hiver évolue et les politiques publiques qui les accompagnent également. La notion de diversification touristique apparaît aujourd'hui comme un mot d'ordre largement revendiqué jusqu'à la transformation de l'expression stations de sports d'hiver en station de montagne. Afin de saisir la diversité des situations que recouvre cette dénomination, il convenait donc de prendre également en considération des cas dans lesquels le ski alpin n'est pas systématiquement dominant mais contribue à la définition des formes locales de développement. A l'image de l'engagement national en faveur du développement des stations de sports d'hiver, les pouvoirs publics locaux se sont souvent impliqués dans la recherche d'un « effet station » en soutenant directement ou indirectement l'implantation de remontées mécaniques sur leur territoire.

Du point de vue de la gouvernance, il est également nécessaire de saisir la diversité des modes de gestion. La loi Montagne² a en effet entériné ce rôle des remontées mécaniques dans l'aménagement du territoire en faisant de leur gestion un service public sous la responsabilité des communes ou de leurs groupements. Quelle que soit l'importance des équipements sur leur territoire, les collectivités locales concernées doivent les prendre en charge. Le département peut également jouer ce rôle mais cette réalité est moins évidente. Il constitue une autorité plus lointaine dont l'action en la matière ne saurait supplanter ou s'imposer à celle de la commune. Il s'agit plutôt de reconnaître et de préserver l'implication historique des départements aux côtés des communes sous des formes diversifiées depuis l'expérience fondatrice de Courchevel (Marcelpoil et al., 2010).

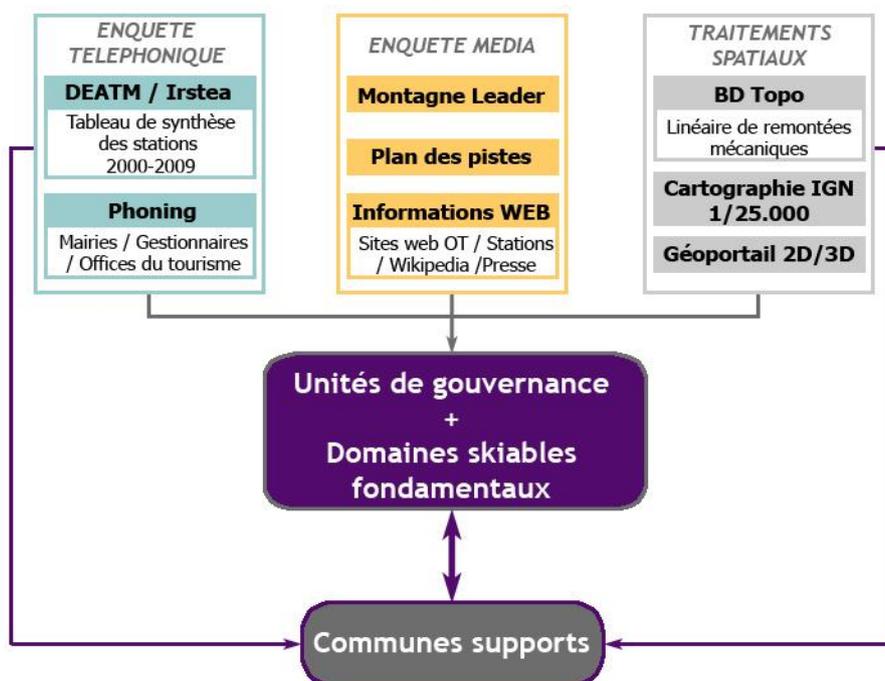
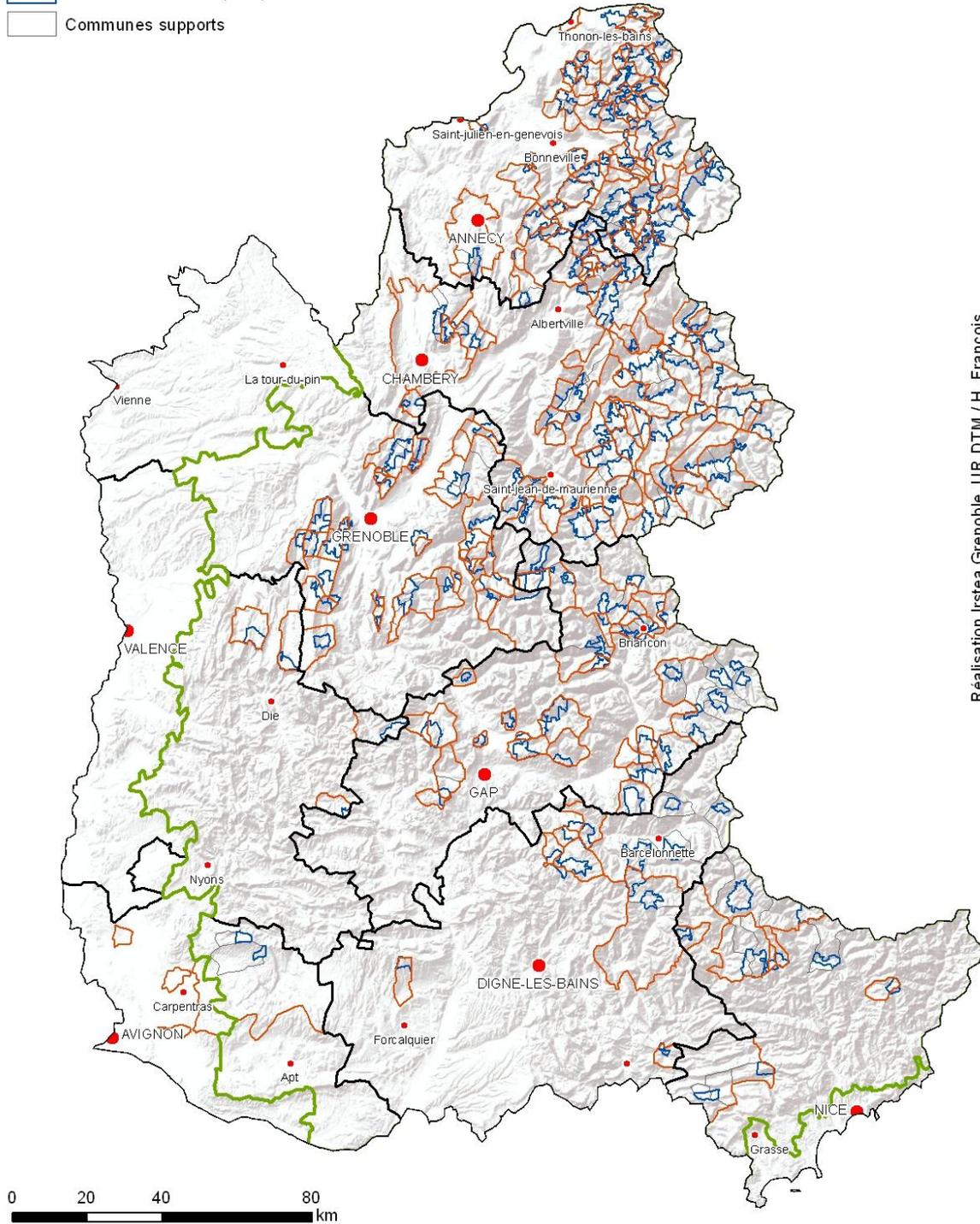


Figure 1 : Méthodologie de constitution de la *BD Stations*

² Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne.

-  Massif des Alpes
-  Département
-  Préfecture de département
-  Sous-préfecture
-  Unité de gouvernance (UG)
-  Contours de station (DSF)
-  Communes supports



Réalisation Irstea Grenoble, UR DTM / H. François
Sources : Irstea - bd stations 2012, IGN GEOFLA 2003

Carte 3 : Unités de gouvernance et Domaines Skiabes Fondamentaux

L'identification des collectivités responsables n'est pas une entrée suffisante pour saisir le fonctionnement d'une station et les dynamiques économiques qui l'animent. Tant en termes de domaines skiables que d'hébergements, une station de sports d'hiver peut en effet s'étendre sur plusieurs territoires communaux. L'échelon de l'exploitant de remontées mécaniques, le plus souvent porteur de l'offre commerciale, constitue une entrée fondamentale. La prise en considération de ces deux niveaux de gestion constitue les briques fondamentales de la *BD Stations* qui a ainsi été constituée comme une « métabase ». La combinaison des différents niveaux d'appréhension de la station permet d'intégrer des données en provenance de partenaires divers, et ce, quels que soient leurs points de vue.

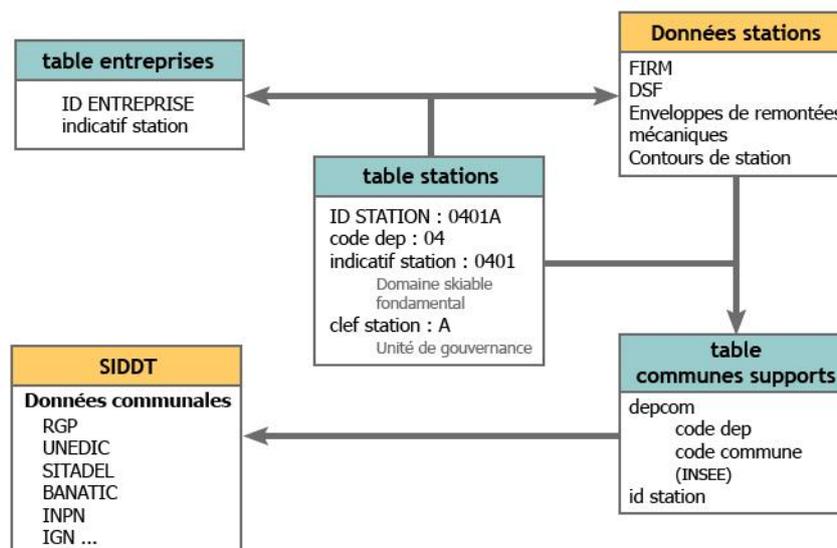


Figure 2 : Organisation de la *BD Stations*

Cette organisation de la base de données s'appuie sur les travaux antérieurs menés par l'Irstea (ex Cemagref). Historiquement, l'Observatoire de la montagne et le SEATM (Service d'Etudes et d'Aménagement Touristique de la Montagne, SEATM, aujourd'hui DEATM, pour Direction) avaient procédé à un premier recensement, à dire d'experts, croisant sites de pratiques (remontées mécaniques) et pôles d'hébergement. Bien qu'il ait permis à la DEATM de constituer et d'administrer une base de données sur les stations de sports d'hiver, celle-ci n'intégrait pas la notion de gouvernance. Or, l'articulation autorité organisatrice / exploitant, plus proche de la réalité de l'organisation des stations et de leur fonctionnement constitue un moyen plus systématique d'observer les stations.

- Les **Unités de Gouvernance (UG)** sont les autorités organisatrices du service public des remontées mécaniques. Par définition, il s'agit des communes et de leurs groupements ainsi que des départements. Cette notion doit être distinguée de la notion de « commune support » de station qui est le support physique des remontées mécaniques à proprement parler. Il s'agit d'une information complémentaire intégrée à la *BD Stations*. Ainsi, le département pourrait gérer des remontées mécaniques sur le territoire de certaines communes supports, qui ne sont pas autorités organisatrices. En réalité, cette situation ne se présente pas et la gestion des remontées mécaniques est partagée quand le département est présent. En revanche, de manière plus fréquente bien que mesurée, certaines communes sans être supports de station peuvent contribuer au rôle d'autorité organisatrice par leur appartenance à un EPCI, Etablissement Public de Coopération Intercommunale, qui assure cette mission de gouvernance.
- Cette organisation des autorités organisatrice n'est toutefois pas la norme. Souvent, la gestion administrative des stations est éclatée au regard du fonctionnement

commercial de la station. Ce phénomène s'explique par la diversité des modes de gestion qui peuvent être mis en œuvre depuis la gestion directe, la régie municipale ou intercommunale jusqu'à la concession totale à un opérateur privé ou parapublic (SEM, Société d'Economie Mixte). Dans ce cas, l'exploitant a tout intérêt à considérer globalement le périmètre du domaine skiable, unité à laquelle s'organise concrètement l'offre commerciale : il s'agit d'un **Domaine skiable Fondamental (DSF)**.

L'articulation entre ces deux approches des stations conditionne en partie leurs modalités d'ancrage territorial et constitue de fait un révélateur de l'intensité et de la nature des liens entre ces deux entités. Pour les besoins de l'Atlas et afin d'augmenter le potentiel de croisement de nos données avec des données tiers, il était primordial de trouver le pendant spatial de ces objets. La représentation des UG conduit à trois cas de figure particuliers.

Tout d'abord, le cas de la commune autorité organisatrice est bien évidemment le plus simple et, la composition des EPCI étant connu (source BAsE NATionale sur l'InterCommunalité, BANATIC, DGCL), il devient également possible d'en dessiner les contours sur la base de l'information communale fournie par l'IGN.

L'analyse se complique quand on s'intéresse au contraire au niveau infra-communal, dans le cas où le territoire d'une même commune comporte plusieurs stations et où elle est donc pluri-autorité organisatrice. Enfin, la situation est similaire dans le cas où la commune partage ce rôle avec le département. Dans ces deux cas précis, il n'existe aucun critère réel de découpage spatial cohérent avec l'objet station.

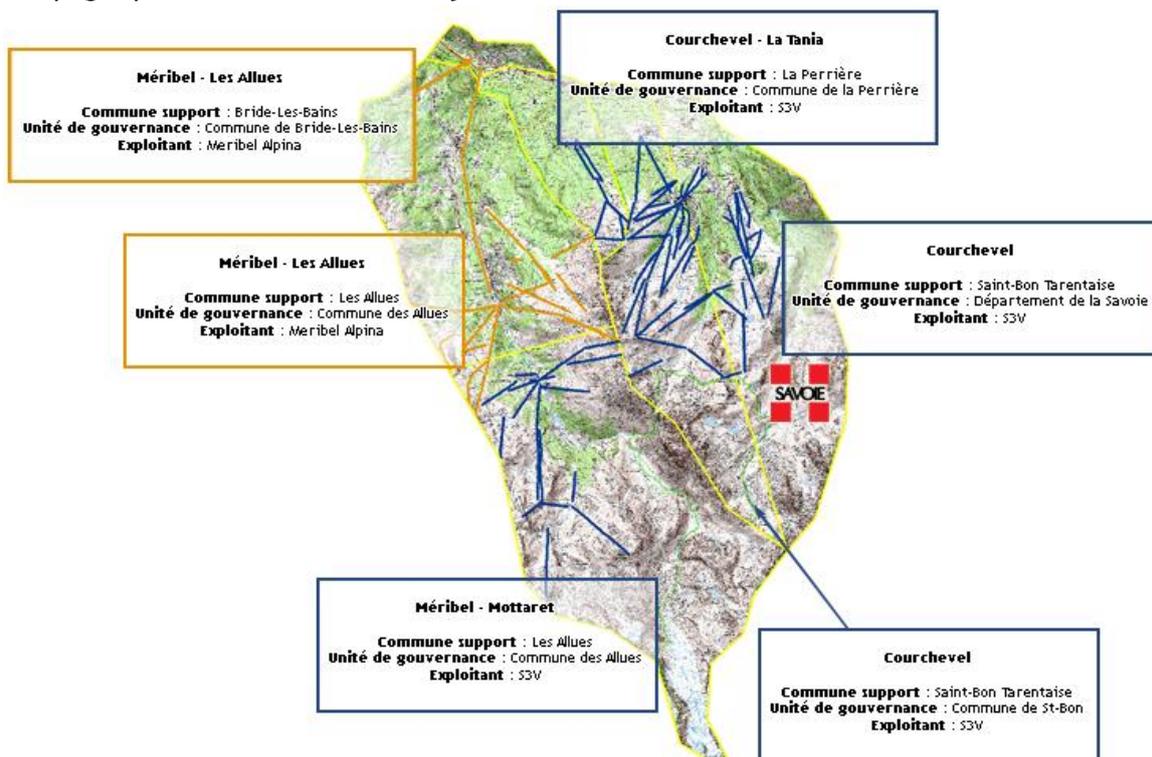


Figure 3 : Courchevel / les Allues, un cas révélateur du fractionnement des UG

Afin de disposer d'un support de représentation, nous avons choisi d'effectuer un découpage arbitraire et de le rendre aussi visible que possible afin de ne pas induire le lecteur en erreur. Dans le cas de stations multiples sur un même territoire, nous avons cherché à nous caler sur les espaces de pratiques, mais en découpant toujours les polygones de manière simplifiée, autant que possible à l'aide d'une simple droite, sans sommet intermédiaire, « intersectant » les contours du polygone représentant la commune. La Figure 3 ci-après nous

présente les cas de Saint-Bon-Tarentaise qui partage le rôle d'autorité organisatrice avec le département savoyard et celui de la commune des Allues qui doit composer avec la présence de deux stations sur son territoire.

En ce qui concerne les DSF, il n'existe pas réellement de base exhaustive spatialisée des stations et de leurs domaines skiabiles. Au niveau des remontées mécaniques, la base de données FIRM (Fichier Informatisé des Remontées Mécaniques, produite et administrée par le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés, STRMTG, chargé du contrôle des installations) ne comporte pas réellement de données spatialisée³. A ce jour, nous avons identifié deux sources principales pour disposer des linéaires de remontées mécaniques géo-référencés : *Open Street Map (OSM)* et la *BD Topo* de l'IGN. La première semble plus à jour du fait de sa dimension collaborative mais peut cependant se révéler lacunaire. Pour en évaluer la couverture, nous avons opéré quelques tests de comparaison avec la *BD Topo*. Ils soulignent la nécessité d'un travail plus approfondi (appariement avec le fichier FIRM pour distinguer les restructurations du parc de remontées mécaniques, par exemple quand une remontée vient en remplacer deux, consécutives et moins puissantes, des appareils manquants).

La *BD Topo*, plus complète, présente toutefois quelques erreurs et problèmes de mise à jour. Elle a cependant l'intérêt de couvrir l'ensemble du massif de manière homogène et d'être construite en cohérence avec les autres données présentes dans la base, notamment la couche de bâtiments que nous allons utiliser par la suite. La construction des « enveloppes de remontées mécaniques » nous a permis d'observer avec précision les informations fournies par l'IGN, en les croisant avec les fonds de carte TOP25 et les plans des pistes de différentes stations.

Ces enveloppes ne prennent pas en compte les particularités du relief et ne sauraient être assimilées aux contours des domaines skiabiles ou à l'emprise des pistes de descente. Elles permettent seulement d'en avoir une approximation, fidèle au principe selon lequel les pistes de descente doivent permettre d'emprunter de nouveau une remontée mécanique. Elles se révèlent utiles en termes de représentation graphique de l'emprise des appareils et sur un plan pratique, pour les regrouper par exploitant en vue de traitements ultérieurs. En outre, le recensement spatial des remontées mécaniques nous a permis de fiabiliser et de compléter la liste des communes supports et des autorités organisatrices, mettant parfois à jour des situations floues aux marges des domaines skiabiles.

³ il existe une référence à la commune sur laquelle sont implantées les remontées mécaniques et notamment leur motrice, mais le recueil de cette information est récent et non systématique en fonction des implantations locales du STRMTG - délivrant les autorisations d'exploitation des appareils, le STRMTG est plus souvent en relation avec l'exploitant qu'avec l'autorité administrative.

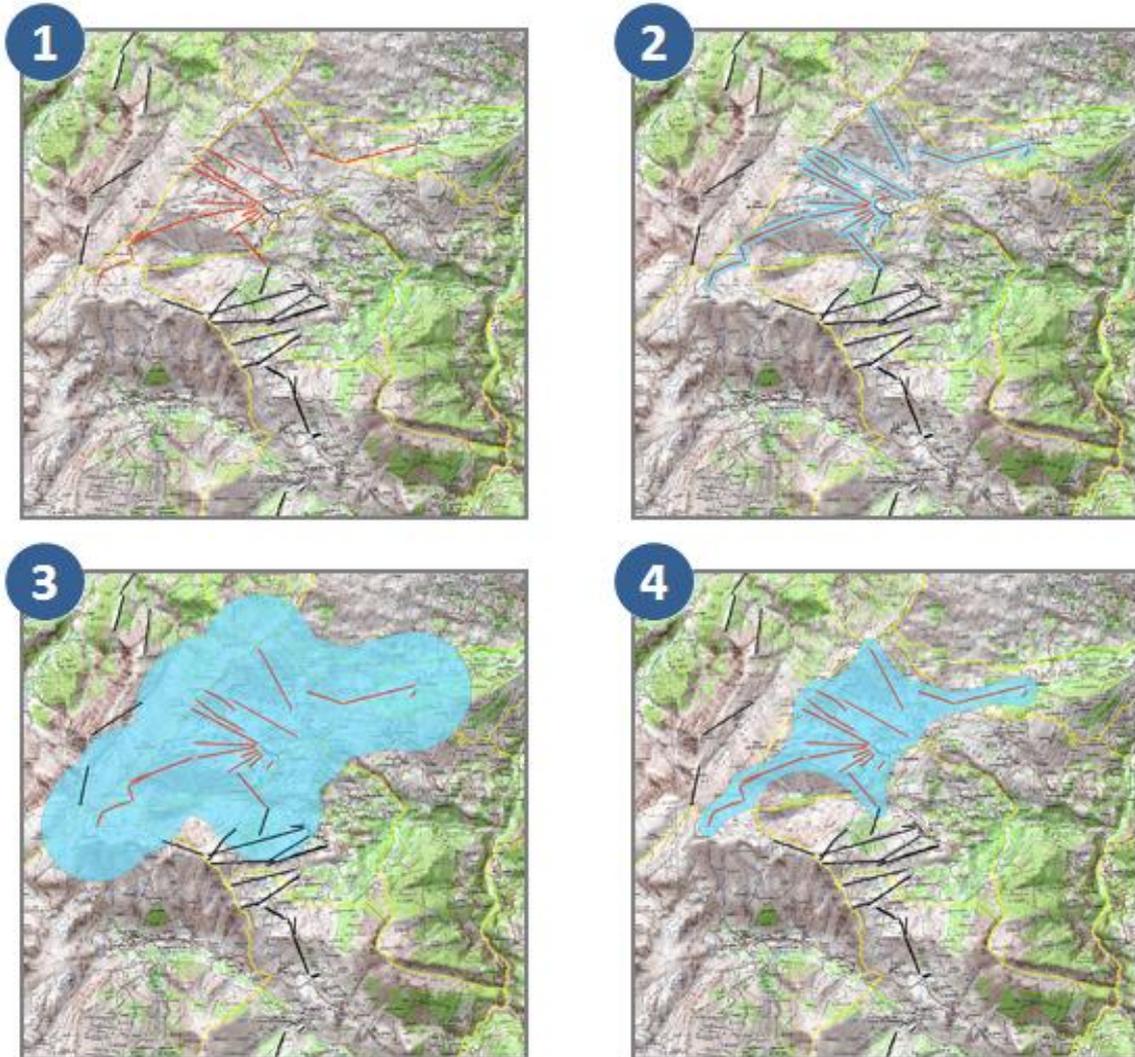
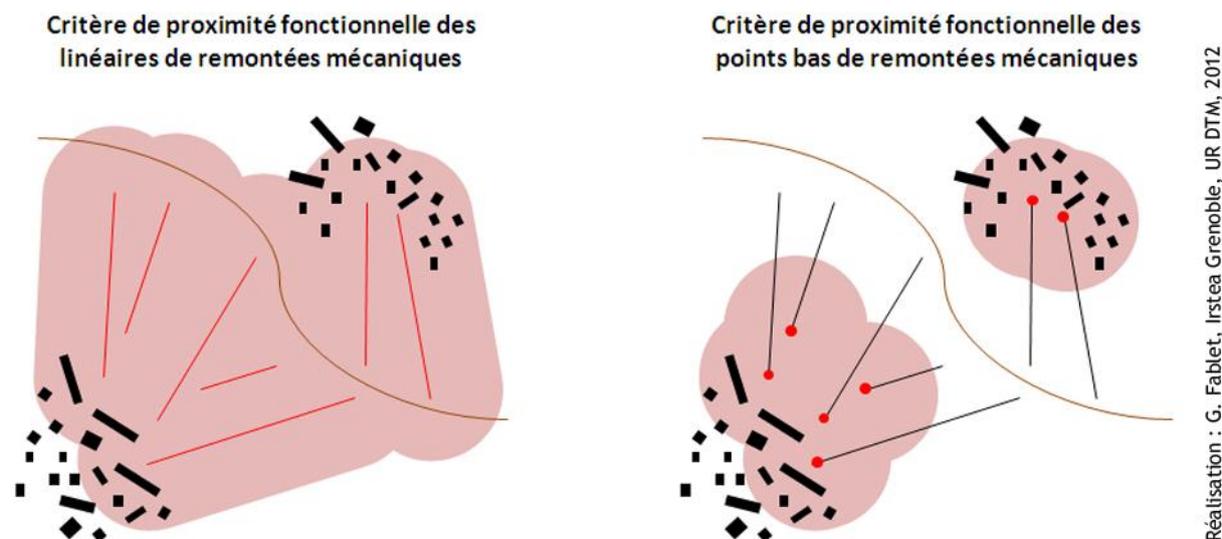


Figure 4 : Construction des enveloppes de remontées mécaniques

A chaque étape, les opérations suivantes sont effectuées :

1. Sélection des linéaires de remontées mécaniques associés à un DSF
2. Création d'un tampon de 100 m. et fusion des polygones générés
3. Dilatation (tampon) de 1000 m.
4. Rétractation (tampon négatif) de 900 m.

Dans le prolongement de ce premier travail portant sur les remontées mécaniques, nous nous sommes intéressés à la question immobilière. Considérant que la pratique du ski justifie le séjour touristique, nous avons voulu distinguer l'immobilier de station au regard de sa continuité spatiale avec les appareils. Cette approche s'articule en deux temps : sélection des bâtiments « en front de neige » puis de ceux dans le prolongement. La source de données utilisée est la couche « *Bâti indifférencié* » de la *BD Topo* : « *bâtiment de plus de 20 m², ne possédant pas de fonction particulière pouvant être décrit dans les autres classes de bâtiments surfaciques [i.e. ni administratif, ni industriel, commercial, agricole ou terrain de sport] : bâtiments d'habitation, d'enseignement...* ». L'origine des remontées mécaniques (extrémité du linéaire à l'altitude la plus basse, obtenue par croisement avec le Modèle Numérique de Terrain à 25 m. de l'IGN) constitue le point de départ de ce processus de sélection. Partir du point bas des remontées mécaniques permet d'échapper à des effets de seuils liés à la proximité de stations séparées par une crête (cf. Figure 6).



Réalisation : G. Fablet, Irstea Grenoble, UR DTM, 2012

Figure 5 : Sélection des bâtiments à proximité des remontées mécaniques (linéaire / point bas)

Cette approche mobilise donc deux seuils distincts pour lesquels différentes valeurs ont été testées (Fablet, 2012) et celles de 300 m. et 200 m. finalement retenues : le bâti associé à un DSF se définit ainsi comme une première couronne de bâtiments situés à 300 m. du point bas de ses remontées mécaniques et des couronnes successives, chacune composée des bâtiments situés à moins de 200 m. de ceux de la couronne précédente. Le critère pour départager un candidat entre deux DSF est le nombre d'itérations nécessaires pour les sélectionner dans le cas de chaque DSF. Cette sélection constitue en tant que telle une information intéressante pour l'étude des stations et de leurs dynamiques foncières et immobilières⁴. La construction des contours des DSF repose ensuite sur les divisions cadastrales de la *BD Parcellaire*. Elles correspondent à une « section ou à une subdivision de section. Dans la plupart des cas, une division cadastrale correspond à la partie du plan contenue dans une feuille cadastrale, mais certaines feuilles peuvent contenir plusieurs sections » Leur processus de sélection clôt la démarche de définition spatiale du Domaine Skiable Fondamental (DSF) (cf. Figure 6) :

1. Sélection des remontées mécaniques
2. Sélection du bâti et des divisions cadastrales supports de cette urbanisation de station
3. Ajout des divisions cadastrales qui accueillent seulement des remontées mécaniques
4. Bouchage des divisions cadastrales enclavées
5. Fusion de l'ensemble des divisions cadastrales sélectionnées pour un DSF

⁴ Le développement de la *BD Station* converge ici avec les travaux de thèse de G. Fablet au sein de l'UR DTM à l'Irstea Grenoble.

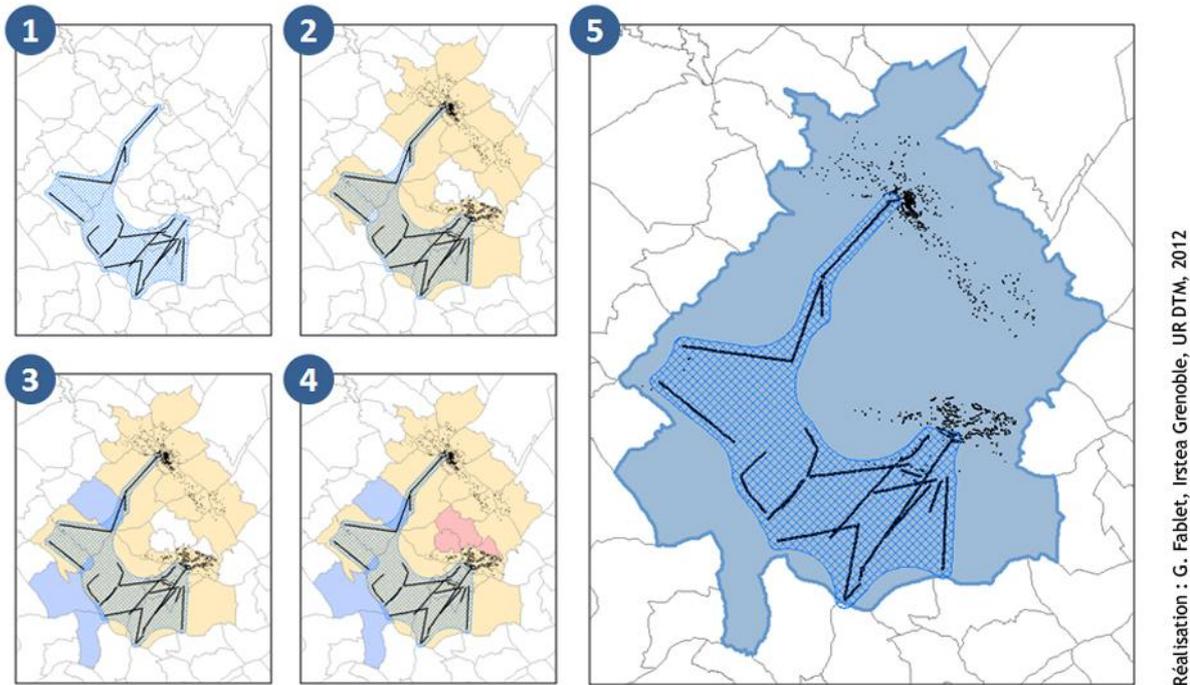


Figure 6 : Construction des contours des DSF

Cette approche de la station par les bâtiments vient compléter notre démarche et propose de regarder les stations de sports d'hiver différemment. Le discours dominant consiste aujourd'hui à dénoncer la « perte de lits », les « lits froids » voire « congelés » comme source centrale des maux avec lesquels les stations doivent composer. Les différentes expériences de recension des lits marchands et de leur fréquentation expliquent le succès des études ponctuelles comme celles proposées par les cabinets Comète ou Pamir Conseil, mais dont le périmètre dépend avant tout de leurs commanditaires et de leurs demandes particulières. Notre approche repose au contraire sur une définition systématique du bâti concerné. La population de bâtiments sélectionnée ainsi convient tout particulièrement à l'étude d'un ensemble de stations (du massif alpin comme c'est le cas pour cet atlas, mais aussi à des échelles inférieures et supérieures), afin de saisir les facteurs déterminants des dynamiques foncières et immobilières, notamment dans une analyse de la morphologie urbaine et des formes de croissance des stations (Fablet, 2012). L'approche spatiale nous permet effectivement de faire le lien avec des données attributaires plus fines que celles dont nous disposons traditionnellement, notamment celles de la DGI réunies dans le fichier MAJIC II. Néanmoins, l'usage de ces données est actuellement en cours de test sur une zone réduite et ne pourra pas être présenté dans le cadre de cet atlas. La Figure 7 nous montre ainsi un exemple de traitement sur la base des informations fournies par MAJIC au niveau parcellaire.

En tant que telle, la sélection du bâti nous permet d'ores et déjà de disposer d'un certain nombre de descripteurs pour compléter la présentation des caractéristiques des stations de sports d'hiver. Ainsi, la première partie de cet atlas des stations du massif alpin s'intéressera donc à l'analyse du niveau DSF en présentant, en deux temps, des données relatives aux remontées mécaniques et à l'immobilier. Dans une deuxième partie, nous nous intéresserons plutôt à la gouvernance des stations, c'est-à-dire, à leur mode de gestion, aux types d'autorité organisatrice et aux politiques publiques qui contribuent à leur développement. Cette étape mobilisera plus particulièrement la notion d'unité de gouvernance. Enfin, une troisième partie nous proposera de mettre les stations en relief avec leur territoire en traitant plutôt des données démographiques, sociales et environnementales sur la base des communes supports.

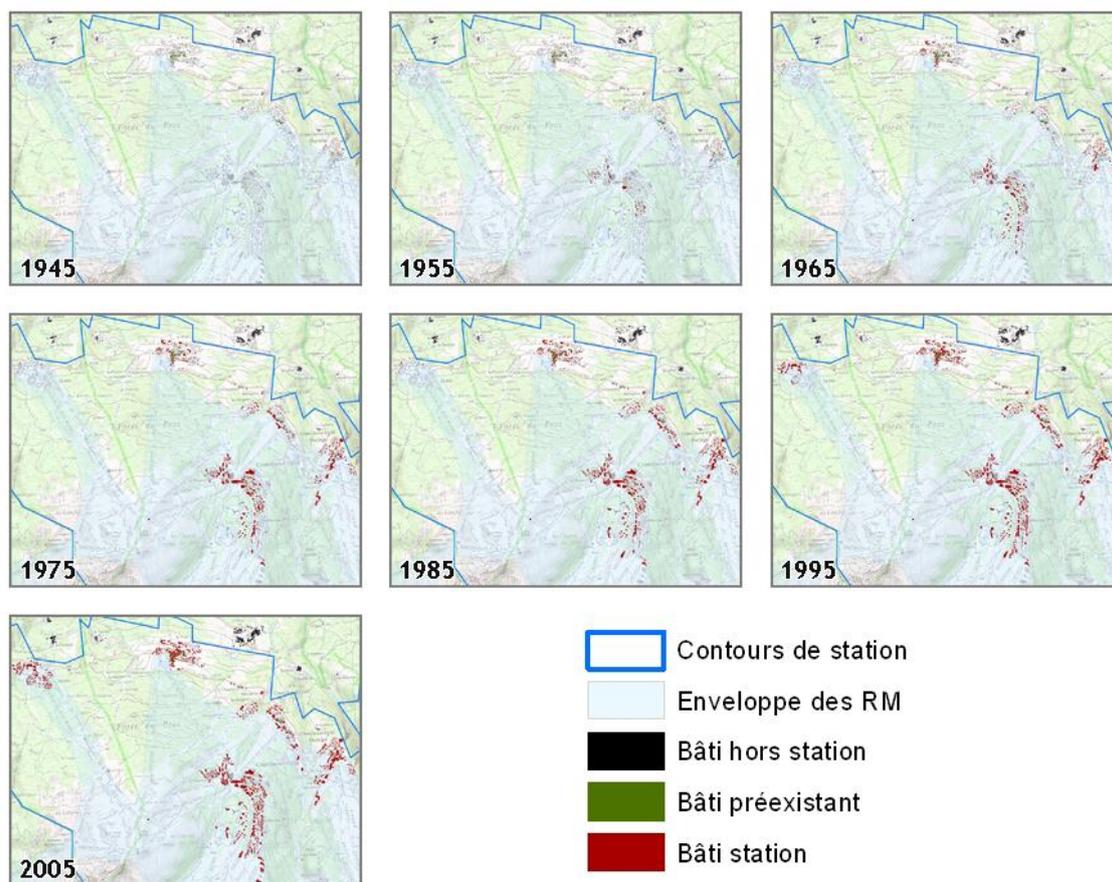


Figure 7 : Dynamique immobilière entre 1945 et 2005 à Courchevel

Chapitre 1 : Les DSF ou la rationalité économique à l'œuvre

La croissance rapide des sports d'hiver après guerre repose sur deux principes fondamentaux articulant remontées mécaniques et immobilier. D'une part, les bénéfices tirés de la promotion immobilière permettent de financer l'équipement du domaine skiable. De l'autre, la présence de remontées mécaniques constitue une source d'attractivité vers des destinations *a priori* peu accessibles. Elles-mêmes donnent accès à un espace de loisir clairement déterminé et limité dont la fréquentation justifie le choix du lieu de séjour. Ce premier chapitre se propose donc de présenter ces deux clefs de voûte d'une station en commençant par la description du parc de remontées mécaniques pour chacun des DSF.

1. Le parc des remontées mécaniques, élément clef de l'offre de ski

Il existe une diversité de types d'appareils depuis le fil neige jusqu'aux télécabines et téléphériques en passant par les différentes technologies de téléskis et de télésièges pour les transports par câble, ou autres transports guidés (funiculaires ou trains à crémaillère). En outre, ces différents équipements peuvent connaître des situations d'implantation variées tant en termes de linéaire que de dénivelé. Le STRMTG propose différents outils pour aborder cette complexité : la base de données FIRM et, au sein de cette base, le calcul du « moment de puissance » des remontées mécaniques. Le moment de puissance se définit ainsi comme le produit du débit (personne / heure) par le dénivelé parcouru (en kilomètres). Cet indicateur synthétique, bien que difficile à définir concrètement, permet d'avoir une vision homogène des appareils, d'évaluer le volume global d'un parc de remontées mécaniques et donc la comparaison entre stations. Actuellement, des réflexions émergent pour une complexification de cet indicateur afin de prendre en compte des critères de confort des appareils.

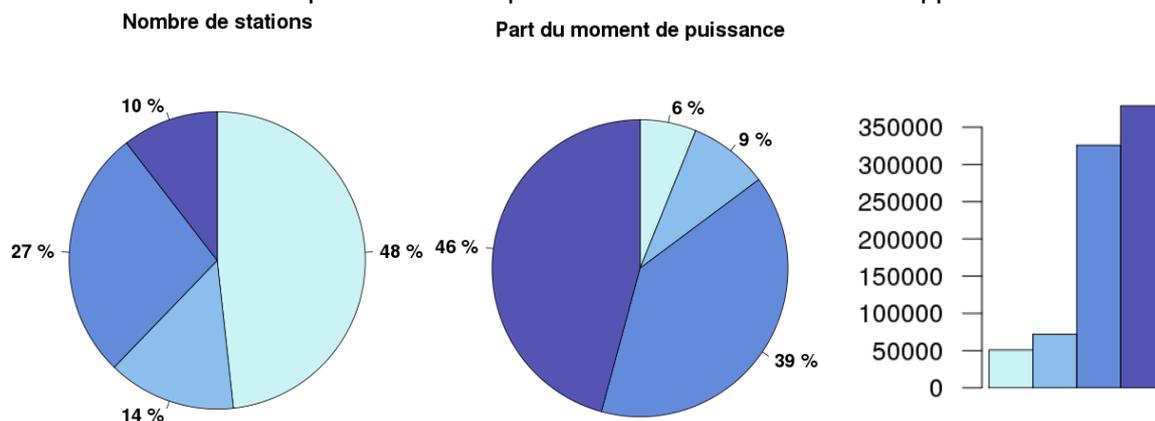
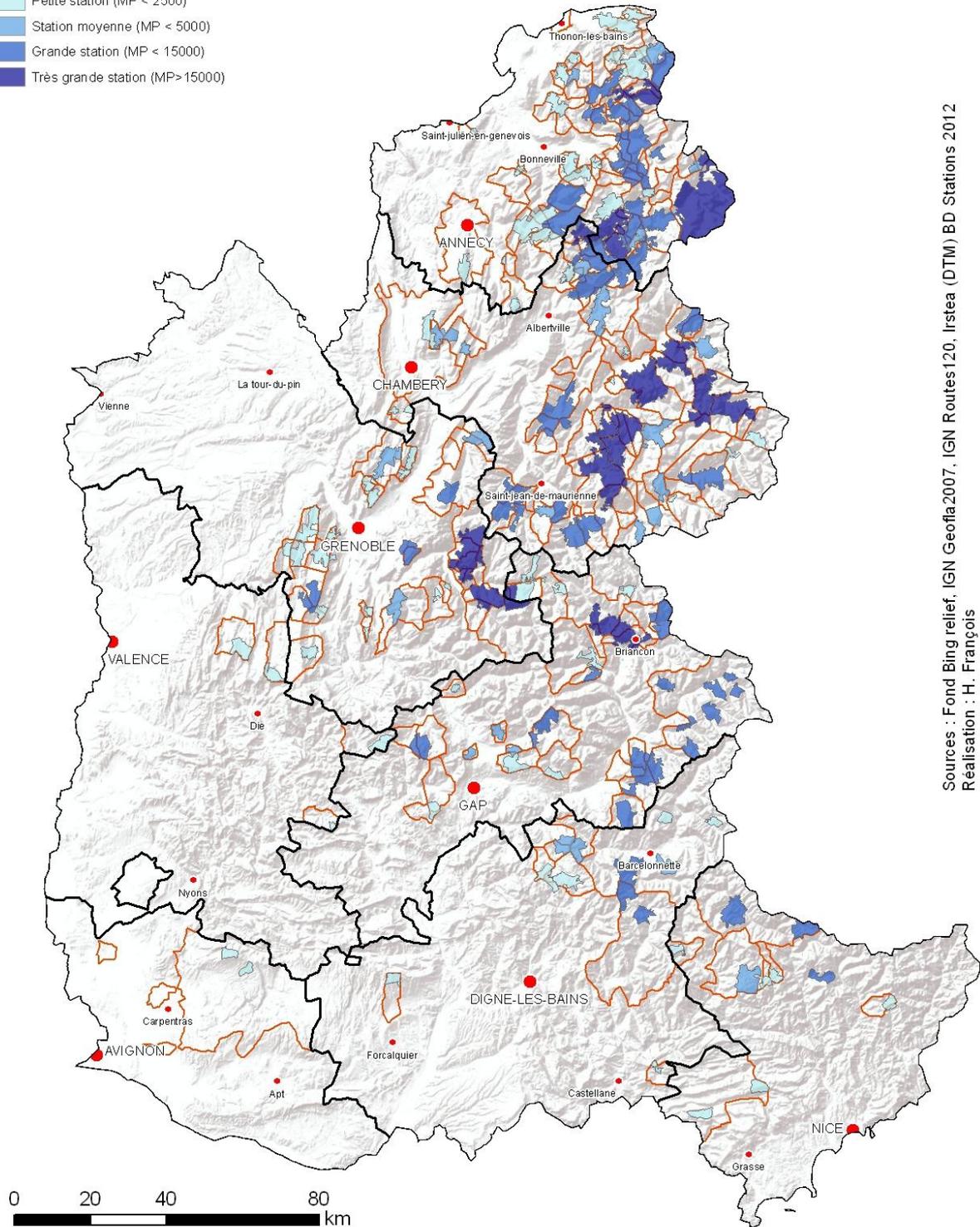


Figure 8 : Répartition du moment de puissance entre classes de station (*cf.* carte 4)

- Département
 - Préfecture de département
 - Sous-préfecture
 - Contours de station
 - Unité de gouvernance
- Moment de puissance (classes DSF)**
- Petite station (MP < 2500)
 - Station moyenne (MP < 5000)
 - Grande station (MP < 15000)
 - Très grande station (MP > 15000)



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 4 : Moment de puissance (classes Domaines Skiabiles de France)

Cet indicateur est couramment utilisé dans la gestion des domaines skiables. Il est d'ailleurs à la base de la classification des stations par Domaines Skiables de France des stations, petites, moyennes, grandes ou très grandes sur la base duquel nous avons réalisé la carte 4 et la Figure 8. Cette dernière nous montre bien la disparité des stations de sports d'hiver en termes d'équipements. Si elles sont nombreuses (45 % de la population), les petites stations représentent une part très faible du moment de puissance alpin (seulement 6 %). A l'opposé, les très grandes stations, fortes d'un moment de puissance individuel élevé ne représentent que 10 % des stations mais près de 46 % du moment de puissance. Ce constat se vérifie également, mais dans une moindre mesure, au niveau des deux classes intermédiaires. Au niveau du massif, cela signifie tout de même qu'un peu plus du tiers des stations (37%) représentent plus des 4/5^{ème} du moment de puissance total (85%). Toutefois, ces constats doivent être relativisés notamment par rapport à la classe des grandes stations qui représente une plage de moment de puissance très large. En conséquence, elle se compose d'une grande diversité de stations, Chamrousse et Puy-Saint-Vincent étant par exemple très proches au regard de leur moment de puissance mais dans des contextes immobiliers et territoriaux très différents (entre autres par rapport au contexte urbain). Le moment de puissance constitue en effet un indicateur de volume du parc qui doit être complété pour saisir la structure du parc par rapport au domaine skiable desservi. La Figure 9 nous montre que la relation entre le moment de puissance et l'aire théorique desservie est linéaire, et souligne également des réalités contrastées entre les stations dont le moment de puissance est inférieur à 10.000 ou cette relation semble évidente alors qu'au-delà, la dispersion des points semble également proportionnelle à l'augmentation du moment de puissance.

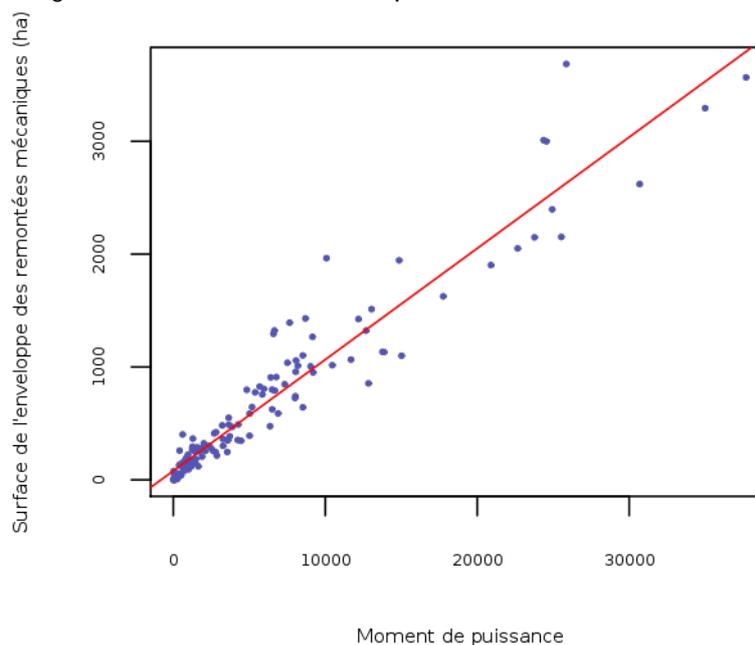


Figure 9 : Moment de puissance et enveloppes de remontées mécaniques

D'un point de vue spatial, la carte 4 donne à voir une répartition très déséquilibrée des différentes classes de stations proportionnelle à leur concentration : plus les stations sont nombreuses, plus leur taille augmente. Cette relation n'est pas sans rappeler la question des rendements croissants fondateurs du concept de district industriel (Becattini, 1992). Quels que soient les facteurs structurels internes à la filière neige, un effet territoire émerge ici. Nous pouvons globalement observer un gradient concentration / taille, du nord au sud du massif. Ce gradient se double d'une organisation en couronne, la taille des stations diminuant avec l'éloignement par rapport au cœur du massif dans lequel se situent les très grandes stations. La ventilation par départements (figures 8 et 9) nous confirme cette vision spatiale.

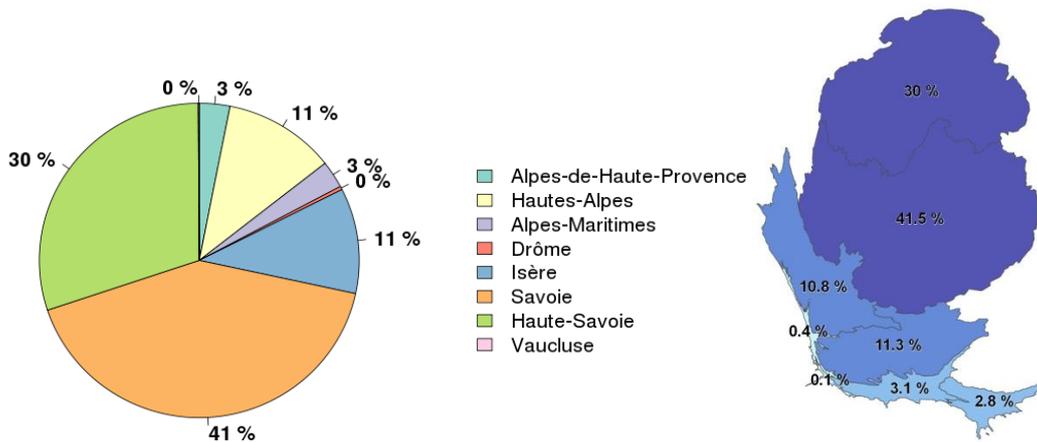


Figure 10 : Répartition départementale du moment de puissance

La distribution départementale du moment de puissance nous montre de très fortes disparités entre les départements savoyards qui représentent à eux deux plus des deux tiers du moment de puissance du massif (71%), les départements de l'Isère et des Hautes-Alpes présentant chacun un peu plus du dixième de la puissance totale, les départements alpins les plus au sud, chacun proche de 3% et enfin, les départements les plus à l'ouest, aux marges du massif qui sont également marginales en termes de développement des sports d'hiver. La carte en anamorphose illustre parfaitement cette caractérisation des différents départements que confirme également la Figure 11.

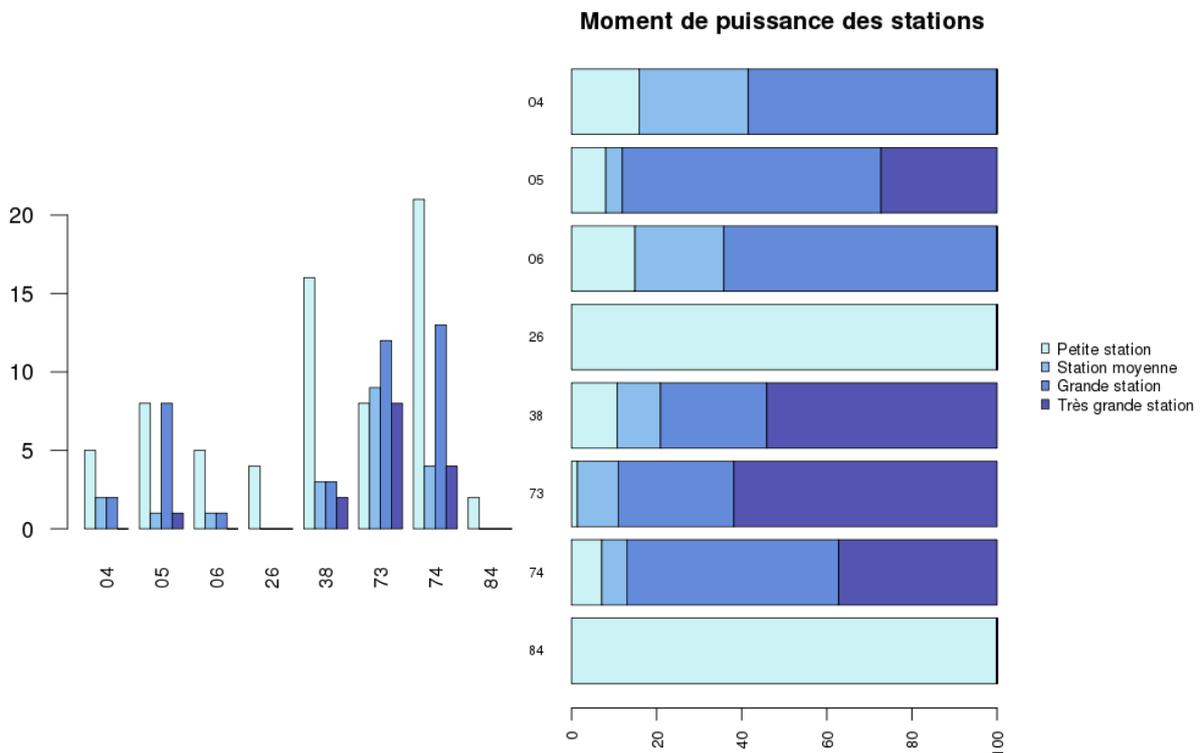


Figure 11 : Ventilation des classes de stations par département

Outre la distribution globale du moment de puissance, nous pouvons ici constater des structures similaires au vue de la répartition des classes de moment de puissance de DSF. La proximité des départements en marge du massif (Drôme et Vaucluse) avec ceux du sud est évidente : les premiers n'accueillent que des petites stations et les seconds se distinguent par l'absence de la classe très grande station et des proportions similaires en ce qui concerne les autres classes. Concernant la distinction entre les départements du nord des Alpes, la

distribution des classes de stations est moins directement lisible : en nous intéressant à la répartition par moment de puissance, Savoie et Isère tendraient vers des structures similaires alors que Haute-Savoie et Hautes-Alpes se rapprocheraient par le poids relatif des grandes stations par rapport aux très grandes. Néanmoins, l'observation du nombre de stations nous montre que les très grandes stations de l'Isère et des Hautes-Alpes sont moins nombreuses qu'en Savoie et Haute-Savoie et, au regard de la répartition globale du moment de puissance par département, il est plus pertinent de considérer des groupes Savoie - Haute-Savoie / Isère - Hautes-Alpes. Nous serons d'ailleurs amenés à confirmer ce constat ultérieurement quand nous étudierons les modes de gestion des stations et leur répartition au sein du massif. Avant cela, il convient de poursuivre l'étude de la structuration des domaines skiables fondamentaux au sein du massif.

Parmi les descripteurs utilisés pour caractériser une station de sports d'hiver, l'altitude, garante de l'enneigement est souvent invoquée mais de quelle information est-il réellement question ? Les données FIRM proposent deux variables en la matière : les altitudes inférieures et supérieures des appareils. Pour une station, le point bas minimum pourrait constituer une donnée intéressante mais elle présente des biais importants notamment en cas de liaison avec un fond de vallée (typiquement Bourg-Saint-Maurice aux Arcs), mais également quand une station est organisée en différents paliers. Pour remédier à ce biais, nous avons choisi de construire un indicateur de l'altitude moyenne du domaine skiable défini comme la moyenne de l'altitude des remontées mécaniques pondérée par leur moment de puissance :

$$\frac{\sum \left(\frac{(alt_sup - alt_inf)}{2} * mp \right)}{\sum mp}$$

Cet indicateur permet d'avoir une vision plus représentative de la viabilité du domaine et de la capacité d'exploitation du parc de remontées mécanique au regard de la fiabilité de l'enneigement liée à l'altitude. Il n'est nullement question des critères d'attractivité de la station vis-à-vis de l'enneigement (retour « ski aux pieds » ou possibilités d'enneigement artificiel). L'approche spatiale de cette variable combinée au moment de puissance nous montre un autre visage du massif alpin et de la distribution du seul moment de puissance. La Savoie, pour ne pas dire la Tarentaise, berceau et principal cible du Plan neige, se démarque clairement des autres territoires par l'altitude de ses stations. La relation avec le moment de puissance paraît d'ailleurs immédiate. Pourtant, elle n'est pas systématique à l'échelle du massif. Ainsi, malgré un moment de puissance important, les stations de Haute-Savoie se caractérisent par leur altitude moyenne. *A contrario*, le cas de La Grave dans les Hautes-Alpes constitue un individu paradoxal par rapport à l'ensemble de notre population : une altitude élevée mais desservie par un unique appareil explique cette situation aussi unique qu'extrême. Néanmoins, de façon moins accentuée, nous retrouvons le même type de situation en Isère où l'Alpe d'Huez, avec un moment de puissance plus important, a son domaine skiable à une altitude moyenne inférieure à celle de son voisin, les Deux-Alpes.

- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture

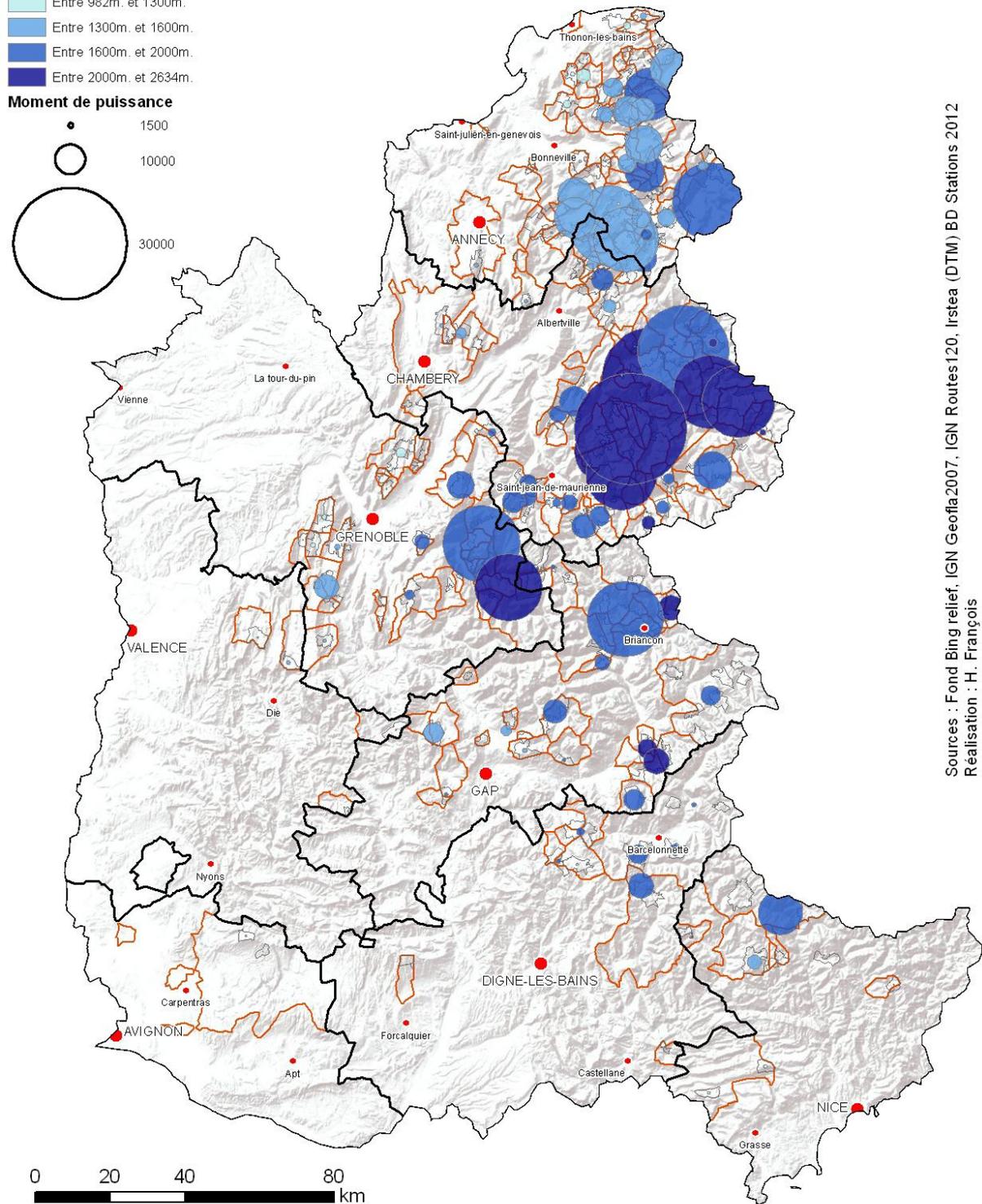
- Contours de station
- Unité de gouvernance

Altitude moyenne du domaine skiable

- Entre 982m. et 1300m.
- Entre 1300m. et 1600m.
- Entre 1600m. et 2000m.
- Entre 2000m. et 2634m.

Moment de puissance

- 1500
- 10000
- 30000



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 5 : Altitude et moment de puissance

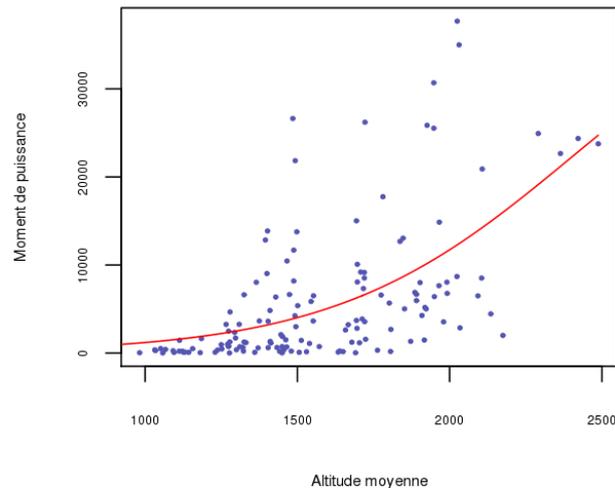


Figure 12 : Moment de puissance en fonction de l'altitude

En effet, comme le montre la Figure 12, le moment de puissance a tendance à croître plus vite au-delà d'une certaine altitude. En-deçà de 1600 m., une majorité de cas se concentre en dessous de la courbe de tendance, proches de la valeur 0 pour ce qui est du moment de puissance, rappelant le nombre important de petites stations représentant une faible part du moment de puissance total du massif. Quelques cas se démarquent par leur fort moment de puissance malgré une altitude relativement faible, traduisant une particularité haut-savoyarde avec les stations Espace Jaillet (Le Jaillet, Combloux, La Giettaz), Megève (moments de puissance supérieurs à 20.000), Châtel, La Clusaz, Montmin, Grand-Bornand et Les Gets (supérieurs à 10.000). Ces cas particuliers contribuent fortement à accentuer la faible pente de la courbe de tendance. Au-delà de 1600 m., la croissance est nettement plus marquée montrant une relation de proportionnalité entre altitude et potentiel du parc de remontées mécaniques. Contrairement à la partie inférieure de la population de stations, la dispersion est ici nettement marquée. La densité de points au dessous de la courbe de tendance indique toutefois la prégnance des sports d'hiver dans les territoires alpins où des petites et moyennes stations se développent dans une multitude de contextes locaux. Au dessus de la courbe, nous observons plutôt le modèle des stations de Troisième génération alliant implantation en altitude et développement intensif du tourisme hivernal.

L'âge moyen des remontées mécaniques pondéré par le moment de puissance est un autre indicateur du développement des stations. Cet indicateur permet d'approcher la dynamique de renouvellement du parc mais il ne prend pas en compte les différentes opérations de mise aux normes et de modernisation des appareils. En conséquence, il convient de l'interpréter avec précaution.

$$\frac{\sum((\text{annee_actuelle} - \text{annee_construction}) * mp)}{\sum mp}$$

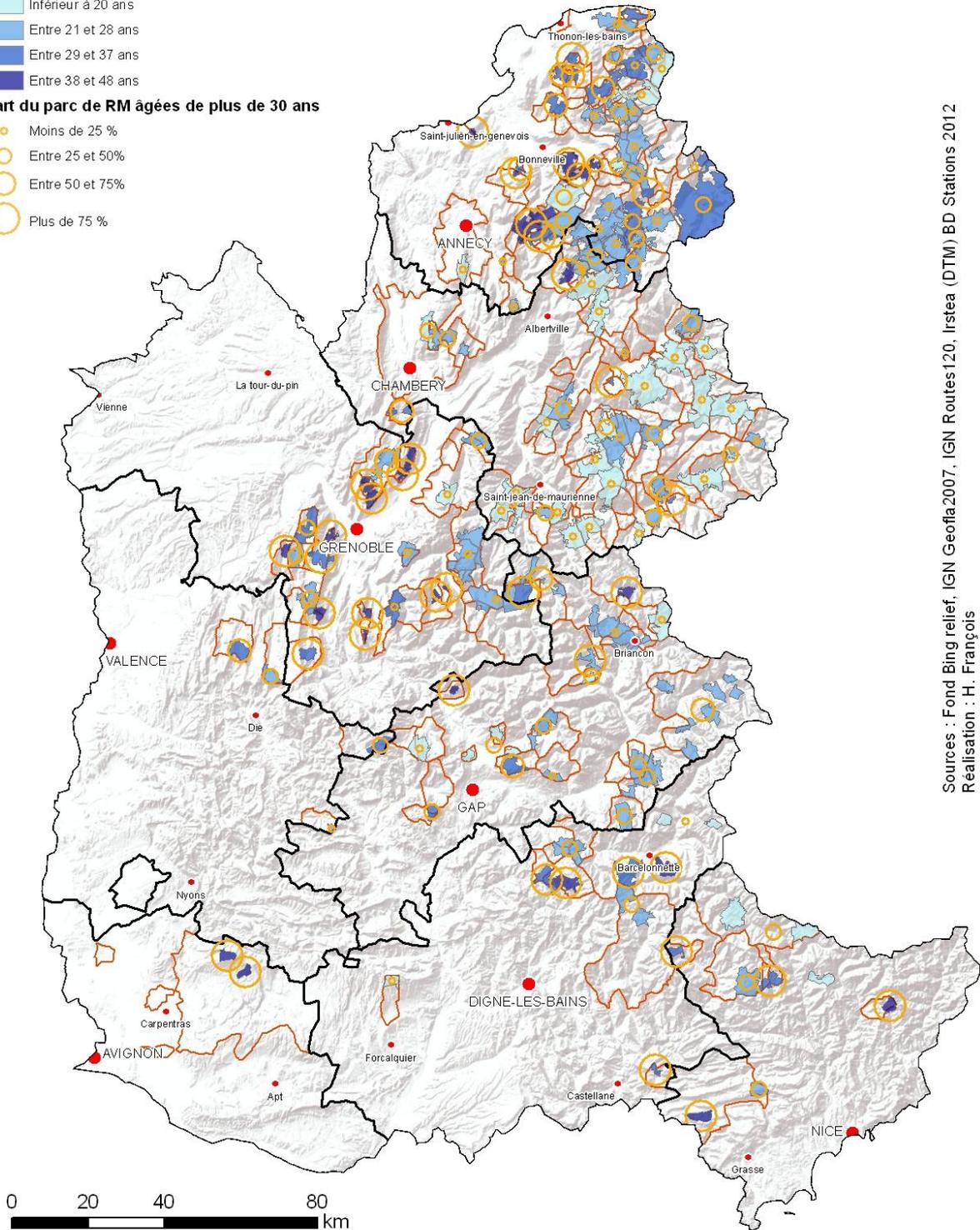
- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Contours de station
- Unité de gouvernance

Age moyen du parc de RM

- Inférieur à 20 ans
- Entre 21 et 28 ans
- Entre 29 et 37 ans
- Entre 38 et 48 ans

Part du parc de RM âgées de plus de 30 ans

- Moins de 25 %
- Entre 25 et 50%
- Entre 50 et 75%
- Plus de 75 %



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 6 : Âge moyen du parc de remontées mécaniques

L'approche spatiale proposée par la carte 6 confirme les constats précédents et l'observation complémentaire de la part du parc âgé de plus de 30 ans met en évidence le contraste entre les différents départements. En Haute-Savoie, moment de puissance, faible altitude et construction ancienne du parc de remontées mécaniques sont le signe d'une activité importante, ancrée dans l'histoire mais finalement moins dynamique qu'en Savoie où le renouvellement des appareils apparaît comme particulièrement actif. Dans tous les domaines, le cas savoyard se distingue par son dynamisme. Ceci est d'autant plus frappant en ce qui concerne l'âge moyen indiquant, contrairement à la Haute-Savoie, la restructuration du parc de remontées mécaniques et l'évolution de l'offre de sports d'hiver. Ceci est également le cas des grandes stations iséroises, mais celles-ci contrastent avec une part importante des stations dont la construction est plus ancienne. Cette situation est au contraire la norme dans les Alpes Maritimes ou de Haute-Provence. Le cas des Hautes-Alpes est quant à lui singulier : malgré un profil proche de celui de l'Isère au regard du moment de puissance, la part d'appareils construits il y a moins de 30 ans y est moins élevée. Le département se distingue toutefois de la Savoie par un âge moyen généralement plus élevé.

Alors que la relation entre moment de puissance et altitude montre la diffusion du développement des sports d'hiver et la diversité des formes de développement, la relation entre l'âge et le moment de puissance apparaît plus directement comme l'illustre la Figure 13. L'âge moyen, très élevé quand le moment de puissance est très faible, décroît très rapidement quand le moment de puissance augmente. En effet, à partir de 10.000, la courbe de tendance est proche de sa valeur asymptotique. La capacité des remontées mécaniques constitue un déterminant fort du renouvellement des équipements. Il existe une majorité de petites stations vieillissantes et quelques exceptions, faiblement mais récemment équipées et une majorité de stations « en bonne santé » parmi les grandes et les très grandes (le point le plus éloigné de la tendance représente Chamonix, l'âge du parc étant en partie liée à sa dimension historique).

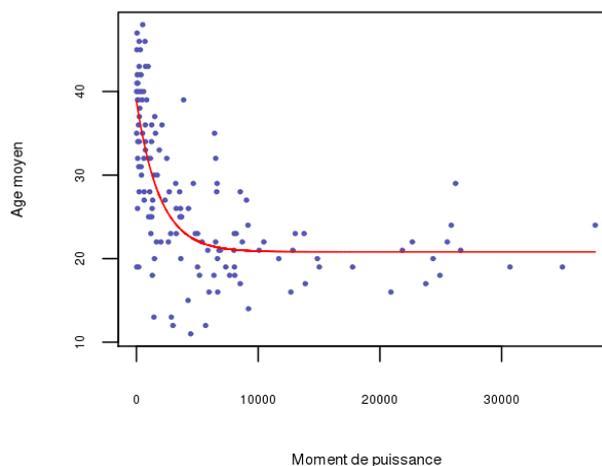


Figure 13 : Âge moyen du parc de remontées mécaniques en fonction du moment de puissance

Les indicateurs mobilisés pour décrire les remontées mécaniques à l'échelle des domaines skiables fondamentaux nous ont permis de mettre en avant :

- des effets de filière liés à l'industrie de la neige : cohérence entre volume (outil de production), altitude (disponibilité de la ressource) et dynamique de renouvellement de l'outil ;
- des effets territoriaux à la fois par la diffusion des sports d'hiver (essaimage de petites stations) et sa concentration qui se traduisent par des formes de développement départementales distinctes.

Ces formes de développement sont toutefois difficiles à lire par la seule entrée du parc de remontées mécaniques, la diffusion des stations dans une diversité de territoires aboutit en effet à un paysage très diversifié. Il est donc nécessaire de rechercher des clefs de lecture complémentaires au premier rang desquels figure l'immobilier.

2. L'immobilier en station

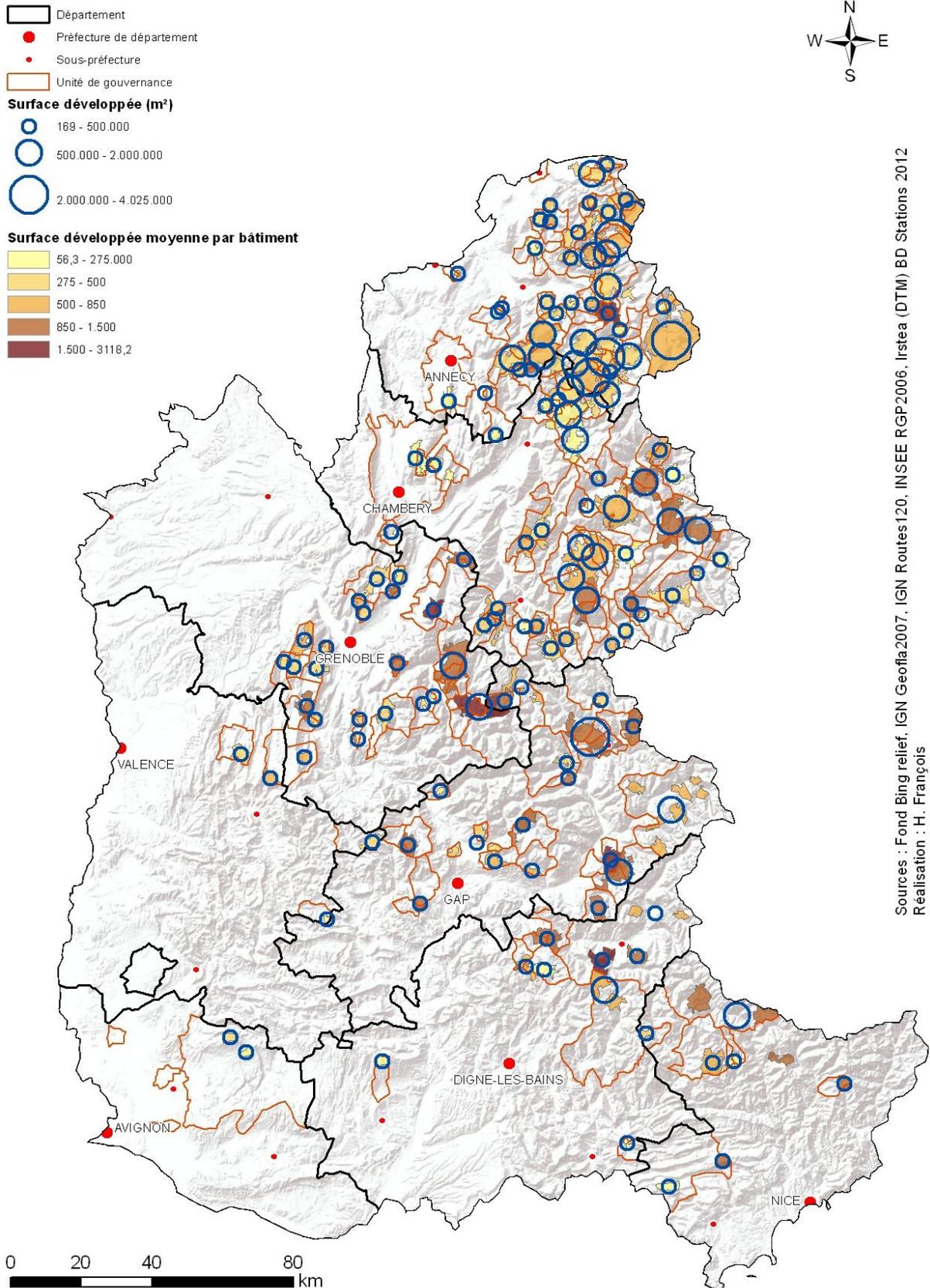
Pour aborder la question de l'immobilier en station, nous possédons actuellement deux niveaux d'analyses distincts : celui de l'immobilier sélectionné en continuité des remontées mécaniques (cf. définition de la station ci-dessus) et des données collectées à l'échelle communale que nous présenterons dans un second temps.

2.1. Approche par les DSF

Notre méthode de sélection du bâti nous permet de qualifier l'information géographique par l'appartenance des polygones au périmètre d'une station. L'exploitation de cette donnée nous apporte un regard complémentaire sur les stations. En premier lieu, à l'image de notre démarche concernant les remontées mécaniques, l'objectif consiste à évaluer le potentiel / le volume global de ce bâti par station. La surface totale des polygones représentant le bâti n'est pas un indicateur suffisant dans la mesure où elle ne prend pas en compte l'habitat collectif et la dimension verticale de l'urbanisation. Plutôt que l'emprise au sol, nous avons donc choisi, en lien avec les travaux de G. Fablet (2012) sur les dynamiques foncières et immobilières, de considérer la surface développée telle que définie conjointement par l'IGN et le STBA (2003). Elle consiste à n'affecter qu'un seul étage si le bâtiment fait moins de 5. m. de haut et ensuite de compter un étage pour 2,5 m. supplémentaire, soit pour chaque domaine skiable fondamental, quand la hauteur est supérieure à 5 m. :

$$\sum (surf_bat + ((hauteur - 5) / 2,5) * surf_bat)$$

La Figure 14 nous permet de faire le lien avec l'analyse du parc de remontées mécaniques. La majorité des situations se concentre autour de la courbe de tendance quand les stations présentent un moment de puissance inférieur à 10.000. Au contraire, au-delà, la répartition de part et d'autre de la courbe de tendance est caractéristique, notamment pour les valeurs supérieures à 20.000. Au-dessus de la courbe de tendance (surface développée totale supérieure à 1.500.000 m²) se retrouvent quasi-exclusivement des stations haut-savoyardes, y compris dans les valeurs de moment de puissance plus faibles, ainsi que Serre-Chevalier qui présente la surface développée la plus importante. A l'inverse, et pour un moment de puissance supérieur à 20.000, ne figurent que des stations savoyardes (et tarines) et les stations iséroises qui se rapprochent le plus du modèle de la station intégrée (les Deux Alpes et l'Alpe d'Huez).



Carte 7 : Surface développée de l'immobilier et surface développée moyenne par bâtiment

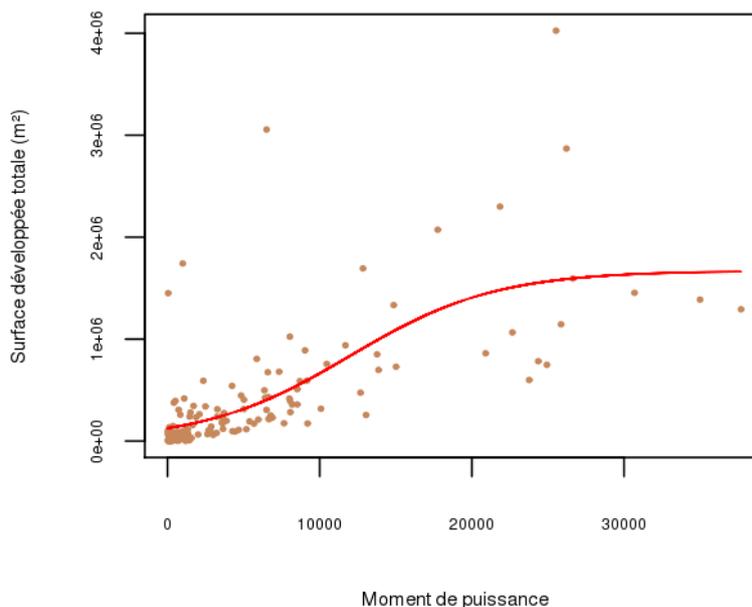
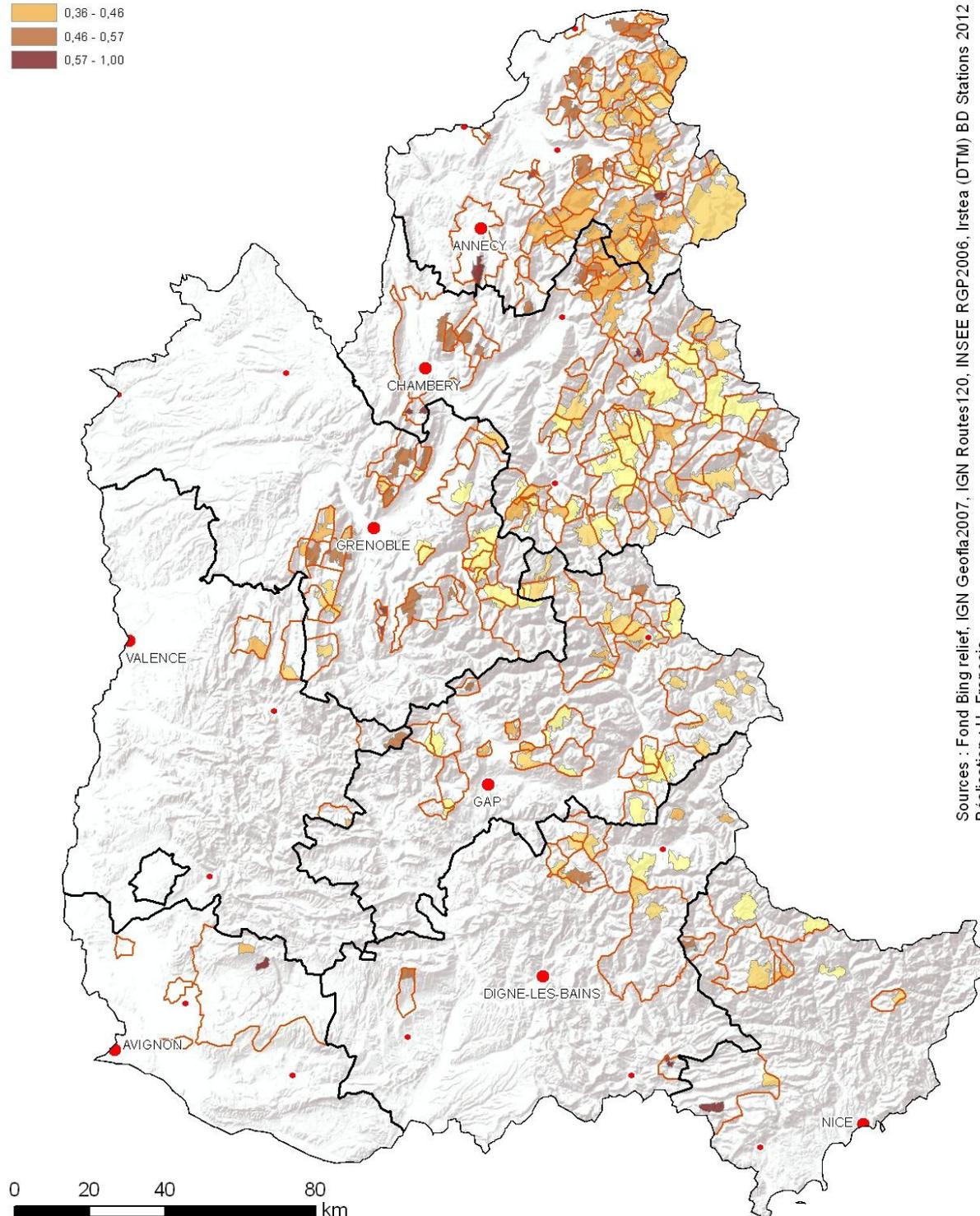
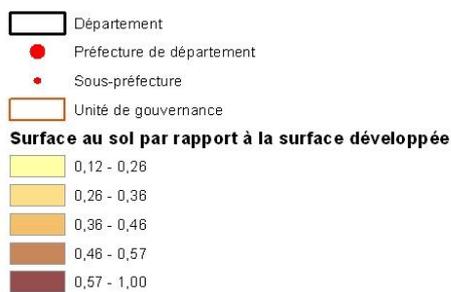


Figure 14 : Surface développée en fonction du moment de puissance

Ces différences apparaissent sur les cartes 7 et 8. La première présente la surface développée totale et la surface développée moyenne par bâtiment. Elle permet d'avoir une vision globale de la structure du bâti associé à une station, mais le nombre de bâtiments ne retranscrit que partiellement la concentration verticale de l'urbanisation. Pour avoir une vision complète, l'information fournie par la carte 8 s'avère cruciale : elle précise le rapport entre la surface développée et la surface au sol. Plus sa valeur se rapproche de un, plus l'étalement urbain s'accroît.

D'un point de vue spatial, la Haute-Savoie se démarque clairement des autres départements en associant une surface développée totale très importante alors que la moyenne reste relativement faible. Même pour Serre-Chevalier qui occupe une place particulière (*cf. supra*), la dynamique immobilière repose sur des bâtiments d'une surface moyennement plus importante. Cette différence est moindre si nous observons le rapport entre surface au sol et surface développée : dans le cas haut-alpin, les bâtiments sont globalement plus grands mais pas véritablement plus élevés qu'en Haute-Savoie. Dans ce département, l'immobilier montre le développement des stations sur la base et dans le prolongement des stations pionnières existantes. Néanmoins, l'indice de concentration moyen présenté sur la carte 8 est le signe d'une certaine densification de l'urbanisation. Dans les autres départements, de prime abord, la situation apparaît plus homogène en ce qui concerne la relation entre surfaces développées totale et moyenne. Ceci semble particulièrement vrai pour les petites stations.



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IGN Routes120, INSEE RGP2006, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

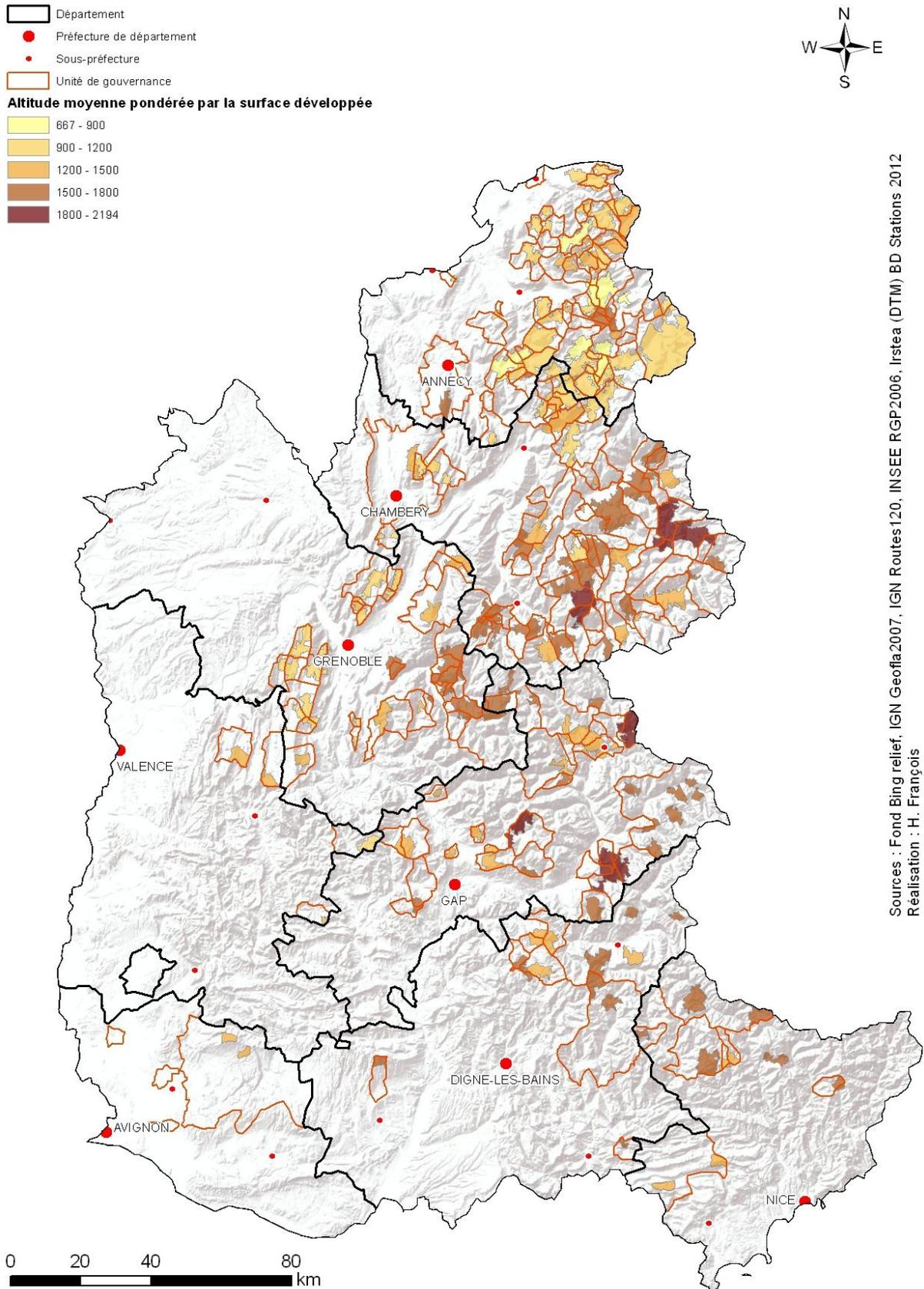
Carte 8 : Surface au sol par rapport à la surface développée

Le rapport entre la surface au sol et la surface développée montre néanmoins des situations relativement contrastées, notamment à proximité des pôles urbains du massif que sont Grenoble et Chambéry. Ces cas se démarquent clairement des stations plus isolées où, même si la surface développée par bâtiment reste relativement faible, elle s'appuie pourtant sur une forme d'urbanisation particulière, plutôt verticale et sans doute très liée au développement des sports d'hiver. Dans ce domaine, les plus grandes stations au regard de leur surface développée présentent des visages contrastés du point de vue de la surface développée moyenne du bâti. Ainsi, l'aire totale dans les catégories supérieures fait distinctement ressortir les stations de la Tarentaise sans pour autant que ces dernières soient homogènes au regard de la moyenne par bâtiment. Quelles que soient les réalités observées, la carte 8 nous rappelle tout de même la nature ex-nihilo et la spécialisation fonctionnelle associée aux stations d'altitude. L'ensemble de stations exploité par la S3V dans les Trois-Vallées (Courchevel - Mottaret - La Tania) en constitue une bonne illustration : surface développée totale importante et moyenne faible mais rapport de la surface au sol par rapport à la surface développée parmi les moins élevés.

L'altitude moyenne constitue également un indicateur mobilisé pour l'analyse des domaines skiables et qui peut être reportée sur la question du bâti. La démarche demeure identique en tenant compte du poids de chaque bâtiment sur l'ensemble de la station en tenant compte de leur surface développée dans le calcul d'une variable synthétique :

$$\frac{\sum (alt_bat * surf_dev)}{\sum surf_dev}$$

En toute logique, eu égard au processus de sélection du bâti station, et comme nous le confirme la Figure 15, il existe une relation certaine, quasi linéaire entre l'altitude des remontées mécaniques et celles des bâtiments associés. Néanmoins, cela ne tient pas directement compte des surfaces concernées : l'indicateur synthétique de l'altitude l'intègre afin de considérer le poids relatif de chaque bâtiment par rapport aux autres, mais ne traite aucunement de la surface d'un point de vue absolu. Ainsi, certaines stations stades de neige peuvent avoir un immobilier très élevé mais également très limité. Au contraire, la Figure 15 permet surtout de faire ressortir les stations dont l'immobilier s'étend depuis le domaine skiable jusqu'à des ensembles urbains situés à une plus faible altitude. Une nouvelle fois, ces cas se concentrent dans la partie haut-savoyarde du massif alpin. La carte 9 nous confirme d'ailleurs cette spécificité du département haut-savoyard.



Carte 9 : Altitude moyenne du bâti pondéré par la surface développée

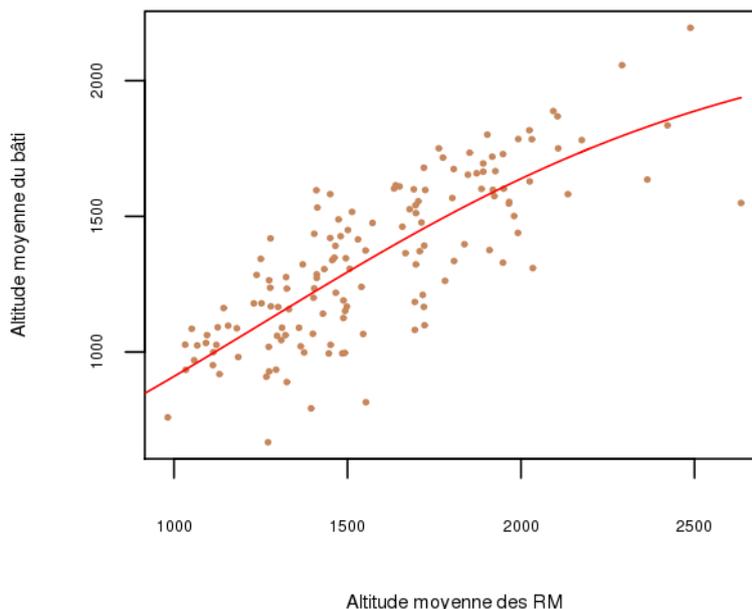


Figure 15 : Altitude moyenne du bâti par rapport à l'altitude moyenne des remontées mécaniques

Le département de la Haute-Savoie mis à part, la distribution spatiale de l'altitude du bâti est proche de celle du moment de puissance des stations, c'est-à-dire, globalement, en cercles concentriques depuis le cœur du massif où les altitudes les plus importantes se concentrent jusqu'à ses marges. Contrairement au moment de puissance, le gradient Nord-Sud est moins marqué. Notamment, nous pouvons souligner la position remarquablement élevée des stations haut-alpines (Montgenèvre, Orcières, Vars, ou Risoul) dans la même classe que les stations taries les plus élevées (Val Thorens, Tignes et Val d'Isère) illustrant le mode d'aménagement de ces stations où l'altitude est associée à une certaine concentration des bâtiments et des remontées mécaniques.

Nous touchons ici les limites de notre méthode de sélection du bâti et de la relation étroite avec les remontées mécaniques. Leur interprétation appelle en effet des analyses plus approfondies (cf. les travaux de G. Fablet, 2012, proposant une analyse morphologique de l'urbanisation en station) ou des données attributaires (telles que MAJIC) à l'échelle alpine. En complément, l'approche (indirecte) des stations par leurs communes supports nous apporte des éléments de contexte significatifs.

2.2. Approche de l'immobilier par la commune support de station

Plus petit maillon de la décentralisation et forte de son antériorité, la commune constitue un objet d'observation privilégié des dynamiques territoriales de la statistique publique, notamment de la part de l'INSEE. Elle constitue ainsi l'échelon de référence pour appréhender les dynamiques démographiques sur l'ensemble du territoire national. Elle joue en outre un rôle premier dans l'organisation des services publics locaux, tout particulièrement dans le domaine de l'aménagement touristique en montagne qu'elle doit orchestrer (article 42 de la Loi Montagne et cf. également Faessel-Virole et al., 2008) ; ou, de manière encore plus précise, par son intervention dans la gestion des remontées mécaniques comme nous y reviendrons ultérieurement. Pour autant, l'approche au niveau communal des stations n'est que partielle : si les deux objets sont étroitement liés, ils n'en demeurent pas moins de natures différentes.

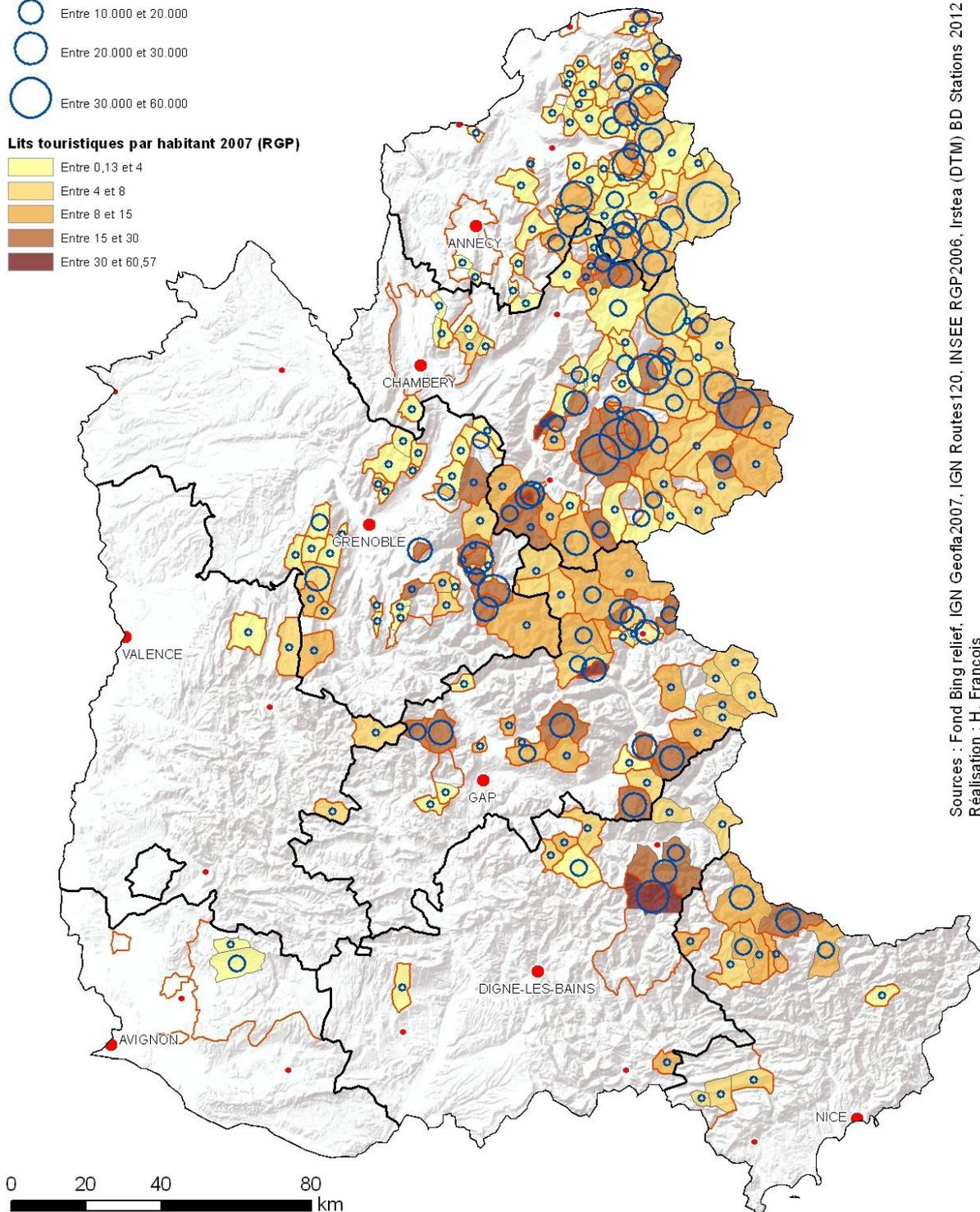
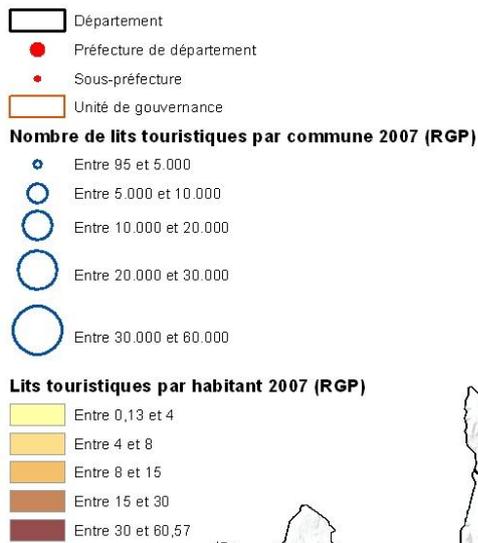
Quel que soit l'angle de vue, la commune apparaît trop large pour observer directement les stations. Les activités qui animent le territoire communal ne peuvent être réduites à celles liées à la station même quand une part d'entre elles repose directement sur l'économie touristique. Si nous proposons ultérieurement un indice communal de « touristicité » en nous fondant sur l'emploi (cf. carte 28), nous ne sommes pas en mesure d'évaluer directement le degré de spécialisation touristique ou la dépendance au tourisme de chacune des activités économiques. Inversement, nous ne pouvons pas envisager de rapporter l'analyse des données municipales à l'échelle des stations. En effet, il n'y a pas d'identité entre le territoire d'une commune et le périmètre d'une station. Plusieurs situations peuvent alors se présenter (cf. *infra* Figure 23) parmi lesquelles certaines (l'identité mise à part) sont plus problématiques que d'autres. Dans le cas de la station s'étalant sur le territoire de plusieurs communes, nous pourrions proposer une agrégation des informations communales. Cependant, dans le cas inverse, quand une même commune est le support de plusieurs stations, nous ne disposons pas de clef de répartition évidente⁵ pour rapporter les observations communales au niveau de chacune des stations (ou partie de station) comprises au sein de ce territoire.

La donnée municipale prend tout son sens pour analyser, indirectement, l'impact des stations à travers les variables démographiques sur leur territoire support. Non seulement, saisir l'impact des stations implique d'élargir le regard, mais cela permet en outre une comparaison avec d'autres types de territoires. En contrepartie, les données disponibles n'étant pas spécifiques aux stations, elles n'en retranscrivent que partiellement la réalité. L'information principale sur laquelle s'appuie sur la carte 10, le nombre de lits touristiques, demeure très théorique. En effet, cette information ne prend pas en compte l'occupation réelle et la mise en marché de ces lits touristiques et ne traduit donc pas l'activité liée à ces lits. En outre, la méthode de calcul privilégie le mode d'aménagement de la station intégrée en donnant une place importante aux résidences secondaires et en laissant peu pour les moyens d'hébergement plus diffus (gîtes, meublés, etc.). Nous avons en effet choisi une méthode de calcul inspirée par la Direction du tourisme adaptée en fonction des données disponibles dans le Recensement Général de la Population.

$$\sum(chambres_hôtel * 2) + (emplacements_camping * 3) + (résidences_Secondaires * 5)$$

⁵ Lors de la constitution de la base de données, nous en avons identifié deux *a priori* :

- (1) la répartition du moment de puissance des stations au sein de chaque commune se heurte à l'absence d'information spatiale au sein de la base FIRM
- (2) la part du bâti sélectionné pour chacune des stations par rapport à l'ensemble de l'immobilier sur la commune, mais nous devrions pour cela disposer de données attributaires complémentaires pour mieux saisir la réalité touristique de ce bâti.



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IGN Routes120, INSEE RGP2006, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

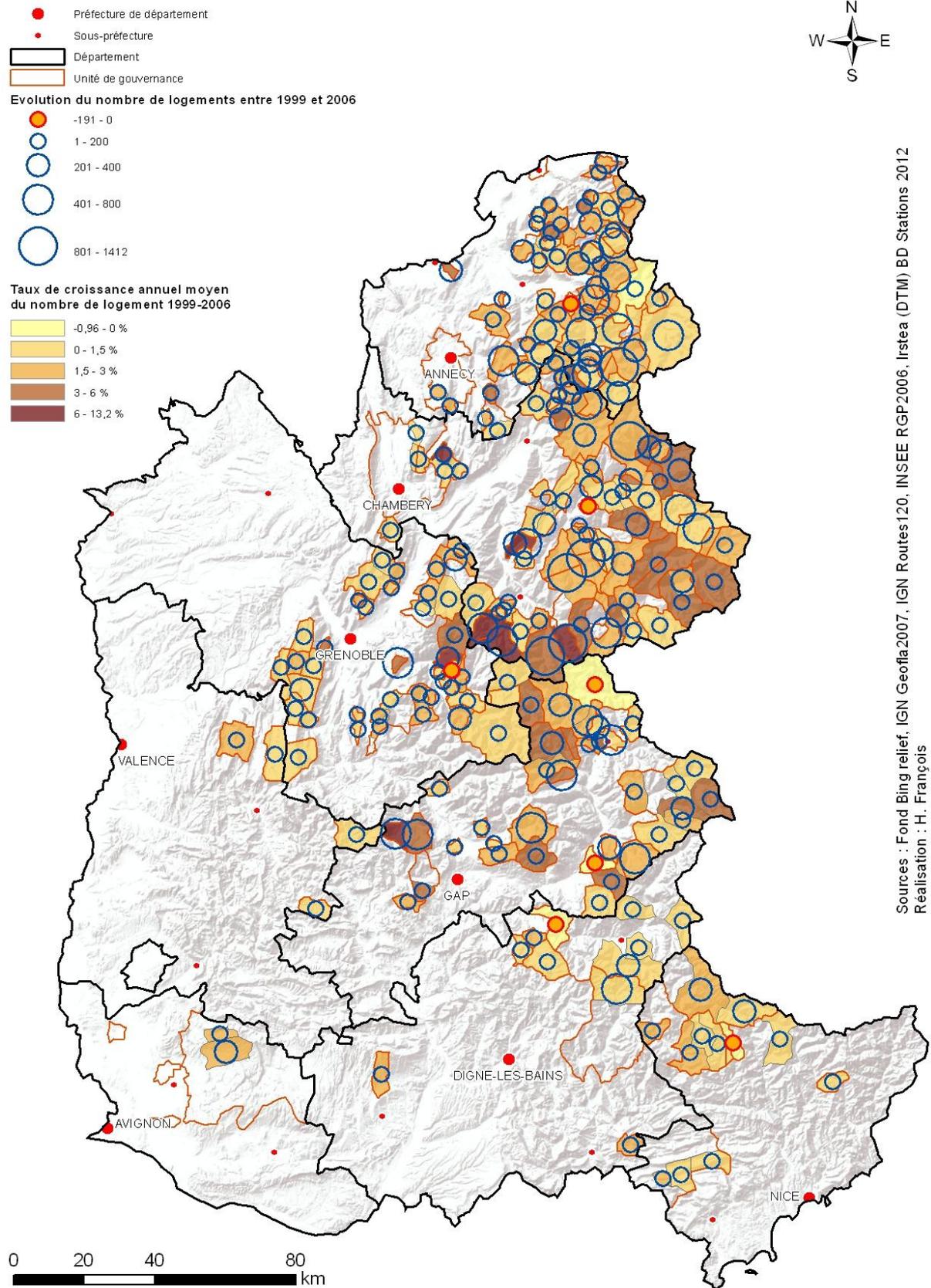
Carte 10 : Nombre de lits touristiques par commune et nombre de lits touristiques par habitant

Ces précautions d'interprétation signalées, la carte 10 nous permet de confirmer et de préciser certaines observations antérieures, notamment celles liées à la surface développée (carte 7). Ainsi, les départements savoyards se démarquent des autres départements par l'importance de leur offre de lits touristiques et la grande taille de leurs stations. Néanmoins, ce constat repose sur des réalités très contrastées et des modes de développement radicalement différents puisque dans le cas de la Haute-Savoie, les gros volumes de lits sont associés à un nombre de lits par habitant (taux de fonction touristique) relativement faible, signe de l'insertion des stations en lien avec des ensembles urbains importants alors qu'en Savoie, au contraire, les plus grosses volumes d'hébergement sont associées à des taux de lits par habitant parmi les plus élevés (surtout au regard du contexte départemental dans lequel la Tarentaise se distingue de nouveau clairement). Nous sommes ici face à une conséquence des développements dits en site vierge des années 1960-70 avec la construction massive d'un immobilier touristique en rupture avec les dynamiques locales et les modes antérieurs d'implantation des sports d'hiver contrairement aux développements dans la continuité des stations pionnières haut-savoyardes associées à des centres de villégiatures plus importants.

Ce constat savoyard se retrouve également dans les communes supports des stations les plus importantes des autres départements alpins qui, bien qu'un ton en dessous de leurs consœurs du nord des Alpes en termes de volumes, présentent des taux de fonction touristique relativement élevés. Il s'agit également d'une observation biaisée par le faible peuplement des zones de montagne qui contribue à l'accroissement mécanique du rapport pour les zones les plus isolées, *i.e.* à l'est du massif, comparativement à celles plus en marge du cœur de la zone montagne (les exceptions s'expliquent en grande partie par la plage couverte par la première classe en termes de volumes). Soulignons en particulier le cas des communes proches d'agglomération se caractérisant par leur faible taux de fonction touristique à l'exception de Chamrousse, ce qui s'explique en grande partie par le fait que la commune était une station avant d'être reconnue comme une municipalité à part entière. Même Villard-de-Lans forte d'une réelle capacité d'accueil touristique, présente un taux de fonction relativement faible. A titre de comparaison, il convient de souligner le poids important du tourisme dans les communes supports de station : en moyenne, et malgré une forte représentation de la classe de valeurs les plus faibles, elles affichent un nombre de lit par habitant de 5,6 lits quand on en dénombre 0,31 au niveau national et 0,95 au niveau du massif alpin (0,71 tous massifs confondus).

L'analyse de la carte 10 doit toutefois être complétée par l'observation de la carte 11. Comme nous venons de le voir, la première nous montre surtout l'immobilier comme le témoin de processus d'aménagement antérieurs alors que la seconde nous en apprend plus sur les dynamiques actuelles *via* la construction de logements. En contraste, cette carte souligne que la Haute-Savoie, si elle maintient un volume de construction élevé sur la période 1999-2006, le rythme moyen de construction est finalement peu élevé compte-tenu de l'important stock de départ. Surtout, la dynamique semble homogène sur l'ensemble des communes supports de stations et nous pouvons faire l'hypothèse que le tourisme n'est pas le seul facteur qui soutient la dynamique actuelle de construction. Il en va de même en Isère où, sauf cas exceptionnel pour les communes supports de l'Alpe d'Huez, il existe une certaine homogénéité entre communes supports de station et communes proches de Grenoble mais dans des volumes bien inférieurs à la Haute-Savoie pour des taux de croissance annuels similaires.

En Savoie au contraire, il existe à la fois un fort contraste au regard du taux de croissance annuel moyen et un décalage en termes de volume : d'une part, les stations de la vallée de la Maurienne présentent un rythme de construction soutenu mais ne construisent pas plus que les stations tarines, pourtant d'ores et déjà les plus dotées en la matière.

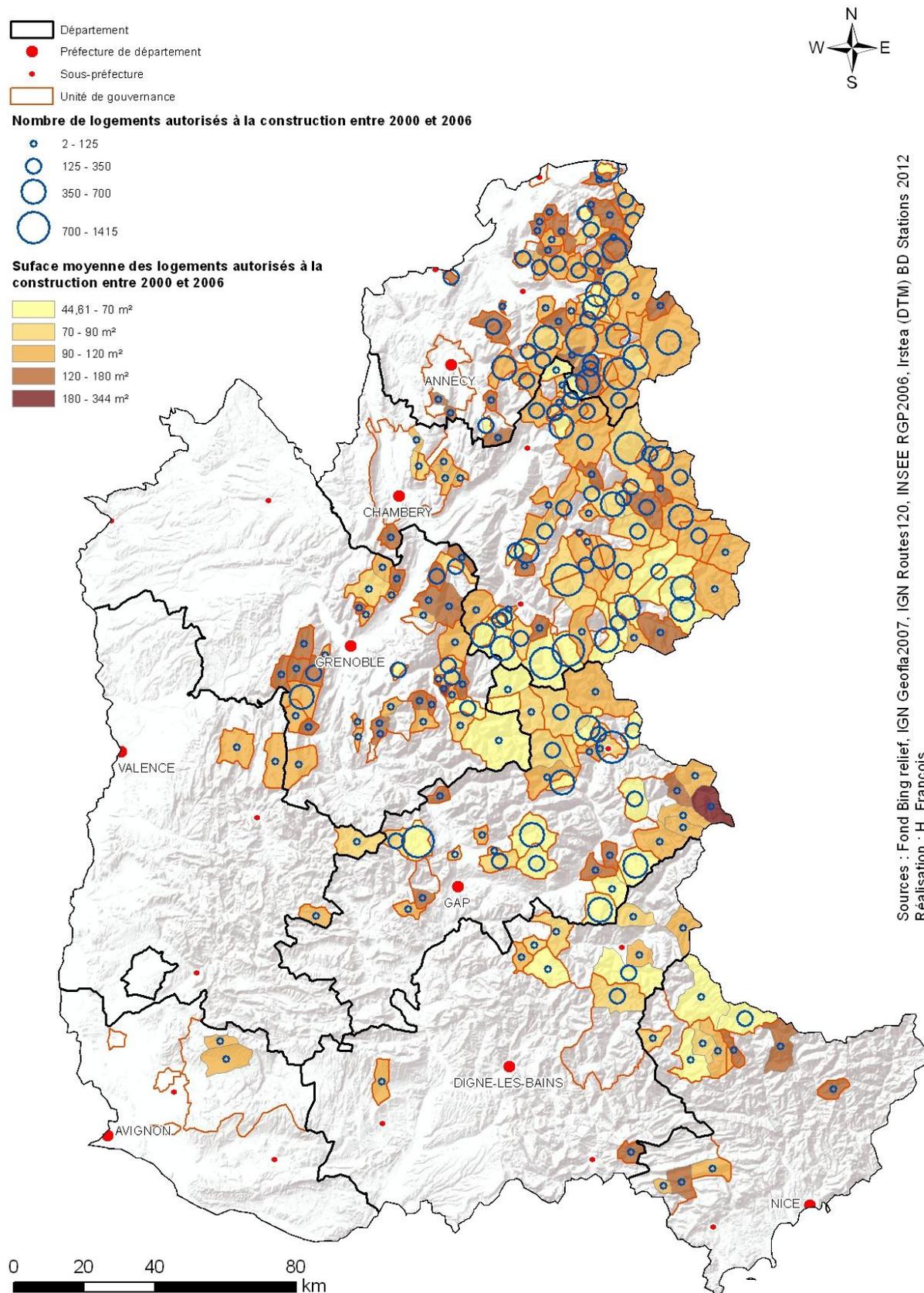


Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IGN Routes120, INSEE RGP2006, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 11 : Taux de croissance annuel moyen du nombre de logements entre 1999 et 2006

Dans ces conditions, il est difficile d'envisager un quelconque rattrapage entre ces différentes zones. Dans une moindre mesure, cette situation se retrouve ponctuellement dans les Hautes-Alpes où les stations les plus importantes semblent tirer les plus petites dans leur sillage comme dans le massif du Dévoluy, à proximité de Serre-Chevalier, d'Orcières-Merlette ou entre les communes supports de Vars et Risoul. A noter également, la perte de logements pour des stations relativement importantes comme Montgenèvre pour le département haut-alpin ou la commune d'Huez en Isère. Globalement, ce phénomène demeure marginal à la fois en nombre de communes et en volume de logements qui disparaissent dans la période intercensitaire. Moins de 20 logements dans la plupart des cas, avec une exception à Huez où 191 d'entre eux sont concernés. Pour cette grande station, comme pour Montgenèvre, nous sommes probablement en présence d'un phénomène de restructuration de l'urbanisation en prenant en compte l'obsolescence du patrimoine bâti, notamment dans une optique de mise en marché. En effet, parallèlement à ce constat, nous savons que ces deux stations bénéficient d'autorisations UTN prévoyant un volume conséquent de nouvelles constructions.

D'un point de vue plus qualitatif, les données fournies par SITADEL, observatoire des permis de construire, nous apportent quelques éléments supplémentaires. Cette information ne doit pas toutefois faire l'objet d'une interprétation abusive : SITADEL recense les constructions autorisées (carte 12) et non les constructions réellement réalisées. Néanmoins, dans le cas des communes supports de station, nous pouvons noter la proximité entre le nombre de logements autorisés et l'évolution constatée par l'INSEE, signe de la réactivité et de la vitalité de la construction dans les territoires touristiques de montagne. Logiquement, la répartition spatiale entre autorisations et réalisations est similaire. L'information sur la surface des logements autorisés se révèle plus intéressante. De manière générale, elle nous montre que dans les communes où un grand nombre d'autorisations sont accordées, elles concernent en général des surfaces moyennes par logement assez faibles. Nous pouvons légitimement supposer qu'il s'agit là d'immobilier touristique. Comme nous pouvions nous y attendre, les surfaces moyennes les plus importantes se situent en Haute-Savoie et à proximité des agglomérations alpines (et plus particulièrement entre Chambéry et Grenoble) où l'immobilier de loisir se mêle au bâti à vocation résidentielle. Ailleurs, la distribution spatiale des valeurs les plus élevées est plus sporadique, montrant ainsi le caractère limité de la « montée en gamme » de l'offre touristique du point de vue de l'immobilier.



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IGN Routes120, INSEE RGP2006, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 12 : Nombre et surface moyenne des logements autorisés à la construction (SITADEL)

Chapitre 2 :

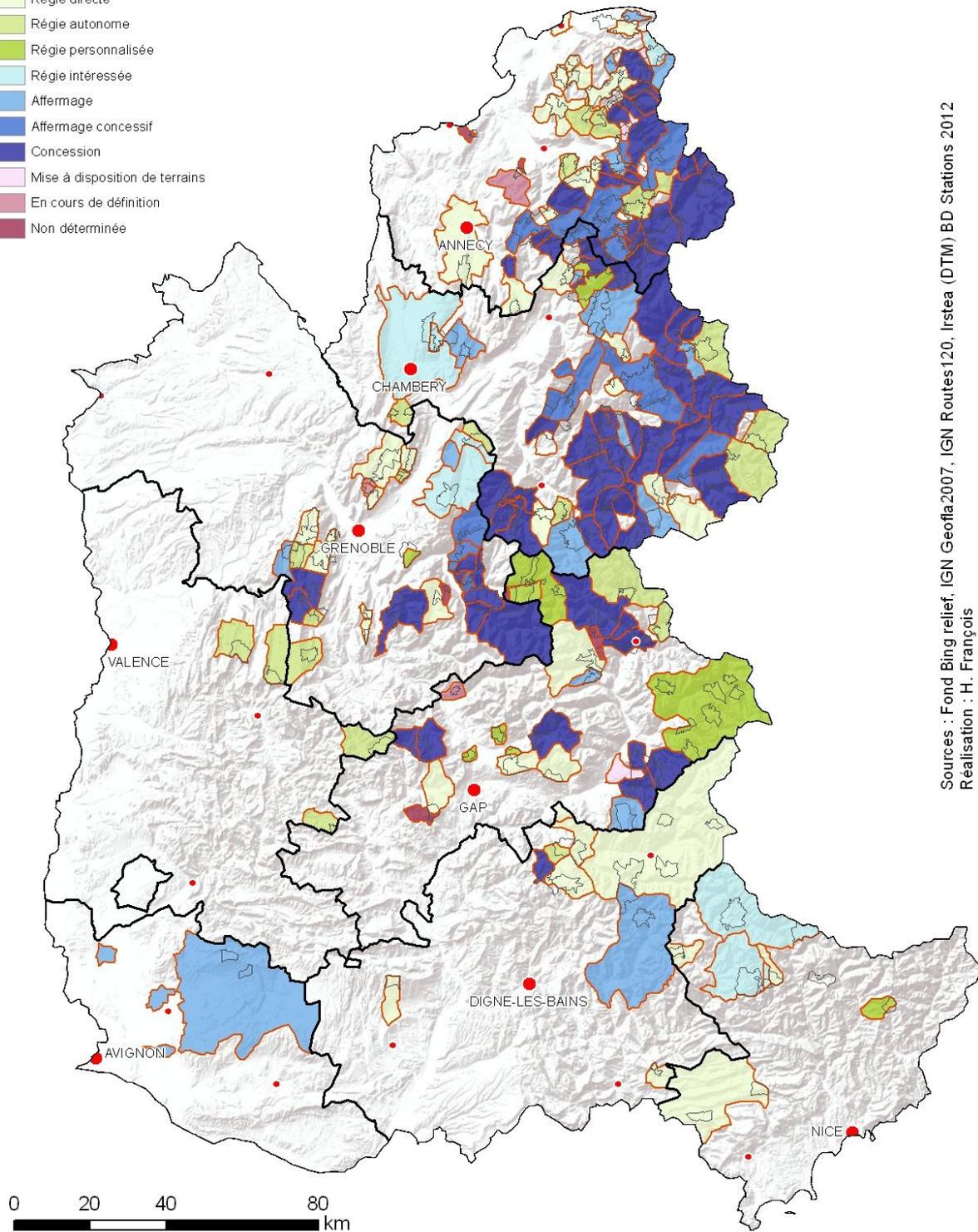
La gouvernance, pendant territorial du développement des stations de sports d'hiver

Le recueil des données sur les modes de gestion des stations de sports d'hiver constitue une information originale particulièrement cruciale pour comprendre les dynamiques de développement des stations de montagne tant les collectivités locales et la commune en particulier jouent un rôle primordial. Nous l'avons déjà évoqué, l'article 42 de la loi Montagne (codifié aux articles L342-1 à 5 du Code du Tourisme) instaure le conventionnement loi montagne et renforce la capacité d'action de la municipalité de montagne, d'ores et déjà forte des outils ordinaires de la réglementation foncière. Ce dispositif permet à la commune d'intervenir au-delà de la simple autorisation des opérations d'aménagement touristique depuis les études préalables au projet et jusqu'aux moyens d'animation et de promotion touristiques qui découlent de sa réalisation. Le conventionnement touristique en zone de montagne a ainsi pour objectif de proposer un cadre pour mettre en cohérence les différentes initiatives locales en lien avec le développement du tourisme, la commune jouant le rôle de chef d'orchestre.

Si ce dispositif de contractualisation généralisé concerne tout type d'aménagement touristique en montagne et prévoit des clauses quant à leurs modalités de fonctionnement à venir, sa mise en œuvre est préalable à la réalisation d'un projet. Aussi, le rôle de la collectivité locale fait l'objet de dispositions complémentaires pour la gestion des remontées mécaniques afin de prolonger son implication dans le fonctionnement concret de la destination tourisme. Ainsi, l'article 46 de la loi Montagne, codifié aux articles L342-9 à 11 du Code du Tourisme, stipule que « *le service des remontées mécaniques, le cas échéant étendu aux installations nécessaires à l'exploitation des pistes de ski, est organisé par les communes sur le territoire desquelles elles sont situées ou par leurs groupements ou par le département auquel elles peuvent confier par convention, dans les limites d'un périmètre géographique défini, l'organisation et la mise en œuvre du service* » (L342-9). Pour la gestion de ce service, les collectivités disposent d'un large éventail de possibilités depuis les différentes formes de régie et de délégation de service public. Ce champ est d'autant plus complexe qu'il doit composer avec les modes de développement de chacune des stations au gré de leur propre histoire et des configurations territoriales qui en résultent. La présence du département illustre cette complexité ; avec son implication historique dans le développement des sports d'hiver, il fait d'emblée l'objet d'une exception juridique à l'article L342-10 précisant que « *les dispositions prévues à l'article L.342-9 ne sont [pas] applicables [...] aux remontées mécaniques organisées par les départements avant le 10 janvier 1985* » et ouvrant sur l'article L342-11, identique au L342-9 précité mais dédié au département.

Ainsi, nous sommes ici confrontés à une double difficulté pour décrire la gouvernance des stations de sports d'hiver avec, d'une part, la multiplicité des modes de gestion et de l'autre, les différentes formes d'organisation de cette gestion entre les communes, leurs groupements et le département à mettre en parallèle de la diversité des formes de stations et de leur ancrage territorial (communes supports multiples). Ces deux dimensions structurent ce deuxième chapitre : tout d'abord, nous étudierons les modes de gestion, ensuite l'organisation territoriale des stations et enfin, nous prolongerons cette vision par la présentation de politiques publiques dédiées aux stations de sports d'hiver.

-  Département
-  Préfecture de département
-  Sous-préfecture
-  Contours de station
-  Unité de gouvernance
- Modes de gestion**
-  Régie directe
-  Régie autonome
-  Régie personnalisée
-  Régie intéressée
-  Affermage
-  Affermage concessif
-  Concession
-  Mise à disposition de terrains
-  En cours de définition
-  Non déterminée



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 13 : Modes de gestion

1. Modes de gestion des stations de sports d'hiver

La carte 13 est le fruit du recueil d'informations auprès des autorités organisatrices des stations de sports d'hiver. Ces unités de gouvernances, repérées sur la base des travaux antérieurs d'Irstea, ont fait l'objet d'une validation auprès des responsables administratifs ou des élus par la voie d'une enquête téléphonique directe, complétée et actualisée en nous appuyant sur une veille médiatique. Les informations présentées ici sont donc robustes mais demeurent déclaratives. Leur interprétation n'en est que plus riche. A titre d'exemple, autant du point de vue cartographique que par rapport à la part relative des différents modes de gestion (Figure 16), la régie directe (ou simple) apparaît comme le mode de gestion publique le plus courant. Or, dans le cadre d'un SPIC, la régie directe ne peut être mobilisée et le gestionnaire public doit obligatoirement lui préférer la régie dotée d'une autonomie financière (trésorerie distincte). Néanmoins, nous sommes là face à un niveau d'expertise juridique qui peut échapper aux décideurs locaux, notamment dans les plus petites collectivités souvent les moins bien dotées en la matière, plus encore quand elles sont le support de petites stations ne générant finalement qu'une économie limitée et ne permettant pas de couvrir les frais d'une telle expertise pour soutenir l'action des élus. Cela ne signifie pas non plus que dans les faits, les stations soient gérées sous une forme illégale. Il est possible que quelques scories de l'histoire ayant échappé à la mise en conformité et au contrôle de légalité demeurent, mais, cette déclaration n'est pas non plus forcément la stricte représentation de la réalité mais plutôt celle de la volonté politique locale associée à la station, outil de développement pour et par la collectivité. A l'opposé, nous pouvons supposer que la part des concessions est surévaluée par rapport aux autres modes de gestion délégués, notamment celui de l'affermage concessif qui semble relativement minoré. Parallèlement à la régie directe, nous pouvons voir ici la volonté politique de marquer la frontière avec une station qui n'obère pas ou plus, les finances communales, mais dont la municipalité tire tout de même un revenu (Taxe loi montagne ou TLM) et un certain dynamisme économique.

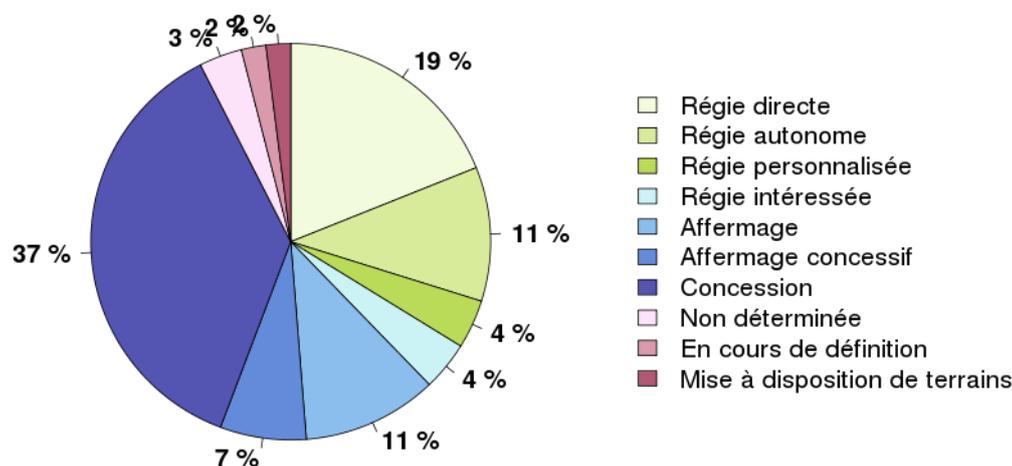


Figure 16 : Répartition des modes de gestion

D'un point de vue spatial, la répartition des modes de gestion est particulièrement marquée avec une forte concentration des modes de gestion délégués dans les départements savoyards, une certaine mixité délégués / gestion publique en Isère et dans les Hautes-Alpes, une absence quasi généralisée de la concession dans les départements alpins les plus au sud et, enfin, un mode de gestion unique dans la Drôme et le Vaucluse lié au fait qu'une seule et unique collectivité territoriale assume le rôle d'autorité organisatrice dans chacun de ces départements (respectivement, le Conseil Général de la Drôme et le Syndicat Mixte

d'Aménagement du Mont-Ventoux). Bien que les gradients est-ouest, ou marges alpines-cœur du massif soient nettement moins marqués, ces spécificités entre départements ne sont pas sans rappeler la distribution spatiale du moment de puissance et, de fait, la Figure 17 nous confirme le lien étroit entre le type de station selon le moment de puissance du parc des remontées mécaniques, et le mode de gestion choisi. Une petite précision méthodologique s'impose toutefois pour faciliter la lecture de ce graphique. Précédemment, nous avons souligné la difficulté de ventiler les variables communales au niveau de chaque station. Ici, nous raisonnons en termes d'unités de gouvernance, aussi, une station peut apparaître plusieurs fois dans sa catégorie. Ceci est particulièrement vrai pour les très grandes et grandes stations et la délégation sous forme de concession qui sont réparties sur plusieurs communes sans pour autant qu'une autorité délégante n'ait été constituée. L'Alpe d'Huez illustre parfaitement ce phénomène puisque la station est ainsi comptabilisée sept fois parmi les très grandes pour 3 concessions et 4 affermages concessifs.

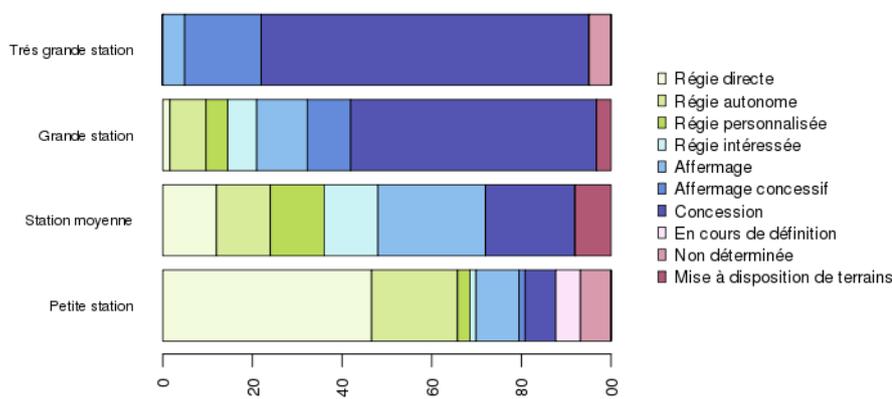


Figure 17 : Répartition des modes de gestion par classes de station

La répartition des modes de gestion en fonction des classes de stations s'avère particulièrement parlante et vient confirmer les *a priori* sur la gestion des stations de sports d'hiver. Plus l'outil de production est important, plus la tendance est à la délégation, la concession étant globalement la forme de délégation privilégiée (cf. également Figure 16). Malgré cela, quelques grandes stations demeurent sous contrôle public : il s'agit en réalité de stations dans la limite basse de cette catégorie (le moment de puissance le plus important est celui de Montgenèvre, avec une valeur de 8.500 quand les bornes de la catégorie varient entre 5.000 et 15.000) et plus généralement de stations souvent qualifiées de moyennes par les acteurs du développement des sports d'hiver. Certaines d'entre elles comme Chamrousse ou Pra Loup ont d'ailleurs été gérées par Transmontagne qui ciblait plus particulièrement les stations dites moyennes.

Les grandes stations partagent également avec leurs consœurs moyennes, la particularité d'avoir certaines autorités organisatrices mettant à disposition des terrains auprès d'autres unités de gouvernance. Cela souligne l'entre-deux des stations moyennes, d'une part, suffisamment importantes pour déborder sur différents territoires et de l'autre, ne constituant pas un enjeu suffisant pour que les collectivités locales s'attachent très fortement à leur gestion. Selon la même logique, les cas d'indétermination ou de définition en cours dans les stations les moins importantes sont significatives des difficultés d'exploitation des remontées mécaniques ou de l'intérêt économique mineur : difficulté à trouver un exploitant dans un contexte d'ouverture incertaine ou gestion assurée par une association loi de 1901 sans convention de DSP avec la commune concernée.

Les cas de concessions parmi les stations les moins importantes sont quasi-exclusivement localisés en Haute-Savoie et appartiennent à l'héritage des stations pionnières.

Les autres cas de gestion déléguée garantissent à l'exploitant de ne pas être responsable des investissements dans l'outil de production mais seulement d'en assurer le fonctionnement. Au contraire, le contexte des grandes stations apportant plus de garanties économiques, il semble que la gestion des remontées mécaniques repose entièrement sur l'exploitant privé. Cependant, nous ne pouvons nous en tenir à cette vision manichéenne distinguant les stations bénéficiaires revenant au secteur privé des stations les moins rentables que les pouvoirs publics doivent garder à leur charge. En effet, la gestion déléguée constitue un moyen d'échapper aux contraintes de la comptabilité publique induites par les différentes formes de régies⁶ et apparaît donc plus adaptée pour des outils de production importants. Ainsi, il n'est pas rare que la collectivité, soucieuse de conserver une certaine maîtrise de la station choisisse certes d'en déléguer la gestion mais en la confiant à une Société d'Economie Mixte. Afin de retranscrire cette réalité, nous avons choisi de distinguer les modes de gestion parapublics correspondant à cette situation.

La Figure 18 propose ainsi une nouvelle vision de la répartition des unités de gouvernance au regard de ces catégories. Logiquement, les parts des modes de gestion publics et non déterminés (ND) sont équivalentes à celles observées précédemment et les variations concernent exclusivement la répartition des différentes formes de gestion déléguée. Là où régie intéressée, affermage, affermage concessif et concession totalisaient près de 59 % des unités de gouvernance, dans la nouvelle distribution de notre population, elles n'en représentent plus que 38 % ; la forme de gestion parapublique couvrant près du cinquième de la population observée. Cette lecture de la gouvernance souligne l'ancrage historique des stations dans l'aménagement du territoire : pour certaines collectivités locales, il demeure important de conserver la maîtrise de l'outil de développement territorial plutôt que de rechercher une maximisation des revenus qu'elles peuvent en tirer en la confiant à un délégataire externe. La pérennité et la viabilité relèvent alors de différents critères, largement évoqués ces dernières années : l'exploitation par une société privée peut certes se révéler un gage d'efficacité, de dynamisme et de renouvellement de l'appareil productif, mais elle peut également être opportuniste, facteur d'un moindre investissement en fin de délégation, voire de recherche de relais de croissance externes ou de « fuites » de capitaux, là où la forme de gestion parapublique s'inscrit, de fait, dans une vision de long terme, tout en maintenant une certaine distance avec l'institution locale en tant que telle, la préservant ainsi des chocs conjoncturels.

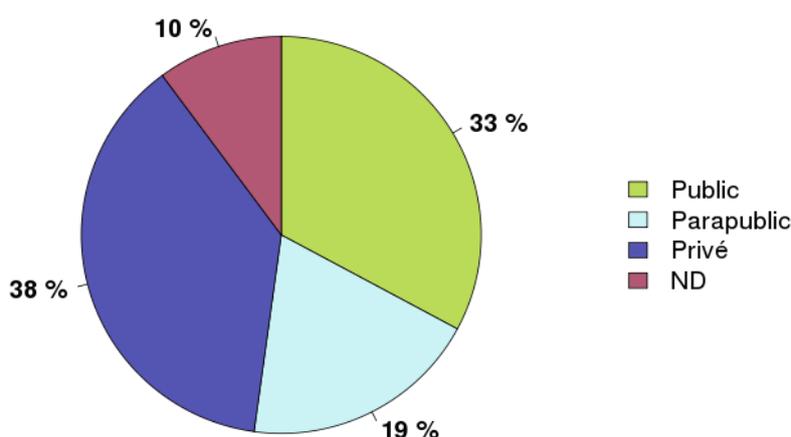


Figure 18 : Répartition des modes de gestion simplifiés

⁶ NB : à l'exception de la régie intéressée qui est une forme de délégation particulière.

En termes de gouvernance, le mode de gestion parapublic peut également présenter un certain intérêt au regard de la fragmentation des autorités organisatrices de station et de la maîtrise locale. En effet, la SEM peut alors constituer un lieu de concertation privilégié qui permet de tenir compte du niveau d'investissement relatif de chacun dans l'outil de production. L'exemple de l'Alpe d'Huez, dont la structure territoriale se compose de sept unités de gouvernance en est une illustration extrême. La fragmentation des autorités organisatrice, associée à des conventions de DSF avec des échéances différentes, contribue à garantir que la SEM soit la seule société ayant la capacité de candidater au marché public car elle conserve la maîtrise de la partie du domaine non comprise dans la procédure de mise en concurrence. En outre, la SEM peut également constituer un lieu de concertation privilégié qui permet de tenir compte du niveau d'investissement relatif de chacun dans l'outil de production et rend peu utile la constitution d'un EPCI. Comme nous le montre la Figure 19, ce type de stratégie existe surtout dans certaines stations mieux dotées en termes de moment de puissance. Si elles ne représentent que le quart des stations, elles représentent près de 50 % du moment de puissance des stations exploitées par des SEM (cette proportion est toutefois tirée par le haut par les stations de Courchevel, l'Alpe d'Huez et Megève dont le moment de puissance varie de 37.700 à 21.850, celui des autres stations, La Clusaz, Val Ceniz et Vars variant de 13.750 à 8.700)

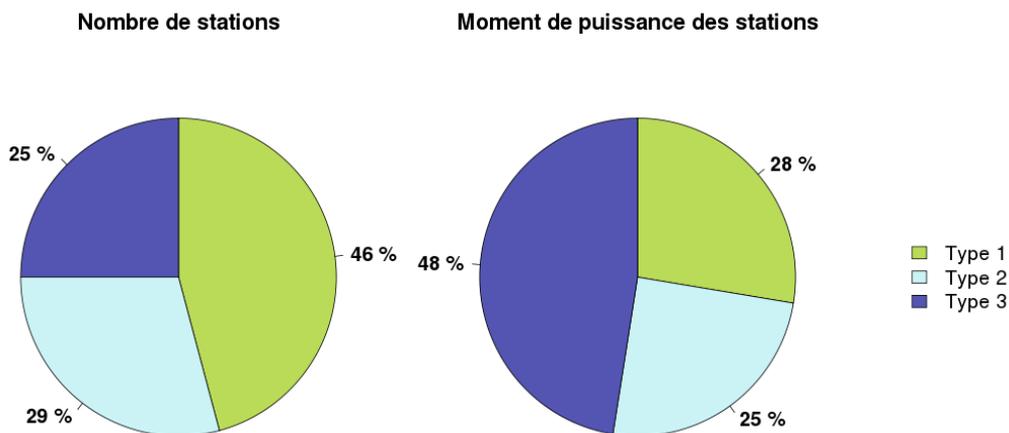


Figure 19 : SEM et organisation territoriale
 (Type 1 : Commune support unique / Type 2 : Communes supports multiples – EPCI unique / Type 3 : Communes supports multiples – Unités de gouvernance multiples)

La mobilisation de la SEM contribue ainsi à la maîtrise publique de stations parmi les plus importantes comme nous le confirme la Figure 20. Néanmoins, ces histogrammes mettent en avant les limites de cette réalité qui demeure marginale dans les Très grandes stations.

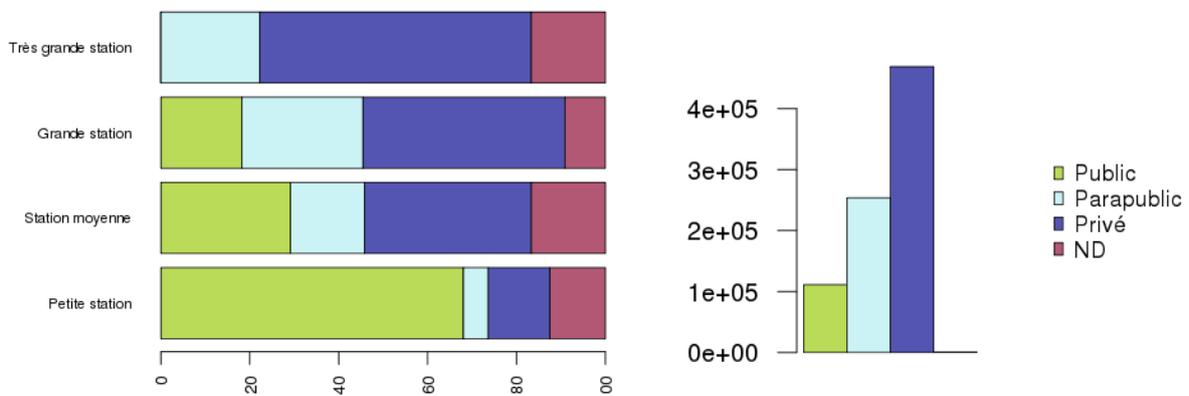


Figure 20 : Modes de gestion simplifiés et moment de puissance

La forme de gestion parapublique prend effectivement une place relativement importante pour les unités de gouvernance des grandes stations, classe dont nous avons déjà souligné l'hétérogénéité. Ainsi, nous pouvons supposer qu'une partie des stations qui la compose, ne justifie pas le recours à un montage complexe DSP / SEM et qu'une partie est moins convoitée par les exploitants privés (notamment le cas des SEM adossées à une commune support unique ou à des communes supports multiples mais avec une autorité organisatrice unique). Dans les unités de gouvernance des stations les plus petites, la proportion des modes de gestion parapublic et privé diminue progressivement au profit de la gestion publique mettant en évidence les conclusions pressenties dans l'analyse de la globalité des modes de gestion. Un résultat clair émerge de cette distribution pour ce qui est du partage du moment de puissance total : celui des stations publiques représente un peu moins de la moitié de celles sous régime parapublic, représentant elles un peu plus de la moitié du privé. Le moment de puissance des modes de gestion ND est volontairement en décalage par rapport à sa distribution par classe de station. Comme nous l'évoquions précédemment, la multiplication des unités de gouvernance de cette nature relève de réalités différentes selon qu'on observe :

1. les stations les plus importantes où il s'agit le plus souvent de « débordements » des équipements sur des communes proches et constituent une zone d'ombre de l'administration des stations, entre ignorance et arrangements locaux. Cette catégorie de ND n'est pas représentée car elle aurait pour effet un accroissement mécanique et artificiel du moment de puissance (si ces cas sont représentatifs de la gouvernance, ils ne sont pas pour autant significatifs du point de vue de l'exploitation des remontées mécaniques et se situent le plus souvent en marge de domaines skiables et jouent sur les limites administratives des collectivités) ;
2. demeurent les stations des classes moyennes et petites où nous sommes plus aux marges du développement des stations de sports d'hiver, faces à des conditions d'exploitation qui ne sont pas stabilisées.

L'approche par les modes de gestion simplifiés nous apporte une vision plus claire de la répartition géographique des formes de gouvernance (carte 14 et Figure 21)

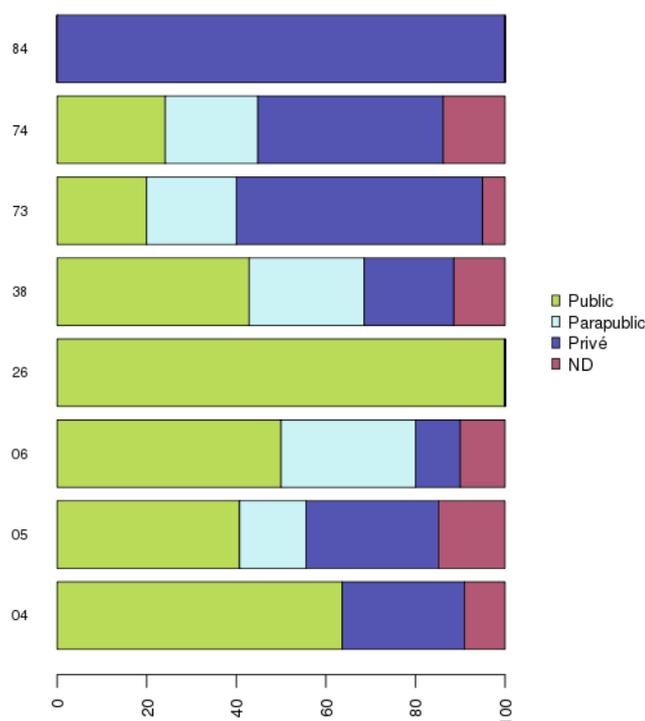
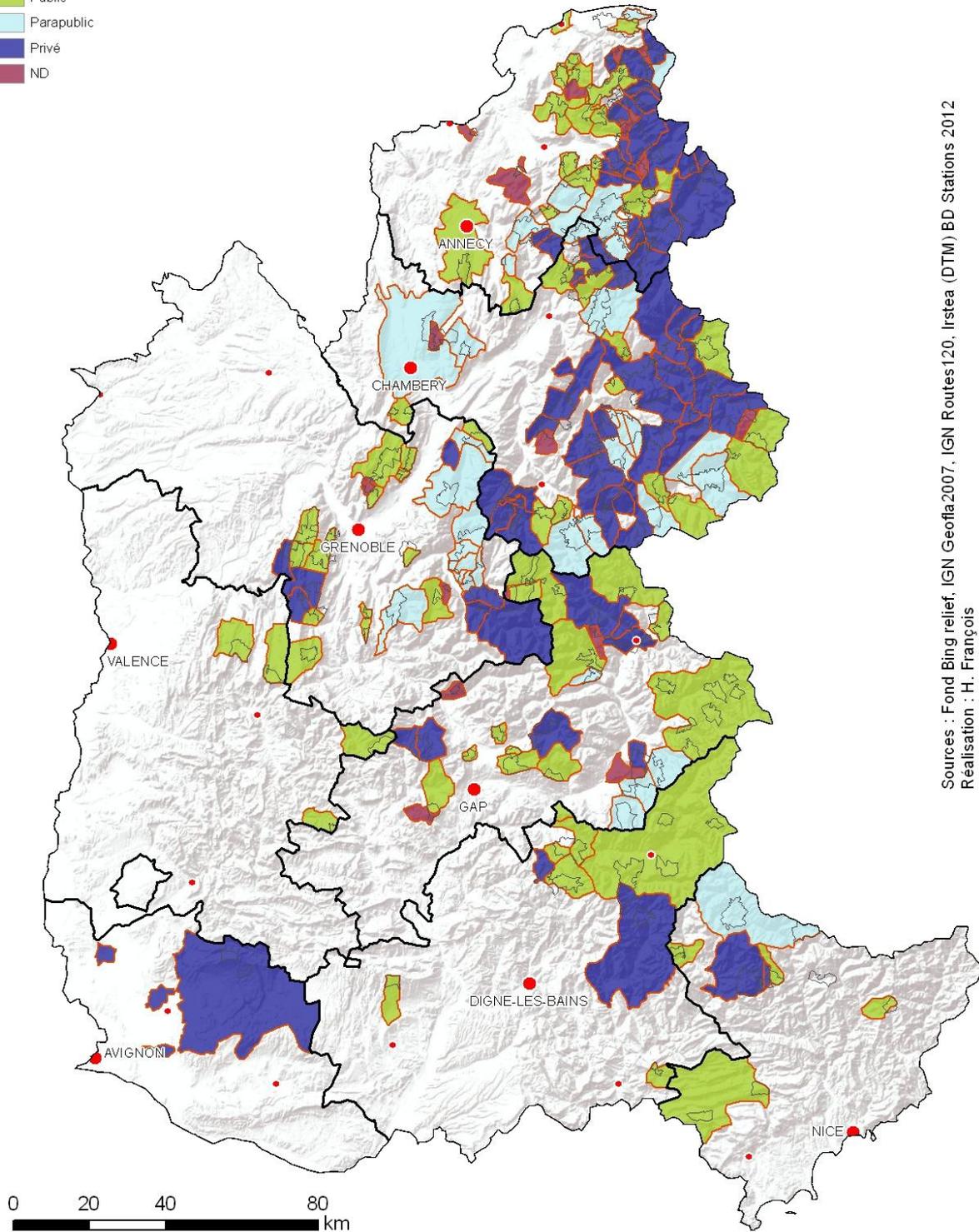


Figure 21 : Répartition des modes de gestion simplifiés par départements

-  Département
-  Préfecture de département
-  Sous-préfecture
-  Contours de station
-  Unité de gouvernance
- Mode de gestion simplifié**
-  Public
-  Parapublic
-  Privé
-  ND



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 14 : Modes de gestion simplifiés (public, parapublic, privé, ND)

Très clairement, le mode de gestion privé se concentre dans les départements du nord des Alpes et suit une diminution progressive selon un gradient nord-sud, témoignant d'une territorialisation des formes de gouvernance. Habituellement, ces nuances sont attribuées au « contexte départemental » eu égard à l'implication historique des départements dans la politique montagne en général et dans l'implantation des stations de sports d'hiver en particulier. La Figure 21 proposant une lecture des modes de gestion à cette échelle, nous montre toutefois que ce constat peut être nuancé au profit d'une lecture des points de convergence entre les différents départements (cf. également Figure 22, ci-après).

- Ainsi, aux marges du massif, la Drôme et le Vaucluse radicalement opposés quant au mode de gestion choisi, « tout public » d'une part et « tout privé » (mais en affermage auprès de deux associations à but non lucratif) de l'autre, se rapprochent par leur uniformité liée à la présence d'une seule et même autorité organisatrice pour l'ensemble des stations dans chacun des départements et une population de stations réduite. Ce modèle d'uniformité correspond aux **marges alpines** du développement des stations.
- Accueillant également un petit nombre de stations, les départements des Alpes-de-Haute-Provence et des Alpes Maritimes, présentent quant à eux une plus grande diversité. S'ils présentent indéniablement des visages contrastés quant à l'usage des SEM et du mode de gestion parapublic, ils convergent cependant pour le regroupement des unités de gouvernance associé à une part importante de l'intervention publique directe ou indirecte. Ce modèle qualifié de **provençal** repose donc à la fois sur la distribution des modes de gestion simplifiés et sur des critères d'organisation administrative qui sont présentés ci-dessous.
- Par rapport à ce modèle de gestion, les départements isérois et haut-alpin se caractérisent par un plus grand nombre de stations et d'unités de gouvernance. Ils se distinguent par leur recours plus ou moins important à la gouvernance parapublique, mais présentent moins de cas de gestion publique que dans le cas du modèle provençal. Comme pour ce dernier, afin de s'en distinguer et de saisir pleinement les nuances du modèle **dauphinois**, il convient de prendre en considération l'organisation administrative associée.
- Les spécificités du modèle **savoyard** apparaissent de manière plus évidente en faisant la part belle au mode de gestion privée et l'équilibre entre gouvernances publique et parapublique, chacune représentant approximativement le cinquième des unités de gouvernance.

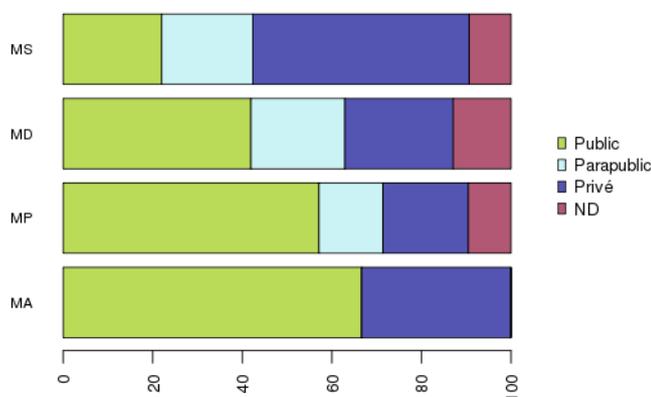
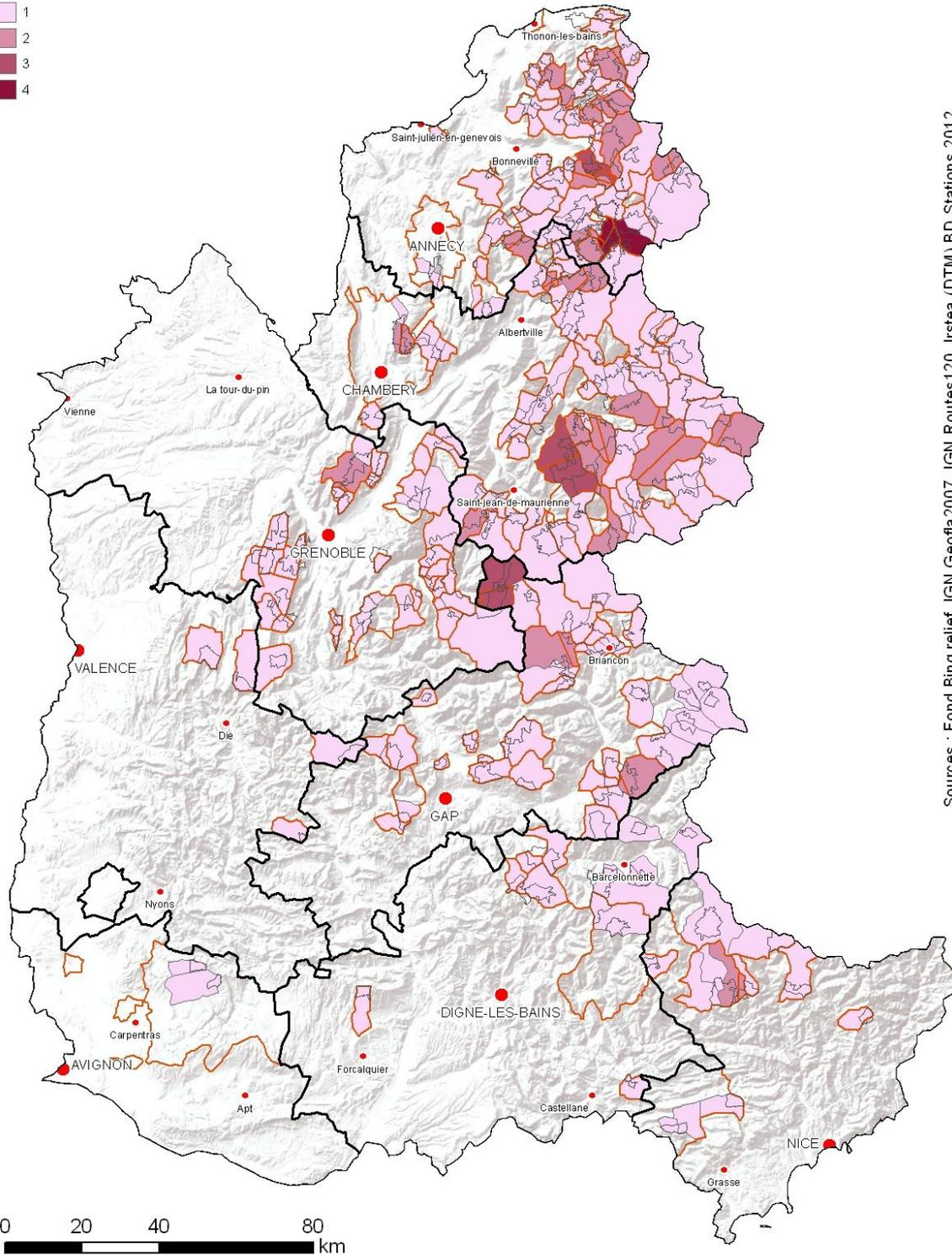


Figure 22 : Territorialisation des modes de gestion simplifiés (Modèles Savoyard, Dauphinois, Provençal et Marges Alpines)

-  Département
-  Préfecture de département
-  Sous-préfecture
-  Contours de station
-  Unité de gouvernance

Nombre d'unités de gouvernance par commune

-  1
-  2
-  3
-  4



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 15 : Nombre d'unités de gouvernance par communes

2. L'organisation territoriale des stations de sports d'hiver

Les analyses précédentes des modes de gestion ont souligné l'importance de leur lien avec les différentes configurations territoriales croisant d'un côté, l'organisation de l'offre de sports d'hiver, le parc de remontées mécaniques d'une station, et de l'autre, l'organisation administrative mise en place pour assurer la gestion du service public des remontées mécaniques. Le récent rapport de la Cour des Comptes (2011) a d'ailleurs souligné l'importance de cette relation et de l'asymétrie qu'elle peut favoriser quand des collectivités dispersant leurs moyens et leurs compétences doivent composer avec des délégataires mieux préparés pour faire face aux enjeux économiques d'une station, surtout de taille importante. L'enjeu de notre première partie va donc consister à décrire l'organisation territoriale au regard de celle des stations. Nous prolongerons cette analyse dans une seconde partie en observant les regroupements entre stations et la structuration des gestionnaires de domaine skiable en filiales et groupes.

2.1. Organisation territoriale des stations

Nous avons abordé précédemment les problèmes soulevés par la possibilité pour un même territoire d'accueillir plusieurs stations, l'impossible ventilation des statistiques démographiques communales à l'échelle de la station et les limites en termes de croisement de variables en découlant. Du point de vue des modes de gestion, la difficulté de lecture est encore accrue par la notion d'unité de gouvernance (carte 15). Ainsi, une commune support peut (exceptionnellement) compter plusieurs unités de gouvernance pour une seule et unique station quand elle est associée au département (cas de Flaine et de Courchevel, cf. carte 16, contrairement aux stations drômoises où le rôle d'autorité organisatrice est entièrement joué par la régie départementale à l'exclusion des communes supports). Forts de leur densité de stations, les départements savoyards (carte 15) concentrent le plus grand nombre de communes supports où cohabitent plusieurs unités de gouvernance. Le maximum, au nombre de 4, se trouve à Saint-Gervais avec Megève, Saint-Gervais-Bettex, Saint-Gervais - Les Houches et Saint-Nicolas-de-Véroce. Toutefois, mis à part quelques cas épars, la norme est plutôt l'unicité commune / unité de gouvernance.

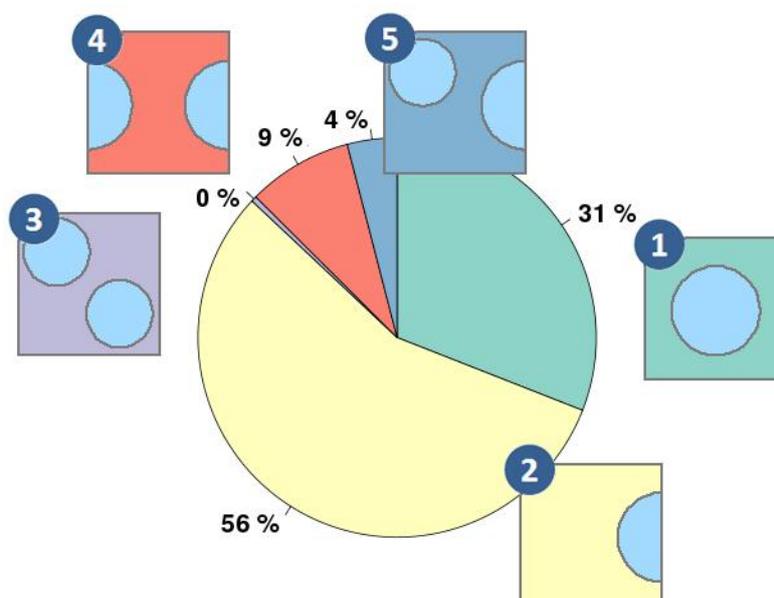


Figure 23 : Caractérisation des communes supports de stations au regard du type de station accueilli

Néanmoins, ce constat peut recouvrir différentes réalités comme l'illustre la Figure 23. La majorité des cas (87 % des communes supports de stations) sont des cas d'unicité :

1. moins de la moitié des stations sont intégralement comprises dans le territoire d'une seule commune, soit 31 % du nombre total de communes supports ;
2. la grande majorité d'entre elles n'accueille qu'une partie, plus ou moins importante, de stations s'étalant sur différents territoires ;
3. au contraire, le cas de la multiplicité de stations entièrement comprise au sein d'un territoire communal étant une exception lors de la conception de la *BD Station* qui a depuis disparu avec la reprise des stations de Manigod Merdassier et Manigod Croix Fry par une délégation globale à Labellemontagne ;
4. en revanche, en écho au cas n°2, les cas de pluralité sont les plus fréquents dans les communes qui accueillent plusieurs parties de stations ;
5. la situation station entière + partie de station étant finalement relativement marginale (moins de 5 % de l'ensemble des communes supports).

Le corollaire de cette caractérisation des communes supports consiste à décrire les stations selon qu'elles s'étalent sur une ou plusieurs communes, avec un morcellement des autorités organisatrices tel que le propose la Figure 24.

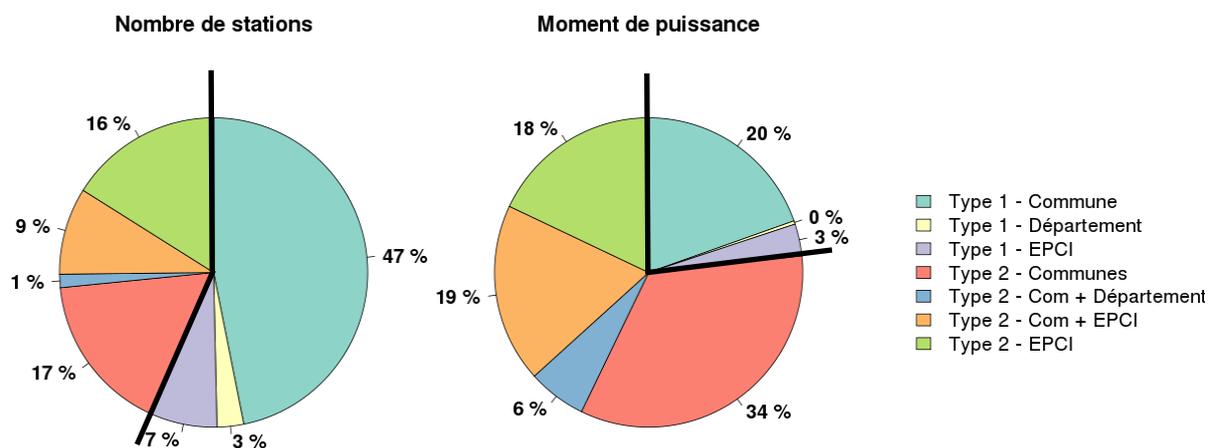


Figure 24 : Stations à Communes supports uniques (type 1) ou multiples (type 2) et type d'autorité organisatrice

Une importante précaution s'impose si l'on veut comparer ce graphique au précédent : la population de référence n'est pas la même puisqu'auparavant, nous observions la situation des communes et, ici, celle des stations ce qui explique que les proportions changent sensiblement. Par exemple, si nous nous intéressons au cas de la commune support unique, ici de type 1, il concerne plus de la moitié de la population de stations (57 % tous types d'autorité organisatrice confondus) alors que cela n'est le cas que pour 35 % des communes (types 1, 3 et 5 de la Figure 23). Cette variation s'explique par la situation de stations s'étalant sur plusieurs communes, ce qui gonfle leur nombre et diminue mécaniquement la part de celles accueillant uniquement une station. Ainsi, il y a une majorité de communes qui n'accueillent qu'une partie de station et, par un jeu de miroir déformant, une majorité de stations, dans une proportion équivalente à la précédente, qui reposent sur une seule et unique commune support. Cette comparaison nous montre comment la gouvernance constitue un élément de caractérisation des stations au même titre que le moment de puissance : d'une part, les stations sont inégales du point de vue de l'outil de production, de l'autre, elles le sont également au regard de leur poids au sein des collectivités territoriales.

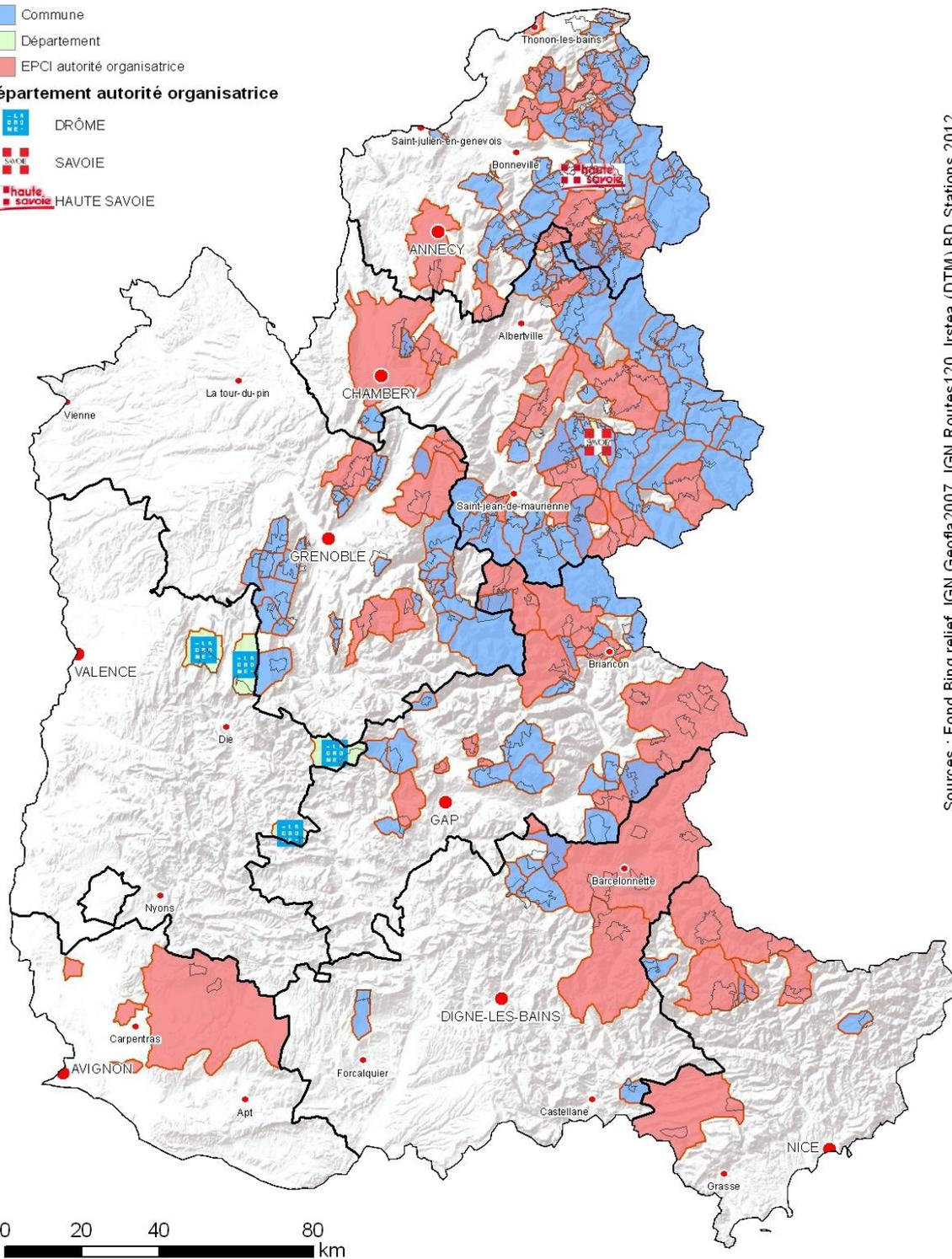
Par ailleurs, cette Figure 24 souligne le caractère exceptionnel de l'intervention départementale directe et unilatérale. En nous appuyant également sur les cartes 16 et 17, force est de constater que les cas où le département assume pleinement le rôle d'autorité organisatrice ne concernent que Courchevel en Savoie et Flaine en Haute-Savoie ainsi que la situation plus récente de la Drôme (cf. également carte 16 ci-après). Pour autant, nous sommes face à des situations radicalement différentes. Dans les Savoie, cette intervention se fait en doublon avec les communes directement concernées alors même qu'il y a plusieurs communes supports (1 % des stations) alors que dans la Drôme, où les communes supports sont uniques, elles ne participent pas directement à l'administration de leur station (3 % des stations). Les stations sont également opposées en termes de parc de remontées mécaniques avec un moment de puissance extrêmement faible pour la Drôme qui, avec 3 % du nombre de stations, représente une part infime du moment de puissance (0 %) et, au contraire, un parc relativement important en Savoie / Haute-Savoie, les stations dans lesquelles le département intervient ne représentent qu'1 % de l'effectif total, mais 6 % du moment de puissance.

Toutefois l'intervention départementale ne se limite pas à l'action directe et peut également se faire par l'intermédiaire d'un EPCI, au sein d'un syndicat mixte. Comme le montre la carte 16, il y a là une véritable spécificité des départements de la Région PACA et plus particulièrement des Alpes Maritimes où l'intervention du Département est quasi systématique et toujours indirecte. Elle demeure plus marginale dans les Hautes-Alpes du fait d'une plus grande densité de stations qui induit une certaine diversité. Ce mode d'action peut parfois conduire à des représentations cartographiques aberrantes (cf. *infra*, carte 17).

- Par exemple, dans les Alpes-de-Haute-Provence où la Communauté de communes Vallée de l'Ubaye est l'unique autorité organisatrice à la fois pour Larche - Sainte-Anne-La-Condamine et Le Sauze ainsi que membre du syndicat mixte gestionnaire de Pra Loup aux côtés du Département, avec pour conséquence une superposition des périmètres des unités de gouvernance.
- Un autre cas particulier concerne le Syndicat mixte des stations du Mercantour au sein duquel le Département des Alpes Maritimes intervient sans que la commune support soit partie-prenante et qui explique que le site de la Colmiane ne semble associé à aucune unité de gouvernance.

Enfin, et comme nous y reviendrons au sujet de la structuration des politiques publiques, il ne faut pas assimiler l'interventionnisme départemental au seul rôle d'autorité organisatrice comme le montre par exemple le cas de l'Isère où le département pourrait sembler absent mais est également un des premiers à s'être doté d'un dispositif contractuel avec des Contrats de Développement Diversifiés, privilégiant ici une démarche de projet pour l'ensemble de ses stations aux interventions ponctuelles.

Contrairement aux départements, les communes occupent une place importante, notamment dans le cas des stations n'ayant qu'une commune support, configuration qui représente à elle seule, quasiment la moitié (47 %), de la population des stations alpines. Cependant, ces mêmes stations ne représentent plus que le cinquième du moment de puissance, et ce malgré leur poids quantitatif. Les stations de type 1 administrées par une seule commune sont donc celles qui constituent la myriade de petites stations identifiées précédemment. En revanche, telle n'est pas la position des stations à communes supports multiples, type 2, sous responsabilité pluri-communale qui voient leur poids doubler selon qu'on les observe du point de vue de leur effectif ou de leur moment de puissance (de 17 à 34 %). Plus généralement, la répartition du moment de puissance profite aux stations de type 2 et plus particulièrement à celles faisant l'objet de montages administratifs complexes.



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 16 : Types d'autorités organisatrices simplifiés (commune, département, EPCI)

Ceci souligne que dans ce cas (autorité organisatrice pluri-communale) tout comme dans celui « communes et département », évoqué précédemment, et « communes et EPCI », nous sommes face à des stations de taille relativement importante. L'action parallèle de communes aux côtés d'EPCI peut sembler tout particulièrement surprenante : elle est pour partie le fait d'un effet de débordement des grandes stations au-delà des frontières strictes de l'EPCI, mais aussi issue de la construction de formes de gouvernance complexes comme à Serre-Chevalier ou à Vars-Crevoux. Cette observation pose la question des facteurs qui ont contribué à l'émergence de telles situations : développement progressif des stations qui s'étendent petit-à-petit sur différents territoires, difficile partage des (importants) intérêts en jeu ? Il est difficile de trancher, mais la conséquence est claire : les stations les plus importantes, d'ores et déjà fortes de leur poids économique dans leur relation avec les pouvoirs publics profitent également de la division des autorités garantes du service public. Au contraire, pour les stations de type 2, le rapport taille de la station / type d'autorité organisatrice est plus difficile à interpréter. L'absence d'évolution entre répartition de l'effectif des stations et répartition de leur moment de puissance est liée à l'hétérogénéité de cette catégorie. Elle peut en effet recouvrir des réalités différentes, réunion de plusieurs petits sites de pratiques ou structuration des collectivités locales pour adopter une échelle d'administration adaptée à celle de leur station. Ainsi, la mobilisation des EPCI s'avère finalement assez contrastée et pas nécessairement mobilisée dans les situations où l'organisation des stations le mériterait le plus.

Le poids des EPCI dans l'ensemble des collectivités locales impliquées dans l'administration des stations ne peut toutefois pas être ignoré comme nous le rappelle la Figure 25. Celle-ci propose de « corriger » une vision centrée uniquement sur le nombre d'occurrences de chaque type d'autorité organisatrice par le nombre des communes qui les compose quand il s'agit d'EPCI. Ainsi, la vision traditionnelle de la suprématie des communes sur les autres types se trouve largement relativisée⁷ passant de 72 % des autorités organisatrices à légèrement moins du tiers. Cette représentation doit toutefois être interprétée avec précautions au regard de la nature variée des EPCI.

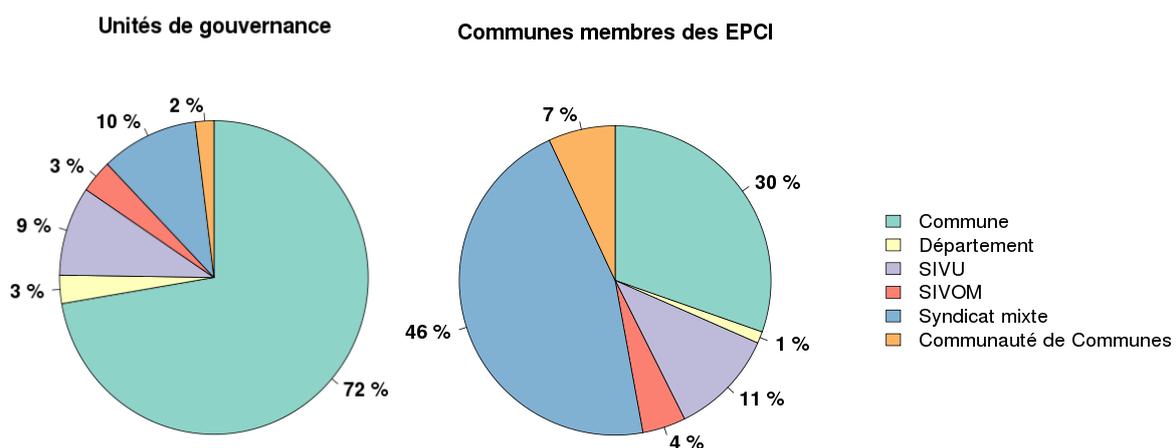
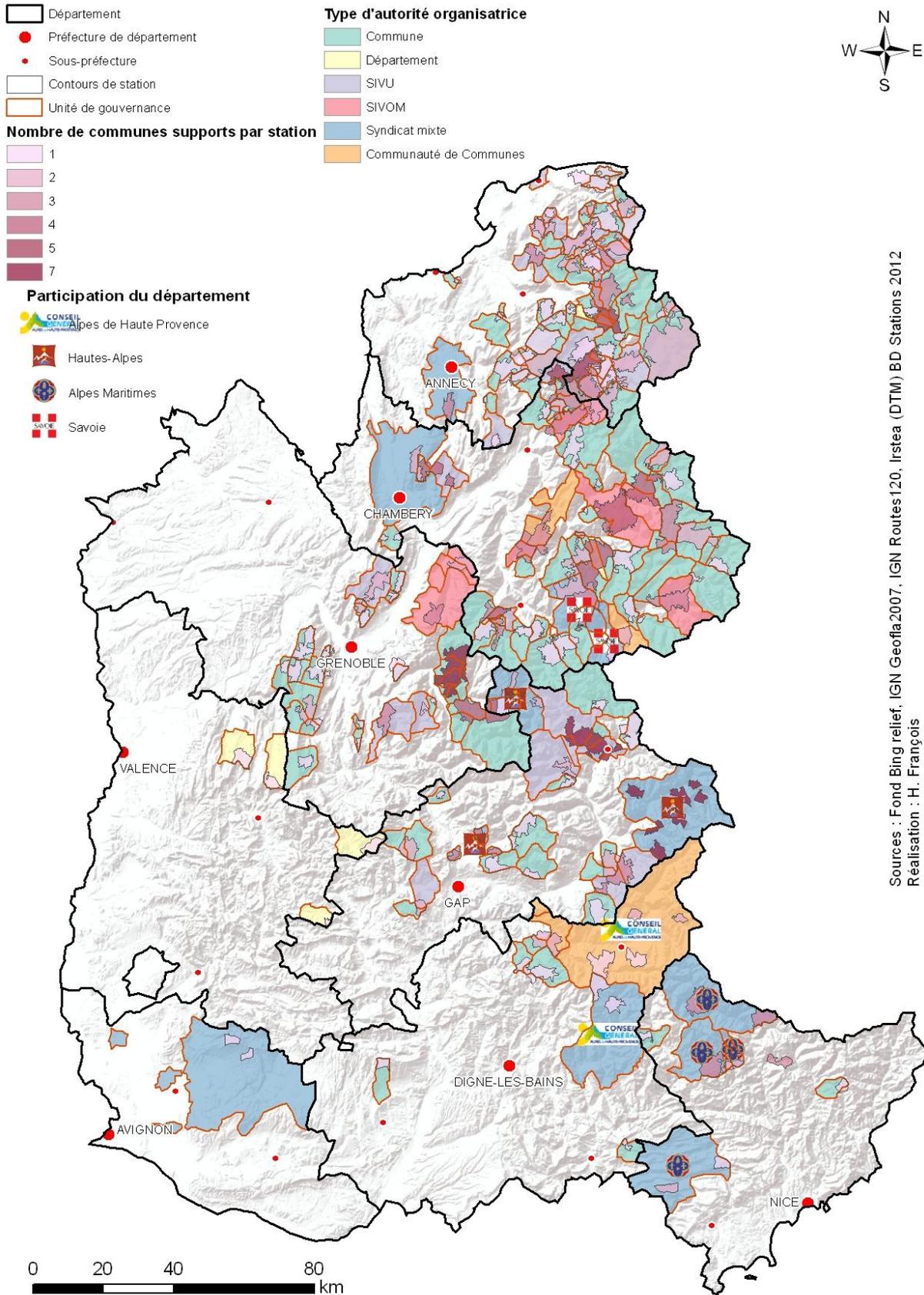


Figure 25 : Répartition des types d'unités de gouvernance

⁷ NB : il aurait également été intéressant de pouvoir ventiler le type d'autorité organisatrice en fonction de la population des stations, mais la mixité des unités de gouvernance telle que présentée à la Figure 24 nous empêche de rapporter un type d'autorité unique pour chacune des stations.



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 17 : Types d'autorités organisatrices et nombre de communes supports par station

La distinction entre intercommunalité de mission et de projet prend ici un sens particulier et induit un biais dans les résultats. Ainsi, la prise en charge de stations par des communautés de communes peut prendre la forme de l'administration partagée de plusieurs stations indépendamment les unes des autres, constituant ainsi des unités de gouvernance différentes, toutes de tailles importantes, contribuant ainsi à une croissance artificielle du nombre de communes membres des EPCI concernés. Nous avons déjà abordé le cas des Alpes-de-Haute-Provence qui constitue une illustration de ce phénomène avec, d'un côté Saint-Anne-la-Condamine et Larche gérées en régie et Le Sauze faisant l'objet d'une concession ; la Communauté de communes de la Vallée de l'Ubaye étant alors comptée deux fois, et « gonflant » en outre les rangs du Syndicat mixte de Pra-Loup. Le biais est également renforcé par l'intégration au sein de syndicats mixtes, d'EPCI plus larges qui ne sont que marginalement concernés par les stations concernées. Cet impact des syndicats mixtes est d'ailleurs renforcé dans les départements qui ont une politique de regroupement de stations. Les syndicats mixtes se rapprochent alors d'une intercommunalité de projet en associant différents partenaires appréhendant les stations à différentes échelles et pas uniquement sous l'angle de la spécialisation fonctionnelle de l'espace ayant présidé à la conception des stations.

A *contrario*, les SIVU et SIVOM apparaissent plus comme une intercommunalité de mission dont le périmètre est plus strictement défini en fonction de leur objet. Il existe bien entendu des cas où le nombre de communes membres dépasse les contours de celles directement supports de la station, comme aux Sept-Laux, mais même dans ces cas, le nombre de municipalités concernées demeure limité. Nous pouvons ainsi comparer les départements des Alpes-de-Haute-Provence et de l'Isère où les EPCI se composent uniquement de SIVU et de SIVOM et où la taille moyenne des intercommunalités varient respectivement de 12 communes à 3,6 ; Savoie et Haute-Savoie présentant une certaine diversité d'EPCI de mission et de projet se situant à l'entre-deux de ces valeurs extrêmes autour de 6 communes par EPCI. Finalement, les approches différenciées en nombre d'unités de gouvernance ou en prenant en compte les communes membres des EPCI, soulignent surtout des manières d'appréhender les stations différentes, soit comme des pôles de croissance indépendants (ce qui ne signifie pas pour autant que ces derniers ne trouvent pas leur place dans une offre touristique territorialisée), soit en les intégrant à des projets de territoires plus globaux. Il n'est d'ailleurs pas anodin de noter qu'il y a des proportions équivalentes entre SIVU-SIVOM et syndicats mixtes - communautés de communes mais un nombre de communes complètement différent entre chacun de ces groupes.

Ainsi, et comme le montre l'analyse des moyennes départementales, l'étude de la distribution spatiale des types d'autorités organisatrices privilégiera les observations en termes de nombre d'unités de gouvernance plutôt qu'en fonction des communes membres des EPCI (Figure 26). Fort de leur nombre de stations, les départements savoyards se caractérisent par un grand nombre d'unités de gouvernance communales, notamment liés au fractionnement de l'administration des stations les plus importantes aux côtés desquelles se développe une certaine diversité d'autorités organisatrices. Ce phénomène est moins marqué en Haute-Savoie où les développements, en continuité des centres de villégiature existants, laissent plus de place aux seules communes. L'Isère semble plus proche de ces départements, mais s'en distingue pourtant par la multiplication des petites stations à dimension communale. Dans ce sens, par le peu de diversité des EPCI ainsi que par leur taille moyenne (3,6 pour l'un et 3 pour l'autre), l'Isère se rapproche finalement plus des Hautes-Alpes. De leur côté, les départements des Alpes-de-Haute-Provence et Alpes Maritimes se distinguent par la nature des EPCI plutôt orientés sur une appréhension des stations par le territoire de projet ainsi que par le faible nombre de communes qui jouent directement le rôle d'autorité organisatrice. Enfin, Drôme et Vaucluse peuvent être considérés comme des exceptions dans la mesure où, si elles sont de

natures différentes, les autorités organisatrices sont uniques dans chacun des départements. De nouveau, les modes de gouvernance contribuent à la distinction de modes d'aménagement savoyard, dauphinois, provençal et aux marges du massif.

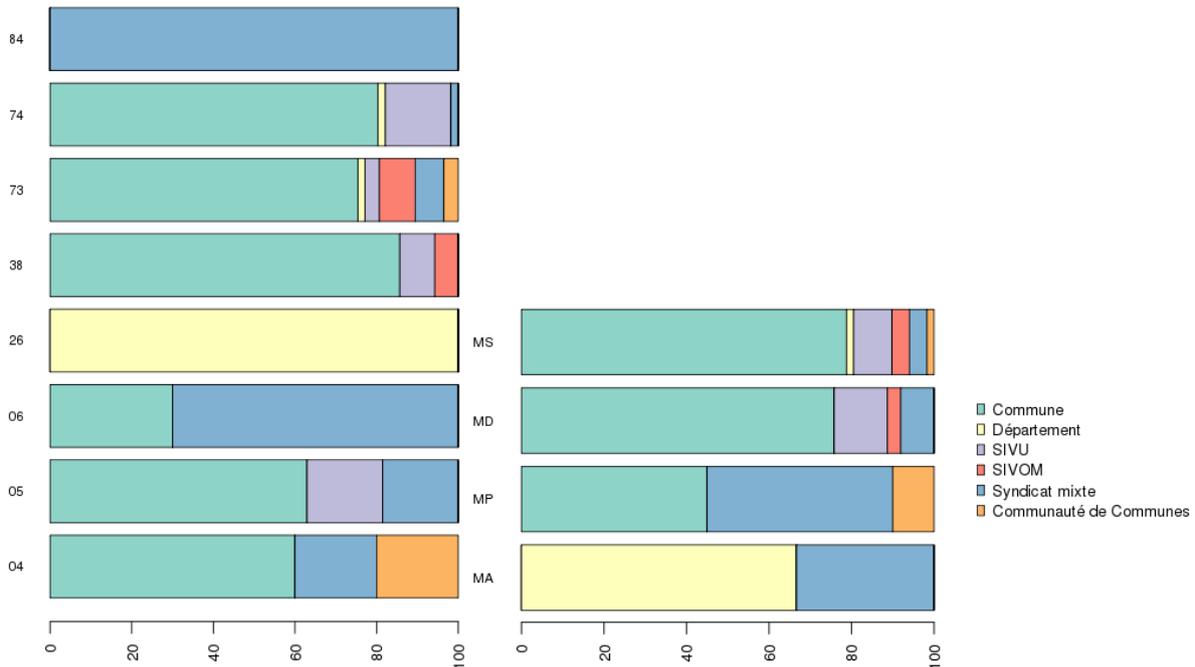


Figure 26 : Répartition des types d'unités de gouvernance par département et par modèle de gestion
-Modèles Provençal, Dauphinois, Savoyard et Marges Alpines-

La question de l'intercommunalité pose nécessairement celle du transfert de la compétence tourisme. Dans ce sens, la carte 18 propose une vision synthétique des autorités organisatrices en fonction de leur nature et de la gestion de la compétence tourisme. L'interprétation de cette information doit prendre en compte le caractère lacunaire de la donnée fournie par le fichier BANATIC : non seulement cette base de la DGCL ne distingue pas les différentes options de délégation totale ou partielle de la compétence, mais en outre elle ne retranscrit qu'imparfaitement la réalité, notamment les cas de transfert de fait quand la compétence est exercée par un office du tourisme intercommunal. Il faut donc comprendre l'information à notre disposition comme l'affichage de la volonté des responsables publics locaux.

De manière générale, l'absence de transfert parmi les communes qui assument ce rôle est exceptionnel. Ainsi, il est marquant de voir en Savoie et Haute-Savoie, la proportion importante des communes qui sont autorités organisatrices tout en ayant transféré la compétence tourisme. Cette situation illustre un paradoxe : d'un côté, les collectivités assument la promotion et la communication directement liée à la station et à ses enjeux économiques, mais, de l'autre, elles n'hésitent pas à déléguer ces mêmes fonctions quant elles concernent le territoire, *i.e.* à une échelle supérieure. Les avantages sont nombreux. D'une part, cela permet de mettre en scène l'offre de sport d'hiver au sein d'un territoire touristique plus large et de profiter de l'image territoriale quelle que soit la réalité sous-jacente. D'autre part, cette organisation donne la capacité aux collectivités les mieux dotées, notamment grâce à l'activité de leur(s) station(s), de maîtriser la communication en laissant une part importante aux stations dans l'éventail de l'offre touristique.

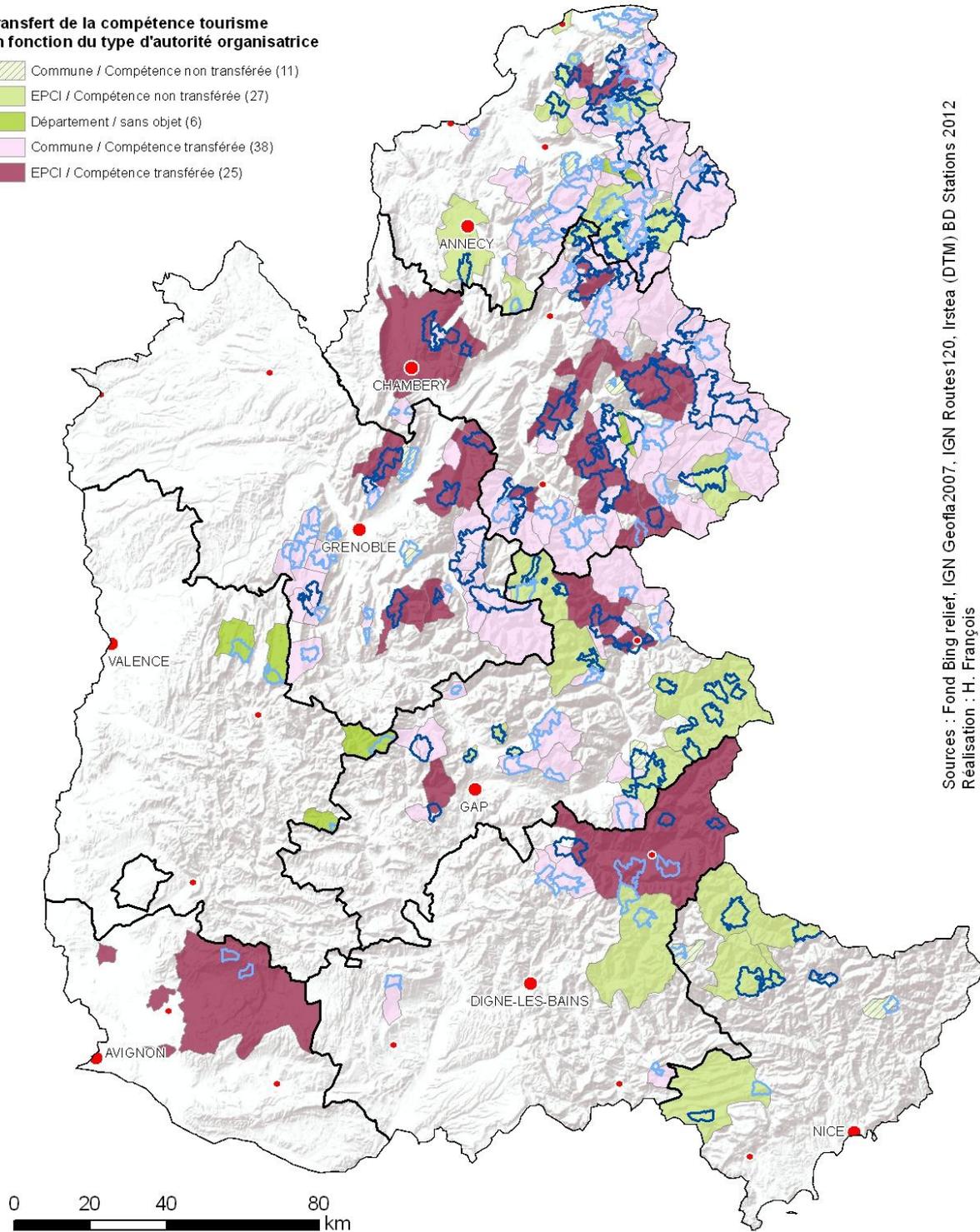
- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Station - Commune support simple
- Stations - Communes supports multiples



Unité de gouvernance

Transfert de la compétence tourisme en fonction du type d'autorité organisatrice

- Commune / Compétence non transférée (11)
- EPCI / Compétence non transférée (27)
- Département / sans objet (6)
- Commune / Compétence transférée (38)
- EPCI / Compétence transférée (25)



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 18 : Délégation de la compétence tourisme

Dans le domaine des EPCI, la situation est beaucoup plus contrastée et difficile à appréhender. Bien que relevant plus d'une approche territoriale, la majorité des syndicats mixtes (*cf. supra*) n'exerce pas la compétence tourisme alors qu'elle est systématiquement déléguée aux communautés de communes. Nous pouvons légitimement supposer qu'ils l'exercent ainsi de manière indirecte quand la communauté de communes concernée adhère au syndicat mixte. A l'opposé, l'intercommunalité de mission se voit confier la compétence principalement dans les cas de SIVU plutôt que de SIVOM. Il y aurait donc deux tendances favorables au transfert de la compétence tourisme selon que la station s'intègre dans une démarche territoriale globale ou, au contraire, qu'elle justifie la focalisation d'un territoire plus restreint sur elle seule.

2.2. Organisation des exploitants et structuration des groupes

Aux côtés des collectivités locales, les gestionnaires de remontées mécaniques s'organisent et se structurent également selon leur propre logique. Depuis 1989 et la création de la CDA, cette structuration a pris un tour nouveau avec l'affirmation forte des groupes réunissant différentes filiales, à l'origine exerçant dans le domaine des remontées mécaniques, mais pouvant se diversifier pour étendre le champ d'activité du groupe ou afin de faciliter l'action des différentes filiales. Ces groupes peuvent d'ailleurs concentrer leurs actifs en montagne comme Labellemontagne et Savoie Stations Participations (SSP), ou chercher des relais de croissance à l'extérieur, soit dans des domaines d'activités différents, comme les parcs de loisirs pour la CDA ou dans les stations en dehors du territoire français. Leur rapport au territoire dépend alors de ces stratégies de croissance, de leurs critères de choix pour privilégier la gestion d'un type particulier de station (par exemple, Labellemontagne en moyenne montagne, la CDA dans les sites d'altitude à renommée internationale) ou encore de leur organisation interne. Ces facteurs de territorialisation ont déjà fait l'objet d'études qualitatives (Marcelpoil et al., 2012) et l'objectif des cartes 19 et 20 ci-après est d'apporter une vision globale de l'implantation de ces groupes et du partage des différentes stations.

Pour cela, la carte 19 et le graphique associé (Figure 27) proposent de distinguer différentes catégories de gestionnaires en dehors de ceux qui sont affiliés à un groupe. Bien entendu, tel est le cas des gestionnaires publics ou des SEM⁸ (capital majoritairement public), mais également de certains gestionnaires privés que nous avons donc qualifiés d'indépendants.

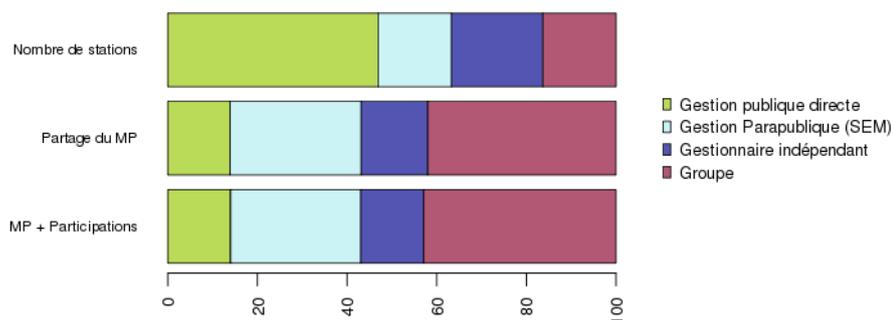


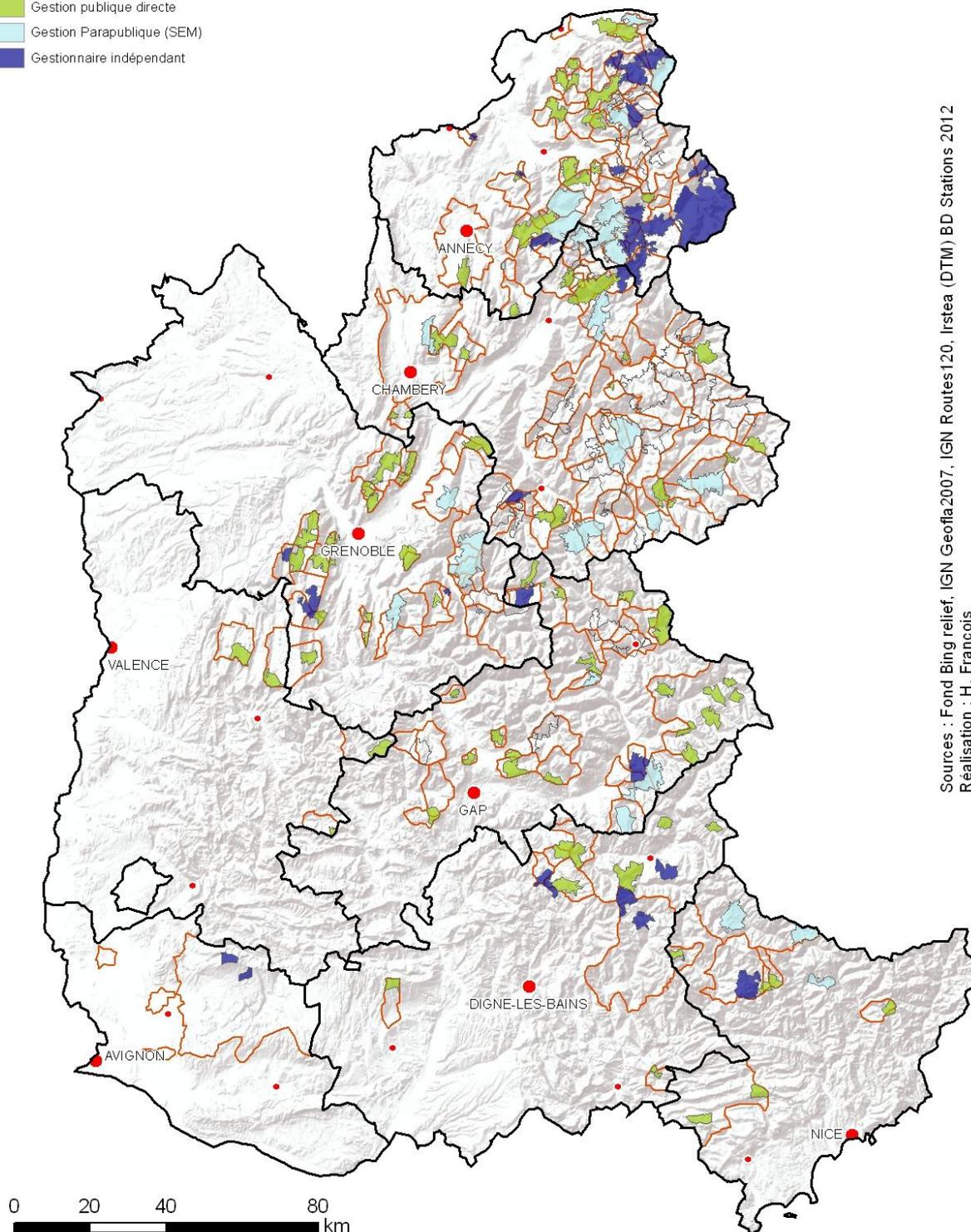
Figure 27 : Répartition des types de gestionnaires (public, parapublic, indépendant, groupe)

⁸ Notons ici que la S3V, gestionnaire du domaine skiable de Courchevel, la station départementale n'est ainsi pas une filiale de la holding du Département de la Savoie, Savoie Stations Participations (SSP)

-  Département
-  Préfecture de département
-  Sous-préfecture
-  Contours de station
-  Unité de gouvernance

Gestionnaires publics et / ou indépendants

-  Gestion publique directe
-  Gestion Parapublique (SEM)
-  Gestionnaire indépendant



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François



Carte 19 : Gestionnaires et groupes : gestionnaires publics ou indépendants

L'approche spatiale proposée par la carte 19 est assez éloquent par la faible représentation des stations savoyardes où, en dehors des gestionnaires publics ou parapublics, ne subsistent, dans le domaine privé, que deux stations indépendantes : La Toussuire et Les Saisies. La Haute-Savoie présente également un visage original avec une certaine mixité entre type de gestionnaires. De fait, à elle seule, la Haute-Savoie compte plus de la moitié de l'ensemble des gestionnaires indépendants du massif alpin. Pour les autres départements, la mixité est réelle mais plus limitée avec une part importante des stations en gestion publique et un « saupoudrage » d'indépendants et de SEM. Les départements de la Drôme et du Vaucluse se distinguent une nouvelle fois par l'uniformité de leurs modes de gestions, sachant que la présence exclusive d'indépendants au contrôle des stations vauclusiennes mobilise en fait des associations à but non lucratif.

Cette distribution spatiale est bien retranscrite par la Figure 27 qui montre une domination nette de l'effectif des stations dont la gestion est le fait d'un acteur public, alors que la part résiduelle se partage quasi également entre les autres gestionnaires, avec un léger avantage des indépendants. Néanmoins, cette distribution change radicalement si nous observons le moment de puissance. La nouvelle répartition profite clairement à la catégorie des stations gérées par un groupe (tous groupes confondus) ou par des SEM⁹ par rapport aux autres, notamment les gestionnaires publics qui semblent définitivement relégués à la gestion des stations les moins importantes. Au contraire, les groupes gestionnaires de stations privilégient celles ayant un moment de puissance élevé. Les gestionnaires indépendants sont quant à eux les premiers touchés si nous prenons en compte les prises de participations minoritaires dans le partage du moment de puissance. Cette évolution est principalement le fait de SSP comme le montre la carte 20 ; les autres groupes préférant le jeu des participations croisées.

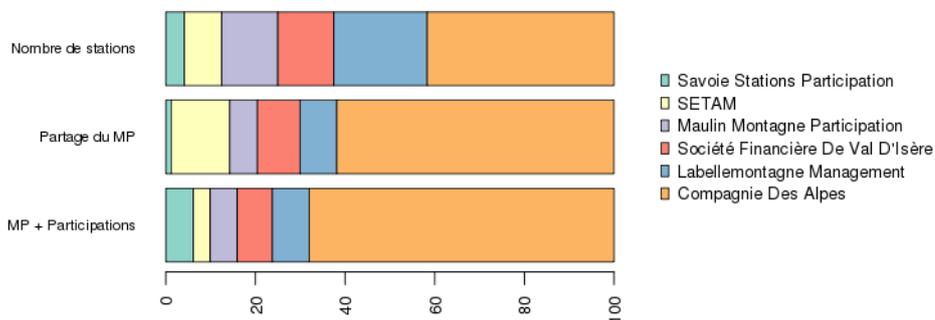
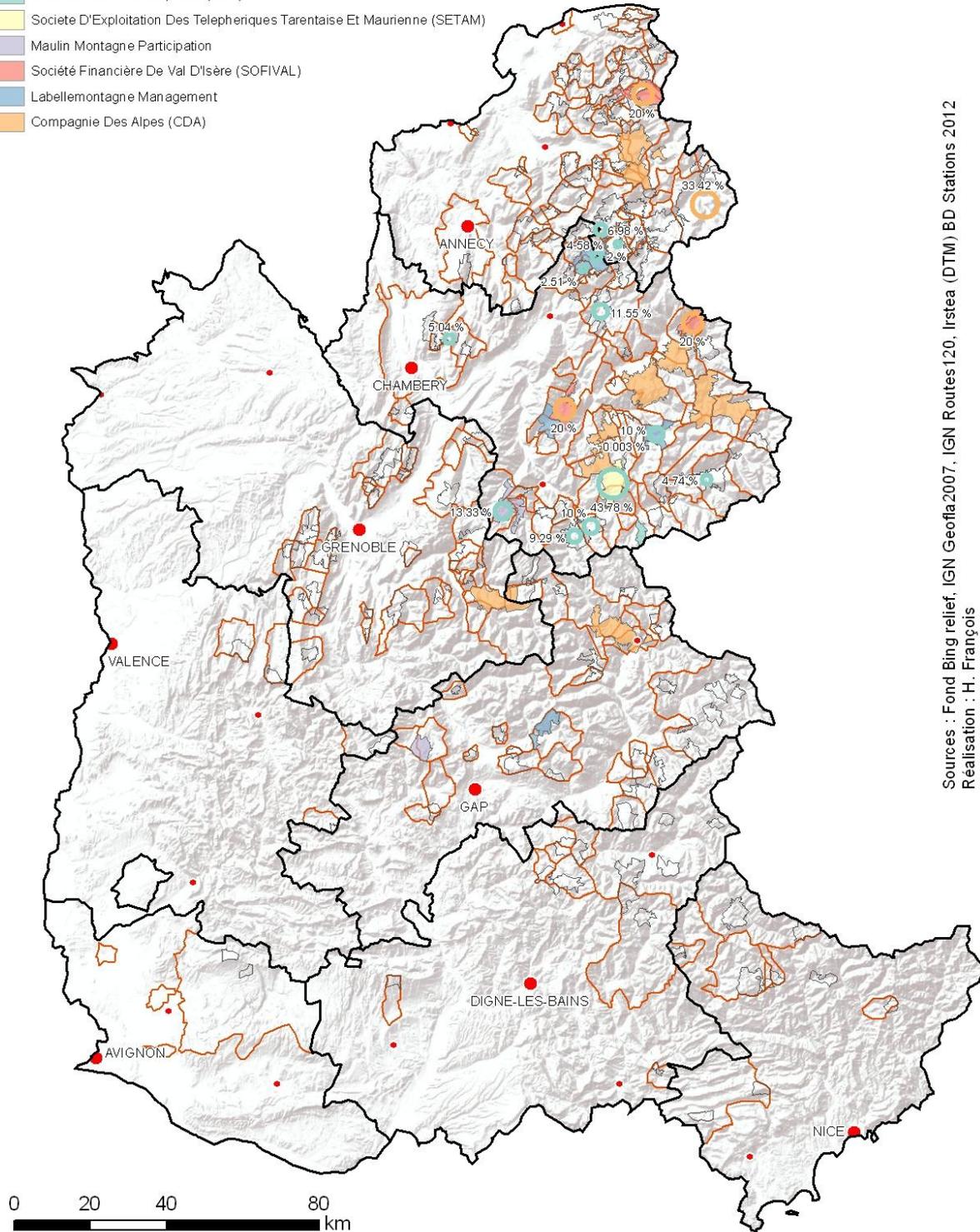


Figure 28 : Répartition des types de gestionnaires : groupes

Cette réalité est également perceptible à travers la Figure 28. Contrairement à la figure précédente, soulignons ici une certaine cohérence entre le nombre de stations et le partage du moment de puissance. Cette tendance est clairement portée par la CDA et la SETAM (forte de la puissance de Val Thorens) aux dépens des autres stations qui occupent toutes une place moins importante. Ceci est particulièrement marquant pour Labellemontagne, signe d'une convergence entre le discours de cet acteur et la réalité des stations qu'il exploite. Bien qu'il soit dans une situation similaire, le nombre restreint de stations dont il a la gestion rend plus difficile la lisibilité de Maulin Montagne Participations. Ainsi, sa logique de concentration spatiale à l'entrée de la Maurienne (Le Corbier - Saint-Sorlin-d'Arves) est questionnée d'une part, par l'indépendance de la station voisine de la Toussuire et, d'autre part, par sa présence dans le Dévoluy, laissant penser qu'il s'agit là plus d'opportunités que d'une réelle stratégie de croissance. Le cas de SSP dans ce paysage des groupes gestionnaires est particulièrement intéressant à observer du fait d'une stratégie originale.

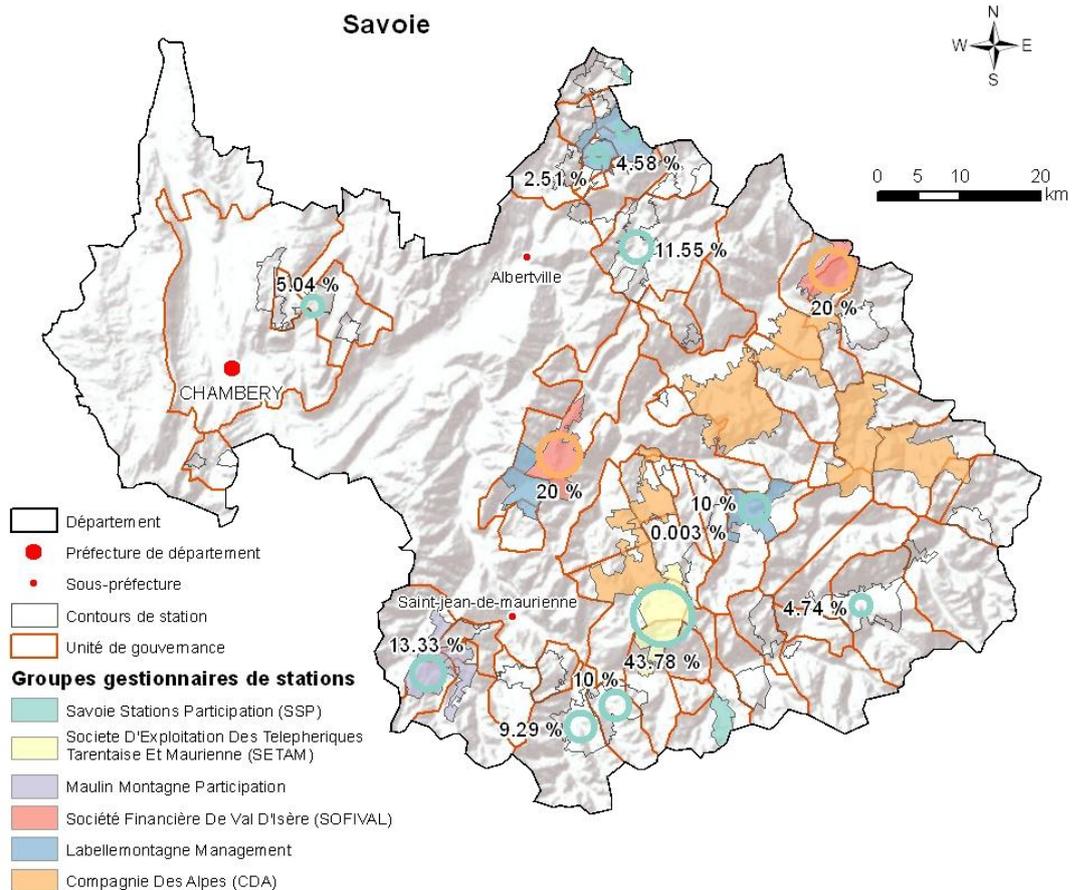
⁹ Parmi les plus grosses SEM, rappelons la présence de la S3V dont la proximité avec SSP est évidente.

-  Département
 -  Préfecture de département
 -  Sous-préfecture
 -  Contours de station
 -  Unité de gouvernance
- Groupes gestionnaires de stations**
-  Savoie Stations Participation (SSP)
 -  Societe D'Exploitation Des Telepheriques Tarentaise Et Maurienne (SETAM)
 -  Maulin Montagne Participation
 -  Société Financière De Val D'isère (SOFIVAL)
 -  Labellemontagne Management
 -  Compagnie Des Alpes (CDA)

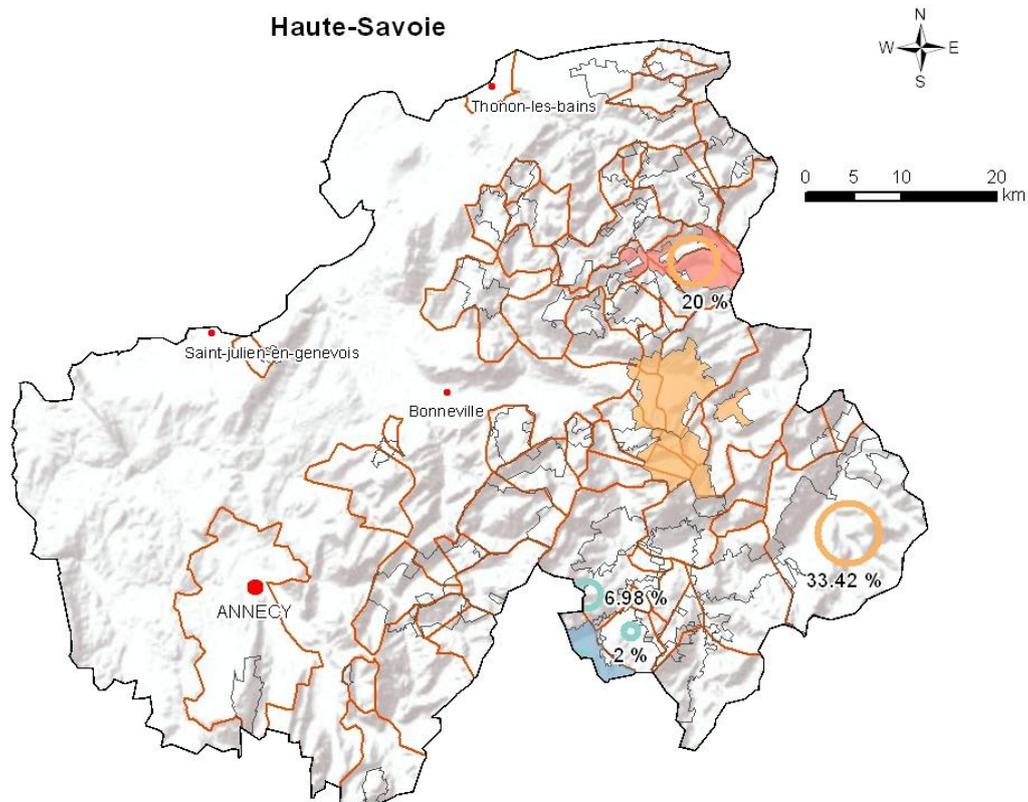


Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla 2007, IGN Routes 120, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 20a : Gestionnaires et groupes : filiales et prises de participations



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, Irstea (DTM) BD Stations 2012
Réalisation : H. François



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, Irstea (DTM) BD Stations 2012
Réalisation : H. François

Carte 20b : Gestionnaires et groupes : filiales et prises de participations (départements Savoie et Haute-Savoie)

Ainsi, SSP ne possède finalement qu'une seule et unique filiale au sens propre du terme, Val Fréjus. Pour le reste, la holding départementale intervient essentiellement par le biais de prises de participations, ce qui explique sa faible part du moment de puissance et son augmentation sensible quand on prend en compte ses intérêts dans la diversité de sociétés où elle demeure minoritaire. Cette croissance se fait tout particulièrement aux dépens d'un autre groupe, la SETAM (avec la STOR, gestionnaire de la station d'Orelle, voisine de Val Thorens, pour unique filiale) dont SSP détient 40 % du capital. Les bénéfices de l'exploitation de Val Thorens constituent la principale ressource de la holding, lui permettant ainsi d'agir dans une diversité de territoires où les stations sont en plus ou moins grande difficulté. Dans cet esprit, notons que la holding n'hésite pas à soutenir l'action de Labellemontagne en intervenant à ces côtés à Pralognan, Crest-Voland Cohennoz et Val d'Arly ou aux côtés de Maulin Montagne Participations en Maurienne.

La position de la CDA peut également être lue en termes de prises de participation. En dehors des parts détenues au sein de la Compagnie du Mont-Blanc, les prises de participations de la CDA sont moins éparpillées que celles de SSP et s'inscrivent de fait dans le jeu de participations croisées avec la SOFIVAL, la CDA détenant 20 % de chacune de ses filiales. D'un point de vue spatial, la différenciation avec SSP est également présente mais moins marquée. La CDA n'est pas guidée par une action territorialisée comme peut l'être la holding savoyarde. L'ancrage territorial n'est cependant pas absent de son action comme en témoigne sa présence de longue date en Tarentaise peut le laisser penser (Marcelpoil et al., 2012) et qui transparaît aujourd'hui à travers la concentration de ses actifs. Il s'agit là du berceau historique de la CDA, ainsi que du modèle de la station intégrée en site vierge auquel la CDC (Caisse des Dépôts et Consignations dont la CDA est une filiale) a directement contribué. Logiquement, la vallée concentre une partie des actifs de la Compagnie sans en avoir pour autant l'exclusivité. Si elle a des origines territoriales, la stratégie de la CDA ne s'est donc pas poursuivie selon une logique spatiale mais bien en fonction des caractéristiques de sites à exploiter comme nous l'avons évoqué précédemment. La présence de ses filiales et leur proximité spatiale en Tarentaise contribuent néanmoins au rapport de force entre collectivité locale et exploitant. Là où le moment de puissance est le plus important et les stations les plus solides économiquement, leur capacité d'action concertée (facilitée par l'appartenance à une même entité) s'ajoute à la fragmentation des unités de gouvernance. Par exemple, si le prix de vente des forfaits de remontées mécaniques constitue un critère important du service public, quel peut être le poids des collectivités sur les offres commerciales inter-domaines avec liaison par le haut ? L'expérience Holiski a ainsi permis de mettre en exergue le problème de la maîtrise locale face à des groupes économiquement puissants.

2.3. Organisation des politiques publiques

En complément de leur rôle d'autorité organisatrice des communes, de leur groupement ou du département et de la structuration des exploitants de remontées mécaniques, les politiques publiques de soutien à l'activité des stations contribuent également à leur gouvernance. En effet, à l'origine, la politique publique conduite par l'Etat durant la période du Plan neige a privilégié un modèle de développement concevant la station comme des pôles de croissance (Knafou, 1978; François, 2007). Sur les dernières décennies, l'évolution de l'organisation et des dynamiques des stations a nécessité l'élaboration et la mise en œuvre de politiques publiques dédiées.

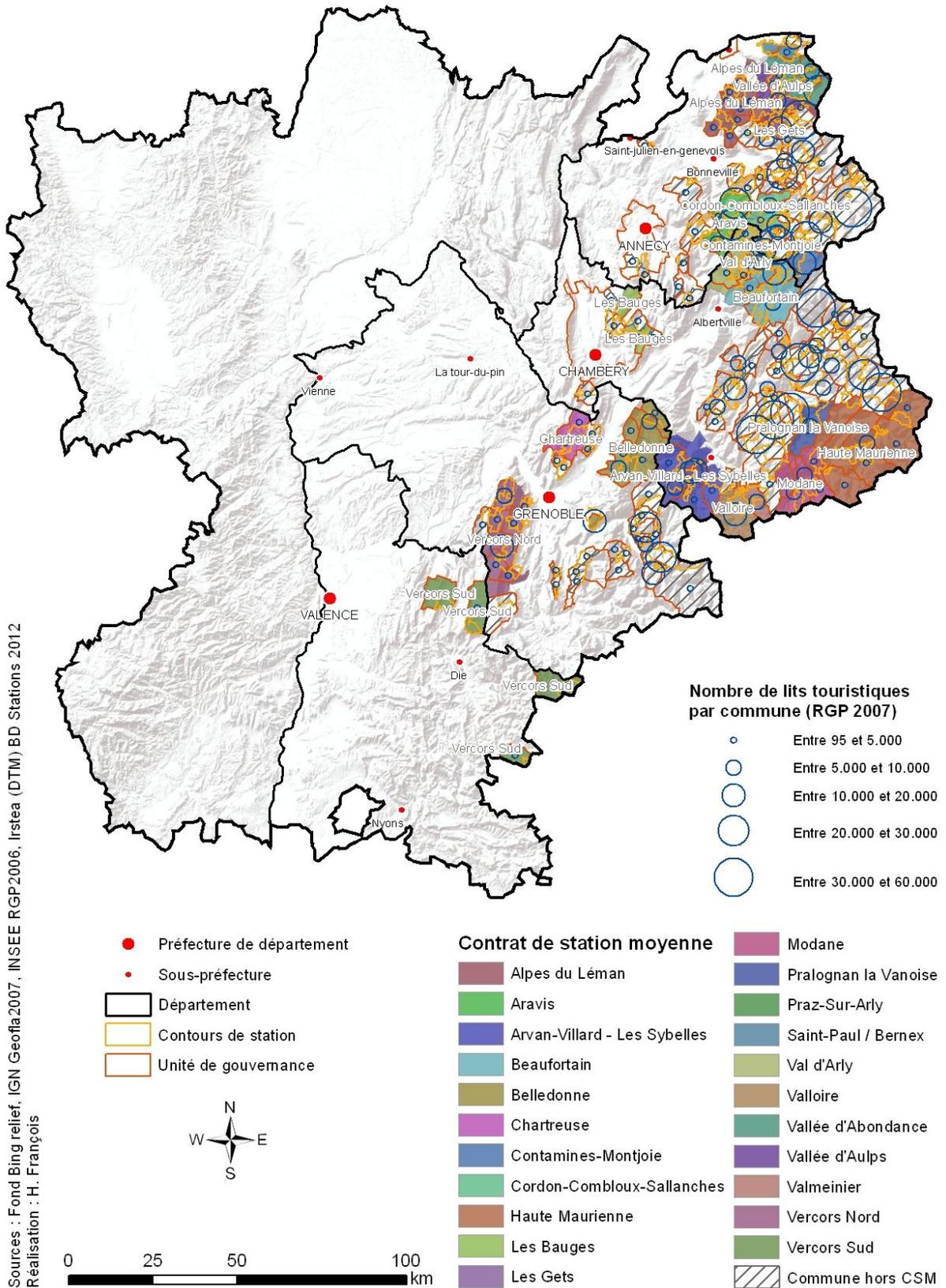
▪ Le renouvellement des politiques publiques : les premiers dispositifs de contractualisation

En premier lieu, la décentralisation et dans sa foulée l'adoption de la loi Montagne ont, depuis le milieu des années 1980, transformé et diversifié les modalités d'intervention des pouvoirs publics : renouvellement et affirmation de la légitimité de l'intervention des communes, et dans une moindre mesure, celle des Départements et implication croissante des Régions dans les questions d'aménagement du territoire. En second lieu, les évolutions en terme de demande de sports d'hiver, de développement de la concurrence internationale et de risque climatique croissant dans une perspective de changement global ont contribué à interroger la capacité de l'activité touristique en station à entraîner seule les économies touristiques locales, notamment suite aux difficultés rencontrées par la moyenne montagne à la fin des années 1980. Depuis la mise en œuvre des chartes entreprise-station par la Région Rhône-Alpes à partir de 1994, deux tendances s'affirment (EDATER et Cemagref, 2007; François, 2009; François et Billet, 2010) :

- le concept de station moyenne prend progressivement la place de la station de moyenne montagne, signifiant une évolution du concept de stations au regard de leur contribution aux dynamiques territoriales ;
- la volonté des collectivités territoriales de remplacer une « politique de guichet » (distribution ponctuelle de subventions) par une « politique de projet » (insertion du développement de la station dans un projet de territoire touristique) accompagne un renouvellement des discours désormais orientés vers la diversification de l'offre touristique.

Dans ce sens, les Chartes entreprises stations ont contribué à la reconnaissance de la diversité des composantes de l'offre touristique et de l'intérêt d'assurer leur coordination dans une démarche de destination touristique. Dans le prolongement, la démarche des Contrats de Station Moyenne (CSM, carte 21) de la Région Rhône-Alpes met l'accent sur la nécessité de la diversification de l'offre et de l'adaptation aux aléas météorologiques. Ces dispositifs tentent également de préciser le concept de station moyenne, compris entre la station internationale et le stade de neige : susceptibles de connaître des difficultés du fait de leur altitude, de l'état et de la taille de leur parc de remontées mécaniques ou des hébergements touristiques, mais constituant un facteur important de développement local. Elles sont trop petites pour être sereines face à l'avenir et en même temps trop importantes pour être laissées sur le bord de la route. Le critère du nombre de lits est ainsi mis en avant comme critère de sélection mesurable. Néanmoins, nous avons déjà abordé la difficulté à dénombrer le nombre de lits touristiques à l'échelle des stations, ce critère semble d'emblée difficile à évaluer rigoureusement. La carte 21 nous montre la grande disparité des communes supports de stations ayant participé à la démarche de ce point de vue. La majorité d'entre elles se situent certes parmi les trois classes les moins importantes, mais nous pouvons tout de même

remarquer les écarts importants entre ces différentes classes et l'activité touristique induite entre les stations comptant moins de 5.000 lits et celles qui en ont jusqu'à 20.000 ; sans compter les cas haut-savoyards qui en affichent jusqu'à 30.000. Nous sommes ici face à une des difficultés majeures de l'approche régionale qui consiste à définir un dispositif commun à l'ensemble des stations pour apporter son soutien à une catégorie particulière. L'analyse des figures 29 et 30 nous confirme la diversité des stations concernées.



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, INSEE RGP2006, Irstea (DTM) BD Stations 2012
Réalisation : H. François

Carte 21 : Contrats de Station Moyenne (CSM)

Les caractéristiques représentées sur les figures suivantes sont celles des stations comprises dans le périmètre des collectivités signataires des CSM sans préjuger de leur poids dans le projet de développement. Elles sont au nombre de 56. Comme nous l'avons vu précédemment, l'approche par les surfaces développées de l'immobilier représentée à la Figure 29 doit tenir compte de l'exception haut-savoyarde. Elle contribue ici à expliquer la place particulière des stations haut-savoyardes parmi les CSM. Dans les autres cas, nous pouvons noter une forte densité de points en-deçà de 500.000 m² et une plus grande dispersion au-delà. Ce constat doit être mis en rapport avec le moment de puissance des stations moyennes. En effet, un phénomène identique de concentration / dispersion peut être constaté en-deçà / au-delà de la valeur 10.000. Quel qu'il soit, au moins un de ces deux facteurs présente des valeurs trop faibles pour garantir le fonctionnement viable de la station et lui permettre de contribuer pleinement au développement touristique. Le déséquilibre entre ces deux facteurs, soit que les hébergements ne permettent pas d'assurer le fonctionnement des remontées mécaniques, soit que ces équipements ne puissent pas garantir le remplissage des hébergements, est sans doute un critère encore plus critique que la faiblesse des facteurs en tant que telle.

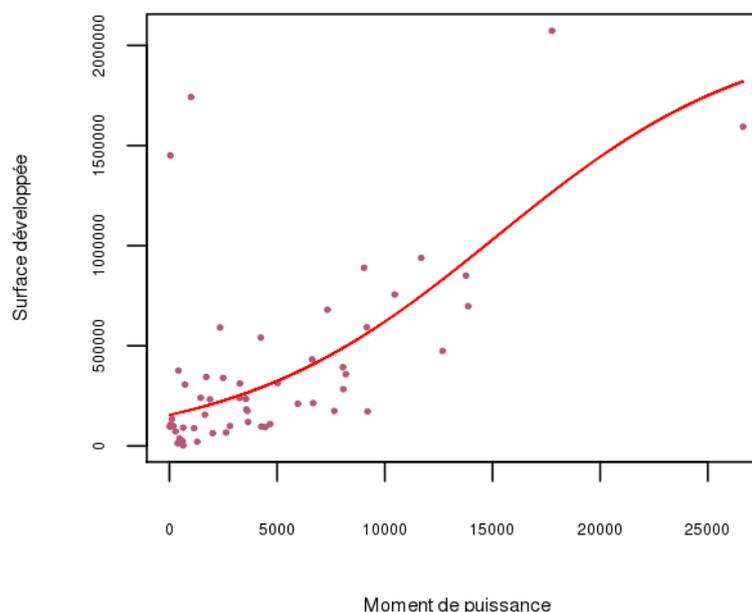


Figure 29 : Moment de puissance et surface développée des stations dans le périmètre des CSM

En dehors de cette population de stations (surface développée inférieure à 500.000 m² / moment de puissance inférieur à 10.000), nous remarquons également qu'un certain nombre de stations semblent tout de même surdimensionnées pour être qualifiées de moyennes. En termes de moment de puissance, nous avons précédemment évoqué l'hétérogénéité de la classe des Grandes stations au sens de DSF dont le moment de puissance compris entre 5.000 et 15.000. La population de stations considérées ici comme moyenne indique que la valeur de 10.000 apparaît comme plus pertinente. Dans ce sens, il est tout de même surprenant de trouver dans le périmètre de certains contrats passés avec la Région, des stations qui présentent un moment de puissance largement supérieur. Nous pouvons toutefois supposer que les stations représentées par les points les plus excentrés, Morzine-Avoriaz dans la Vallée d'Aulps et Les Portes du Mont-Blanc dans les Aravis, sont aux marges de contrats portant plutôt sur les stations voisines. Demeurent 5 stations présentant un moment de puissance supérieur à 10.000 (par ordre croissant : Les Gets, Le Grand-Bornand, Val Ceniz, La Clusaz et Châtel). La localisation de ces stations en Savoie et surtout en Haute-Savoie souligne

les difficultés à mettre en œuvre une politique régionale unique malgré les disparités départementales.

La caractérisation des stations retenues par le dispositif au regard de leur altitude apparaît plus clairement établie bien que quelques cas à la limite du dispositif demeurent (Figure 30). La principale ligne de fracture entre les stations dans le périmètre des contrats concerne l'altitude moyenne de leur domaine skiable : d'un côté, il y a celles en-dessous de 1.600 m. et celles au-dessus. Cela concerne près de 19 stations dont 14 sont situés en Savoie (16 en ajoutant la Haute-Savoie) montrant une nouvelle fois l'importance du contexte départemental.

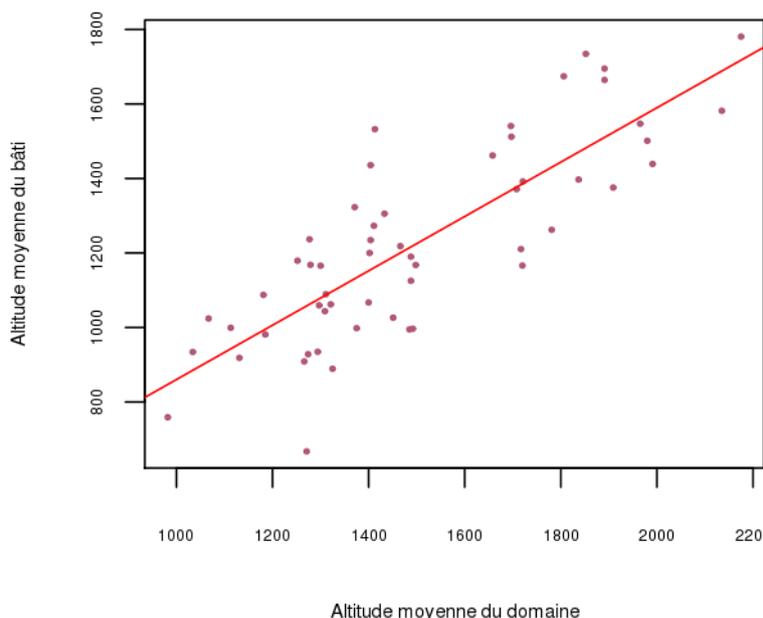


Figure 30 : Altitude moyenne du domaine skiable et altitude moyenne du bâti des stations dans le périmètre des CSM

En termes de modes de gestion, Figure 31, les CSM ne présentent aucune spécificité clairement marquée. Le mode public se rencontre certes un peu plus que les autres mais sans que cela ne soit aussi évident que précédemment. Si nous regardons la répartition du moment de puissance, c'est également cette catégorie de stations qui connaît l'évolution la plus conforme à ce que nous avons observé auparavant. Cependant, il est à noter que les stations gérées sous un régime privé ne connaissent pas une augmentation marquée et que la diminution du poids des stations en régie publique profite quasi exclusivement à celle faisant l'objet d'une gestion parapublique. Finalement, le poids des modes de gestion publique et parapublique en fonction du point de vue montre surtout la primauté de l'acteur public au sein du dispositif régional. En effet, si l'on s'intéresse à la mixité des modes de gestion, concernant 12 des 22 contrats, on se rend compte que sur les 10 restants, seuls 3 sont sous régime privé (Contamines-Montjoie, Pralognan-la-Vanoise et Praz-sur-Arly).

La mixité des modes de gestion implique que les CSM réunissent différentes stations tel que le stipulent d'ailleurs les critères d'éligibilité prônés par la Région (il faut que la station ait engagé des relations avec les stations voisines et la vallée). Le bilan est parfois assez mitigé puisque près de 10 stations répondent isolément. En outre, l'organisation des contrats peut parfois être discutée, par exemple le Vercors nord était distingué du Vercors sud (*i.e.* la Drôme) malgré l'existence du PNR. L'évolution de la politique CSM vers celle des Contrats de stations durables (CSD) a clairement voulu intégrer les stations dans leur contexte territorial. Ainsi, comme le montre la carte 22, le changement d'échelle est d'autant plus visible que nous avons choisi de représenter le périmètre des structures porteuses en fonction

des communes membres des EPCI. Par exemple, pour les PNR, le polygone représenté n'est pas celui classé Parc, mais celui de l'EPCI concerné.

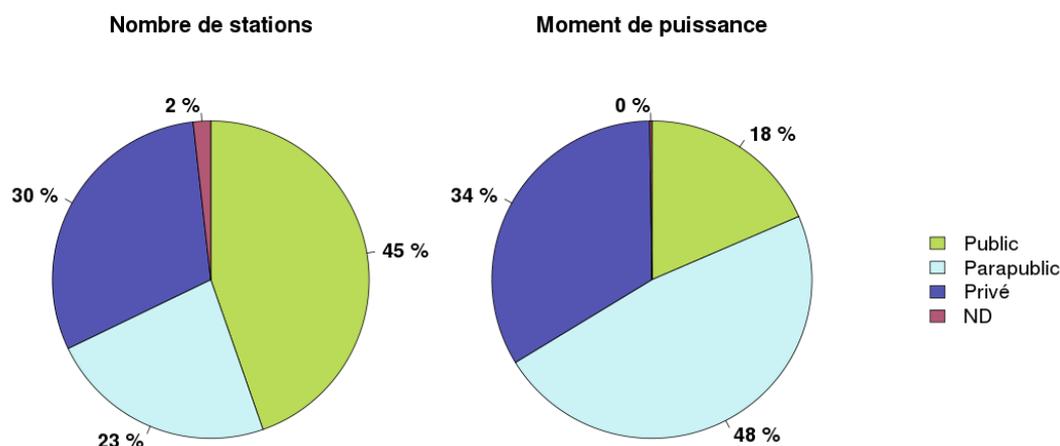


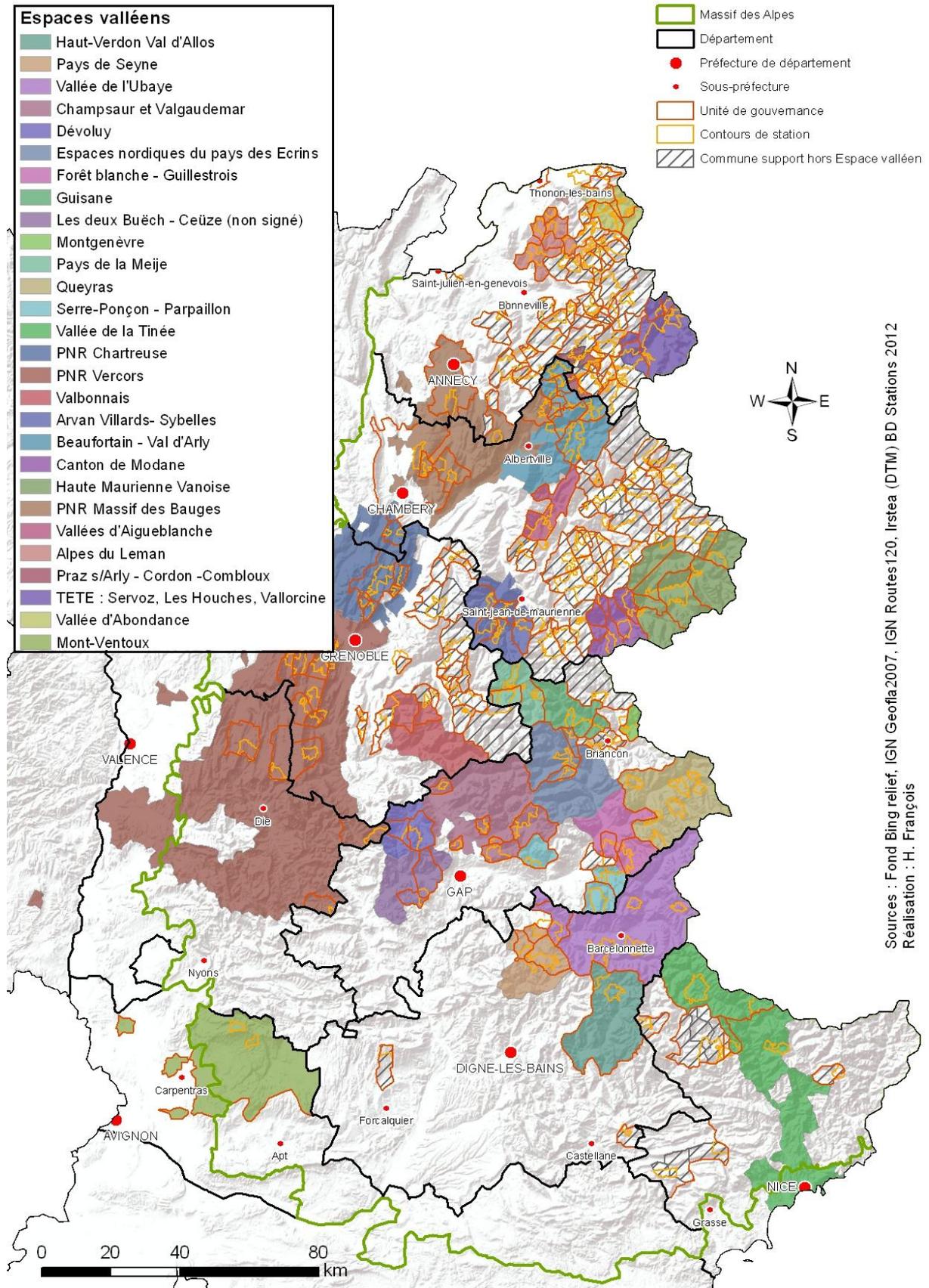
Figure 31 : Modes de gestion simplifiés des stations dans le périmètre des CSM

Les CSM s'inscrivent dans un changement global de point de vue sur le rôle des stations de sports d'hiver dans l'aménagement du territoire tel que l'illustrent les politiques départementales (CDD en Isère, Plan tourisme en Savoie, généralisation des syndicats mixtes dans les Hautes-Alpes, etc.). Cette évolution majeure va trouver un écho en 2004 avec la réunion du massif alpin, auparavant divisé entre Nord et Sud ; une dynamique qui va permettre la mise en place d'un cadre commun pour l'ensemble des stations du massif avec le Schéma Interrégional d'aménagement et de développement du Massif Alpin (CIMA) et sa traduction en Programme Opérationnel (POIA) en lien avec l'Union Européenne. Pour les stations, le dispositif des Espaces valléens constitue un cadre commun pour favoriser la convergence des dispositifs régionaux.

- **Le massif, catalyseur d'une politique homogène pour les stations alpines**

En Rhône-Alpes, la transition des CSM aux CSD a contribué à un certain renouvellement de la population de stations. En conséquence, les participantes aux nouveaux dispositifs constituent un groupe plus homogène au regard des seuils de termes de surface développée et de moment de puissance (cf. points violets, figure 35). En termes de modes de gestion, l'observation de la nouvelle population de stations ne montre pas d'évolution significative. La nouveauté réside dans la manière dont les stations en marge du concept de stations moyennes sont appréhendées. Dorénavant, elles s'inscrivent clairement dans des projets impliquant un territoire regroupant une diversité de stations et insistant sur les moyens de gouvernance mis en œuvre à cette échelle. Désormais, l'articulation des différentes catégories de stations est prise en compte sans la constitution du projet en tant que tel. Cette évolution s'inscrit plus globalement dans la dynamique du massif alpin, impulsée conjointement par les régions Rhône-Alpes et PACA et portée par le Commissariat de massif des Alpes.

Cet exercice d'analyse de l'évolution des politiques publiques relatives aux stations peut être étendu à la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur dans le cadre des Espaces valléens (carte 22) promus par le SIMA, adopté en octobre 2006 par le Comité de massif. L'entrée spatiale de ce dispositif indique d'emblée le point de vue territorial privilégié sur une approche plus fonctionnelle des stations.



La mise en œuvre du SIMA repose sur les financements européens du FEDER dans le cadre du Programme Opérationnel Interrégional des Alpes (POIA), animé par le Commissariat de Massif des Alpes (DATAR Alpes). Les espaces valléens prennent directement appui sur les politiques régionales auxquelles il apporte son soutien. Ainsi, en Rhône-Alpes, il s'agit de la troisième génération de contrats, les CSD, et, en PACA, de la procédure plus récente du Programme régional d'aménagement durable et solidaire des Stations des Alpes du Sud (PADS). Contrairement aux CSD, la politique des PADS fait directement référence au SIMA.

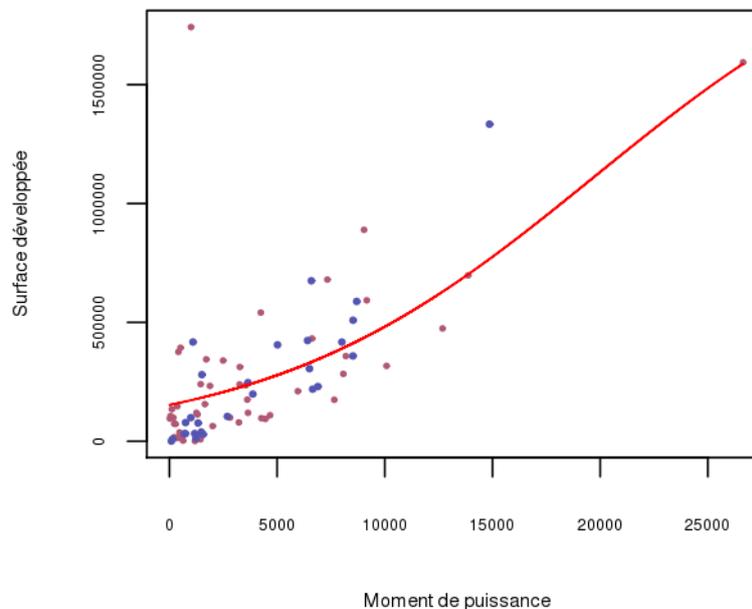


Figure 32 : Moment de puissance et surface développée des stations dans le périmètre des Espaces valléens

Parmi les espaces valléens, une partie se compose d'une population de stations déjà connue, celle issue des CSD, et l'autre celle issue des PADS, se compose de 28 nouvelles stations, soit un peu plus du tiers de l'ensemble compris dans le périmètre des Espaces valléens. Remarquons que la proportion de stations participantes dans chacune des régions s'avère contrastée : 53 sur 103 (51,5 %) en Rhône-Alpes contre 28 sur 40 (70 %) en PACA. Ces deux catégories sont représentées par des codes couleurs différents sur les figures 32 et 33. En bleu, les nouvelles stations (PACA). Notons toutefois qu'en plus des CSD extérieurs au Massif des Alpes (départements de l'Ain, de l'Ardèche et de la Loire), la démarche d'Espace valléen de la Vallée d'Aulps n'a pas abouti. Cette absence signifie également celle des communes supports d'Avoriaz figurant parmi les stations les plus grandes participant au dispositif CSD.

La Figure 32 montre que, dans le cadre des PADS, les caractéristiques des stations en termes de moment de puissance et de surface développée se rapprochent de celles des stations CSD présentant les valeurs les moins fortes. Les Stations du Mercantour (réunion des sites d'Isola 2000, d'Auron et de la Colmiane) et Serre-Chevalier constituent les deux seuls cas présentant des valeurs particulièrement élevées pour chacune des dimensions observées (Serre-Chevalier n'a d'ailleurs pas été représentée sur la Figure 32 du fait de la valeur de sa surface développée). Ces exceptions mises à part, aucune station n'a un moment de puissance supérieure à 10.000, le plus élevé des 26 atteignant 8.700 à Vars-Crevoux¹⁰. Concernant le bâti (Figure 33), la plupart des stations de PACA se distinguent de celles de Rhône-Alpes en se situant globalement dans la fourchette haute de l'altitude moyenne du bâti. Ce décalage se

¹⁰ Avec la station de Risoul, celle de Vars-Crevoux forment le domaine inter-stations de La Forêt Blanche

traduit notamment par une part importante de stations dont l'urbanisation se situe au dessus de 1.600 m (10).

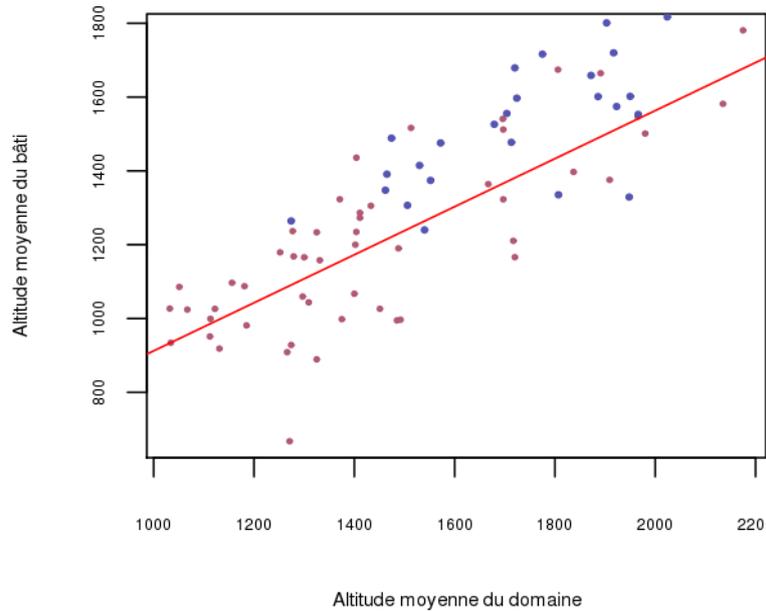


Figure 33 : Altitude moyenne du domaine skiable et altitude moyenne du bâti des stations dans le périmètre des Espaces valléens

Du point de vue des modes de gestion, les stations dont le mode de gestion est indéterminé, occupent une place non négligeable tant en termes d'effectif que de moment de puissance.¹¹ Par rapport au CSD de Rhône-Alpes, l'effectif des stations de PACA présente assez peu de cas de gestion parapublique alors que le déséquilibre public / privé n'est pas aussi marqué. En outre, la part du privé est relativement importante, mais représente des réalités contrastées avec, à une extrémité des stations contrôlées par un groupe (la CDA à Serre-Chevalier et Labellemontagne à Orcières) jusqu'à celles confiées à des associations à but non lucratif (Mont-Ventoux) et bénéficiant d'un accompagnement administratif important. Finalement, la répartition en fonction du moment de puissance montre l'importance de celui des stations en gestion parapublique alors que la part du privé semble minorée par le poids du mode ND. La « résistance » des stations publiques à l'érosion et le moindre déséquilibre entre elles et celles relevant d'autres modes de gestion est également remarquable.

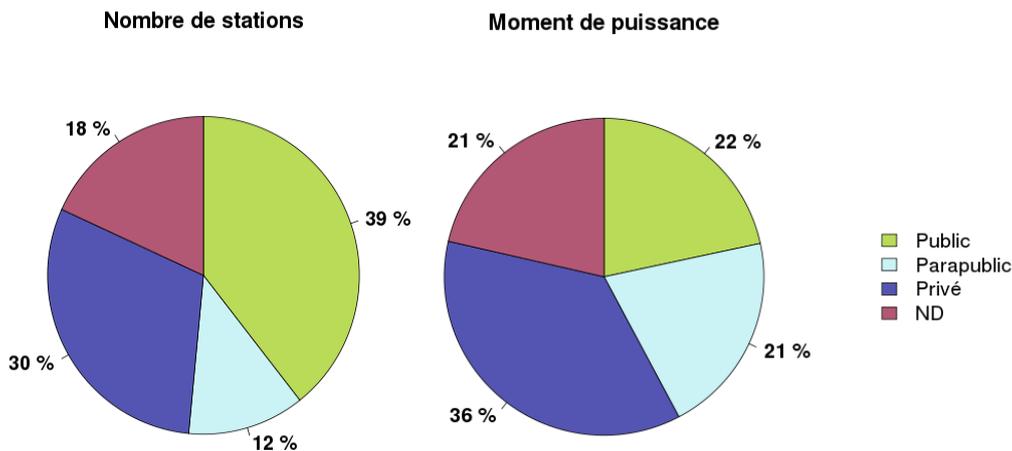


Figure 34 : Modes de gestion simplifiés des stations dans le périmètre des PADS

¹¹ En réalité, il s'agit plutôt d'effets de voisinage entre communes et de stations qui « débordent » de leur territoire support d'origine. Ces unités de gouvernance ND sont également comptabilisées en fonction de leur mode de gestion principal : 3 cas confondent modes de gestion public et ND, deux cas privé et ND, et un seul cas uniquement ND. Le poids des cas ND dans la répartition du moment de puissance s'explique par la situation de Serre-Chevalier parmi les cas privé / ND et l'importance relative de son parc de remontées mécaniques.

Chapitre 3 :

Dynamique des communes supports de stations

En complément de l'objet station, au centre de la *BD Stations*, l'objectif de notre démarche était de positionner les stations en tant qu'outil d'aménagement du territoire. Pour cela, il est indispensable de pouvoir comparer les territoires de stations avec d'autres. Le maillage communal constitue le niveau le plus fin de l'organisation administrative nationale pour lequel nous disposons de données uniformes sur l'ensemble du territoire. Si cette approche présente les limites évoquées précédemment, l'intégration au système d'information communal d'Irstea, SIDDT¹², constituait un enjeu important de la *BD Stations*. La table communes supports a été construite en ne retenant que les stations directement supports des appareils de remontées mécaniques et en supposant l'existence d'un lien entre les territoires sur lesquels les équipements étaient implantés et ceux qui contribuaient simplement à l'unité de gouvernance sans pour autant bénéficier pleinement des retombées économiques. Pour mieux voir l'impact local des stations, nous avons préféré une vision restrictive du territoire support. Cette approche se déroulera en trois temps : dans le premier, nous étudierons la démographie, en deuxième les questions d'emploi et dans un troisième temps, la présentation de quelques pistes pour traiter des questions environnementales en nous appuyant sur les données à notre disposition.

1. Démographie communale

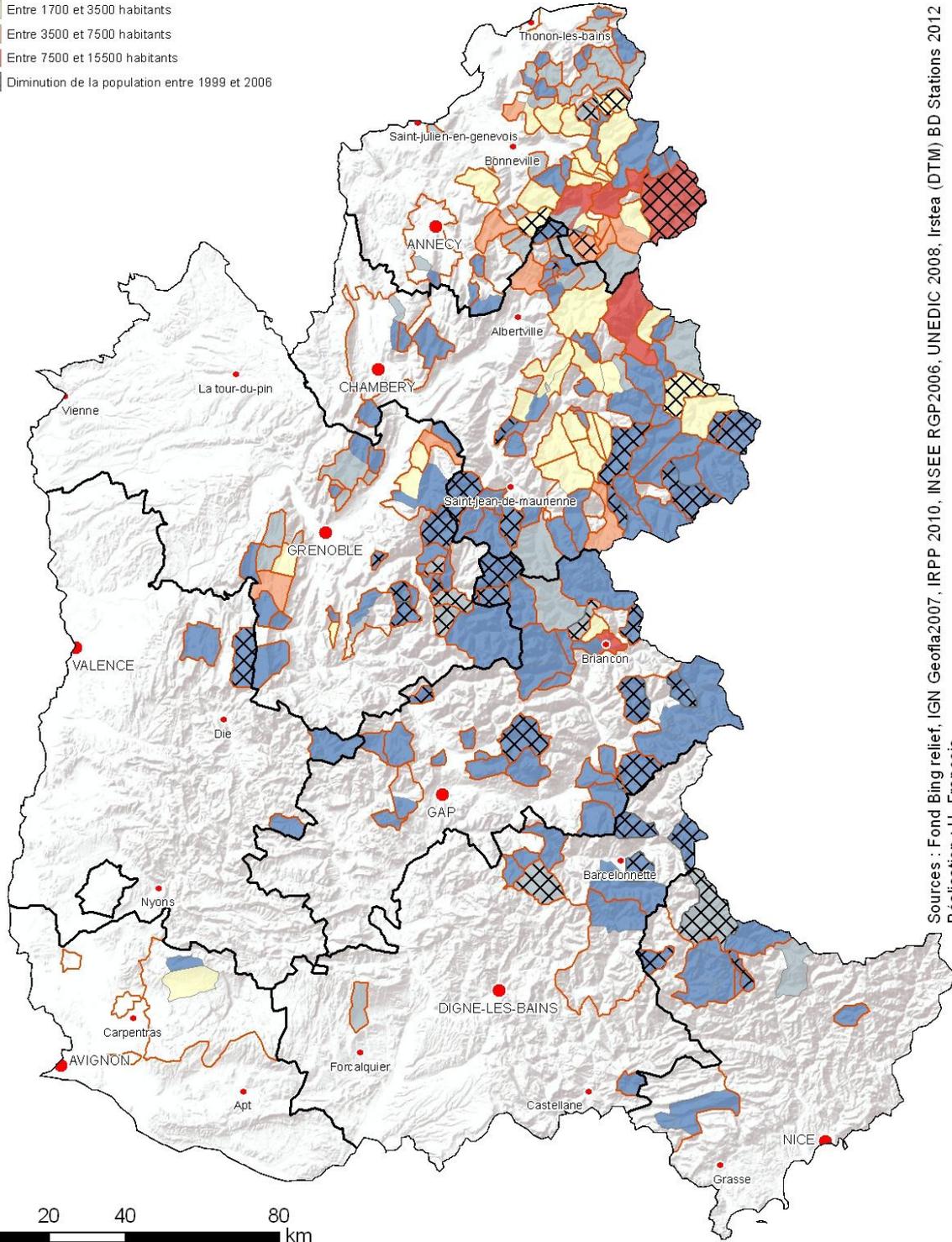
L'enjeu de l'étude des dynamiques de population vise à identifier un éventuel « effet station » dont elles pourraient bénéficier. Comme le montre le tableau 1, la comparaison peut alors se faire à différentes échelles en fonction du classement des communes : supports de stations, communes de montagne au sein du Massif des Alpes, ensemble des communes du Massif, ensemble des communes de montagne, ensemble des communes appartenant à un massif et ensemble des communes métropolitaines. Mises dans cette perspective, les territoires de stations alpins se distinguent clairement : sans atteindre le volume national ou celui du massif, leur population est clairement supérieure à celle des communes de montagne, non seulement pour l'ensemble des massifs, mais surtout dans les Alpes.

Zonage	Population moyenne	Taux de croissance 1999-2006	Taux de croissance 1999-2006 lié au solde naturel	Taux de croissance 1999-2006 lié au solde migratoire
Stations	1188,83	8,3	4,25	4,05
Montagne / Alpes	1005,4	9,54	2,73	6,81
Alpes	1473,14	8,29	2,97	5,33
Montagne	763,68	5,24	0,42	4,82
Tous massifs	949,12	5,09	0,63	4,46
France	1679,01	4,92	2,79	2,13

Tableau 1 : Comparaison des dynamiques démographiques

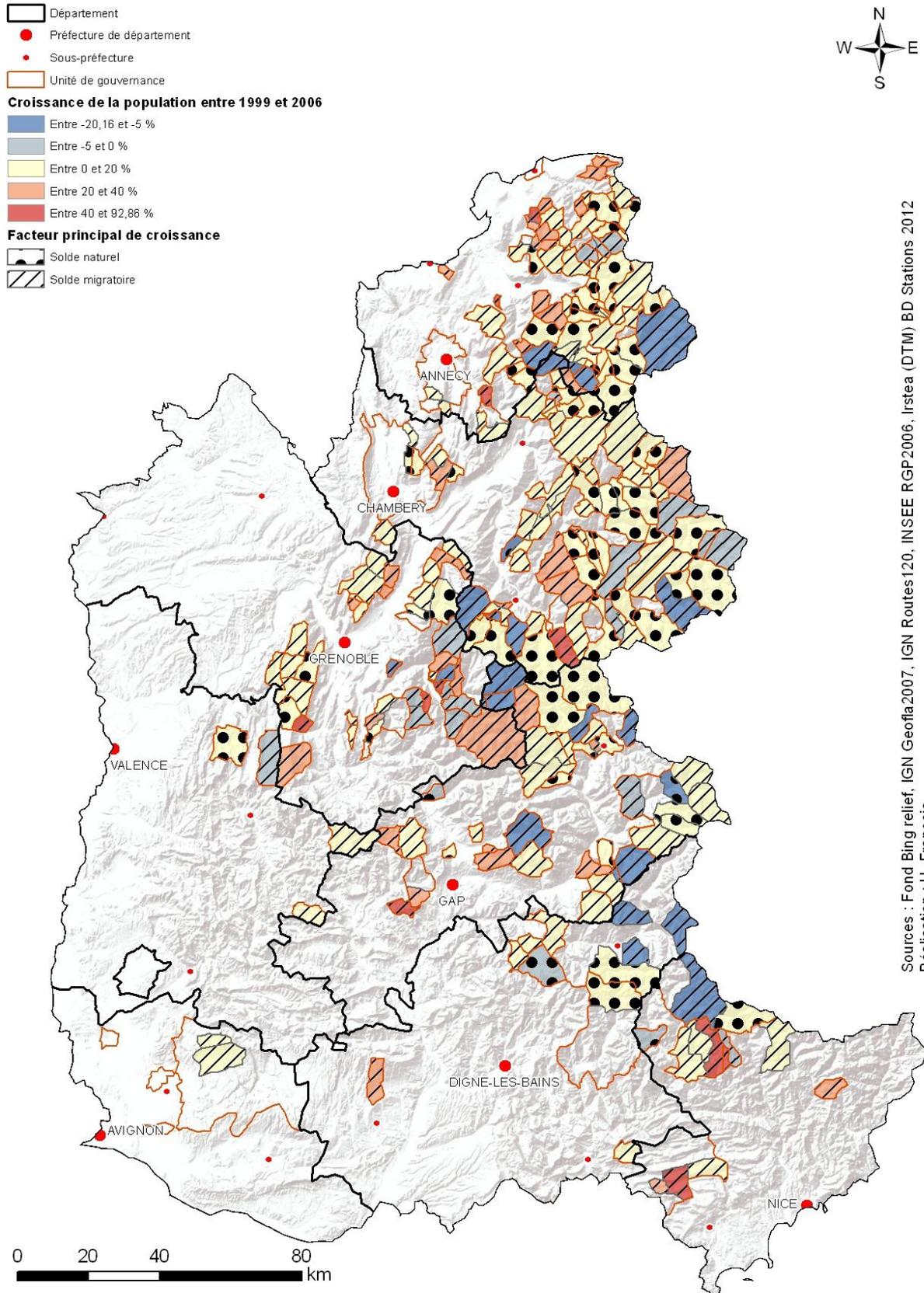
¹² En s'appuyant sur les grands fichiers statistiques classiques, SIDDT est un SI en ligne qui propose un ensemble d'outils de diagnostic de territoire depuis l'extraction de données, leur représentation cartographique jusqu'à la réalisation intégrale de pré-diagnostic de territoire. Il est hébergé à Grenoble et administré par F. Bray, responsable du pôle SI au sein de l'unité DTM.

- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Unité de gouvernance
- Population municipale 2006**
- Entre 27 et 800 habitants
- Entre 800 et 1700 habitants
- Entre 1700 et 3500 habitants
- Entre 3500 et 7500 habitants
- Entre 7500 et 15500 habitants
- Diminution de la population entre 1999 et 2006



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IRPP 2010, INSEE RGP2006, UNEDIC 2008, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 23 : population des communes supports de station



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IGN Routes120, INSEE RGP2006, Irstea (DTM) BD Stations 2012
Réalisation : H. François

Carte 24 : variations de la population des communes supports

Ce résultat est d'autant plus remarquable que l'écart-type des différentes communes, avec une valeur de 1.860 est finalement peu élevée par rapport à celles proches de 15.000 en ce qui concerne l'ensemble des communes du massif des Alpes (écart-type réduit à 2.273 si nous considérons les seules communes de montagne au sein du massif). En revanche, de manière inattendue, les communes supports de montagne connaissent finalement une croissance moindre par rapport à celles de la montagne alpine ou de l'ensemble du massif (voir également carte 23) ; elles-mêmes largement supérieures aux autres catégories de communes distinguées, y compris pour l'ensemble de celles de la France métropolitaine. Néanmoins, nous pouvons nous interroger sur les facteurs explicatifs de cette croissance modérée par rapport aux communes voisines. Cherté du foncier, difficultés de logement et plus globalement concurrence entre usage résidentiel et valorisation touristique jouent sans doute un rôle non négligeable, de même que le rôle des stations dans la fixation des populations locales (cf. également carte 27) ne peut être ignoré. L'étude de la part de l'évolution des taux de croissance liée au solde naturel ou au migratoire apporte un éclairage direct sur ces questions, notamment par la valeur remarquable, particulièrement élevée du solde naturel. Elle est d'autant plus remarquable qu'elle contraste nettement de celle du solde migratoire, inférieur à celui de la montagne alpine, lui-même supérieur à celui des Alpes de manière générale. Si nous connaissons l'importance de la périurbanisation et son impact sur les communes de montagne au sein du massif, nous pouvons toutefois supposer que les stations contribuent à ces mouvements migratoires en « débordant » sur les communes proches ; phénomène par ailleurs connu dans le cas chamoniard.

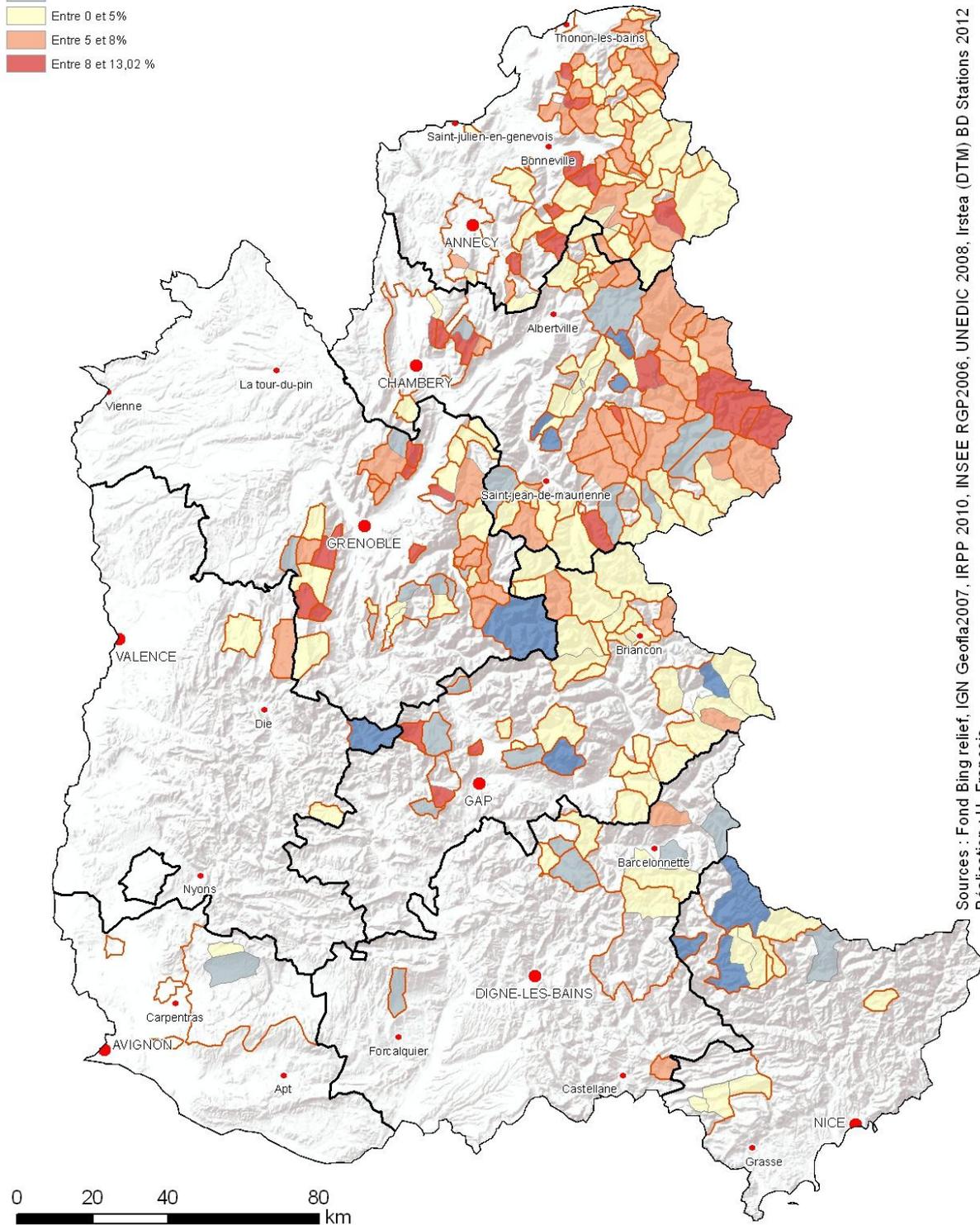
Les cartes 23 et 24 vont plutôt dans le sens de cette explication. La première nous montre le poids du département haut-savoyard dans les niveaux de population élevés des communes quel que soit leur statut (station, montagne alpine, alpes, l'intégralité du département se situant dans le périmètre du massif). Elle nous montre également la place particulière qu'occupe Chamonix, commune fortement peuplée mais qui perd de la population. Sans doute faut-il lire dans cette dynamique particulière un développement des fonctions touristiques du territoire au détriment de ses fonctions résidentielles. Ce phénomène particulièrement visible dans le cadre d'une ville de montagne est-il identique dans le cas des autres communes de montagne qui appartiennent au contraire, dans leur majorité, à des communes de plus petite taille ? En effet, une des particularités de la l'urbanisation en montagne réside dans les contraintes naturelles et réglementaires (protection contre les risques), forcément plus marquées que dans les communes les plus densément peuplées. Aussi, il est difficile d'apporter des éléments d'explication à ces pertes de populations faute d'éléments plus avancés sur le poids relatif du tourisme dans ces territoires. Bien que largement minoritaire au sein des communes supports de station (16,6 %), cette tendance y est toutefois plus marquée que dans les autres communes de montagne du massif (11,6 %). Malgré le poids du solde naturel dans l'explication de ces variations de population, notons qu'à de rares exceptions, les évolutions négatives reposent principalement sur les migrations. Dans une moindre mesure, l'arrivée de nouvelles populations contribue également à la dynamique de certaines communes dont le nombre d'habitants augmente entre 1999 et 2006. D'un point de vue spatial, nous pouvons noter que les communes où le solde naturel constitue le facteur dominant, se concentrent plutôt en Savoie et en Haute-Savoie. Comme nous l'évoquions précédemment, en référence aux dynamiques de périurbanisation, il est difficile de proposer une explication unique des mouvements démographiques observés. Pour plus de précisions quant aux soldes naturels et migratoires, le lecteur se reportera aux cartes 25 et 26. En complément, l'observation des migrations domicile-travail permet de mieux comprendre l'attractivité des territoires supports de station.

- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Unité de gouvernance



Taux de croissance de la population lié au solde naturel entre 1999 et 2006

- Entre -11,49 et -3%
- Entre -3 et 0 %
- Entre 0 et 5%
- Entre 5 et 8%
- Entre 8 et 13,02 %



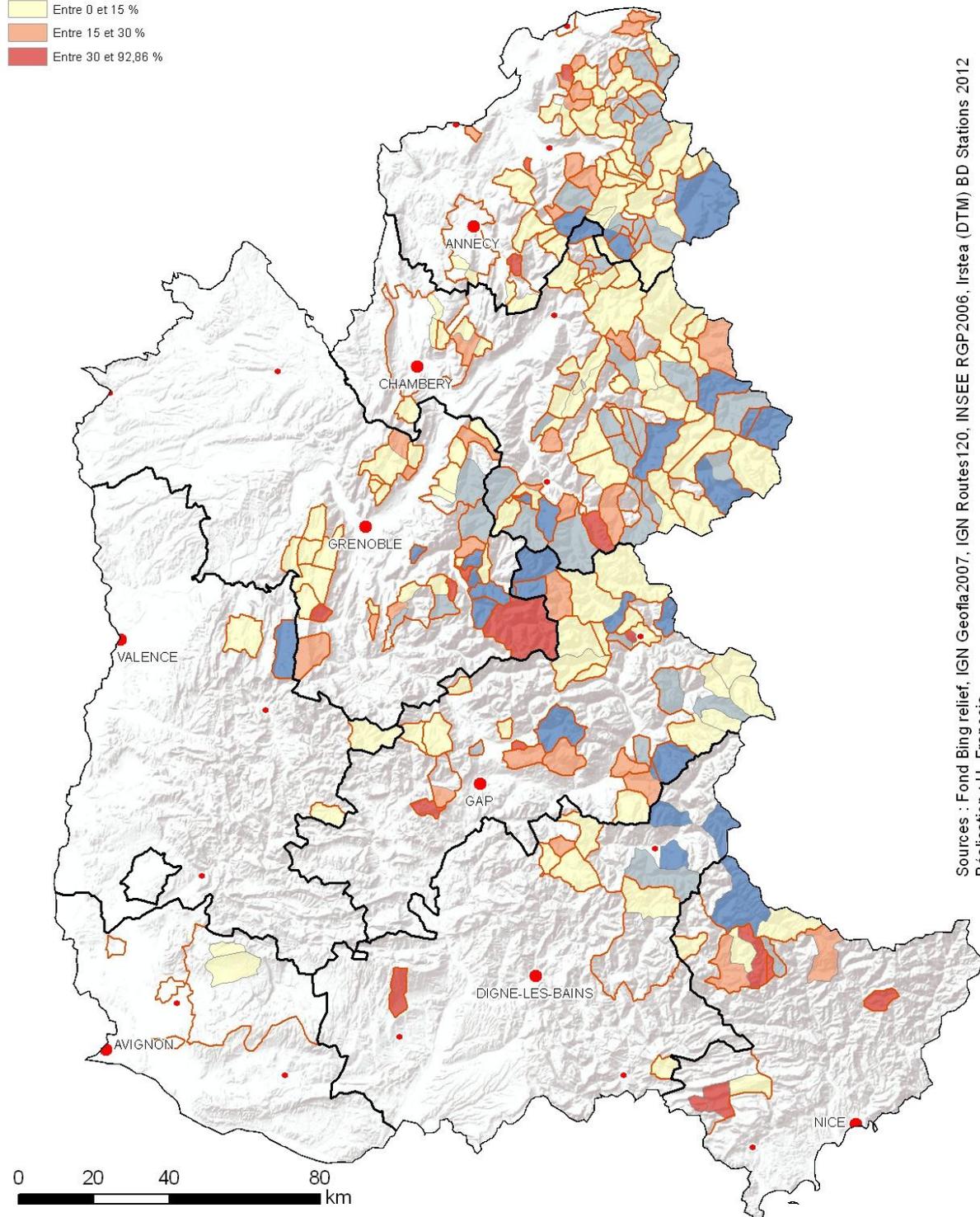
Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IRPP 2010, INSEE RGP2006, UNEDIC 2008, Irstea (DTM) BD Stations 2012
Réalisation : H. François

Carte 25 : Taux de croissance de la population lié au solde naturel

- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Unité de gouvernance

Taux de croissance de la population lié au solde migratoire entre 1999 et 2006

- Entre -26,96 et -7,5 %
- Entre -7,5 et 0 %
- Entre 0 et 15 %
- Entre 15 et 30 %
- Entre 30 et 92,86 %



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IGN Routes120, INSEE RGP2006, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 26 : Taux de croissance de la population lié au solde migratoire

2. Approche sociale des stations : l'emploi dans les communes supports

La carte 27 propose une représentation de la part des actifs employés d'une commune travaillant dans une des communes supports de stations. Nous distinguons les actifs employés résidant dans ces mêmes communes de ceux qui n'en sont pas originaires. Dans le premier cas, malgré un certain contraste, nous voyons clairement que les emplois ont tendance à se fixer sur les territoires supports de stations (81,9 % des communes supports ont plus de 25 % de leur population travaillant dans une commune support, 47,5 % voyant même ce taux dépasser les 50 %). Cette tendance est la plus marquée à l'intérieur du massif montrant la multiplication des différentes sources de polarisation qui contribuent aux dynamiques locales et leur diversification proportionnelle à l'éloignement des zones les plus montagneuses. Les tableaux 2 et 3 confirment cette vision spatiale des stations comme des pôles de croissance.

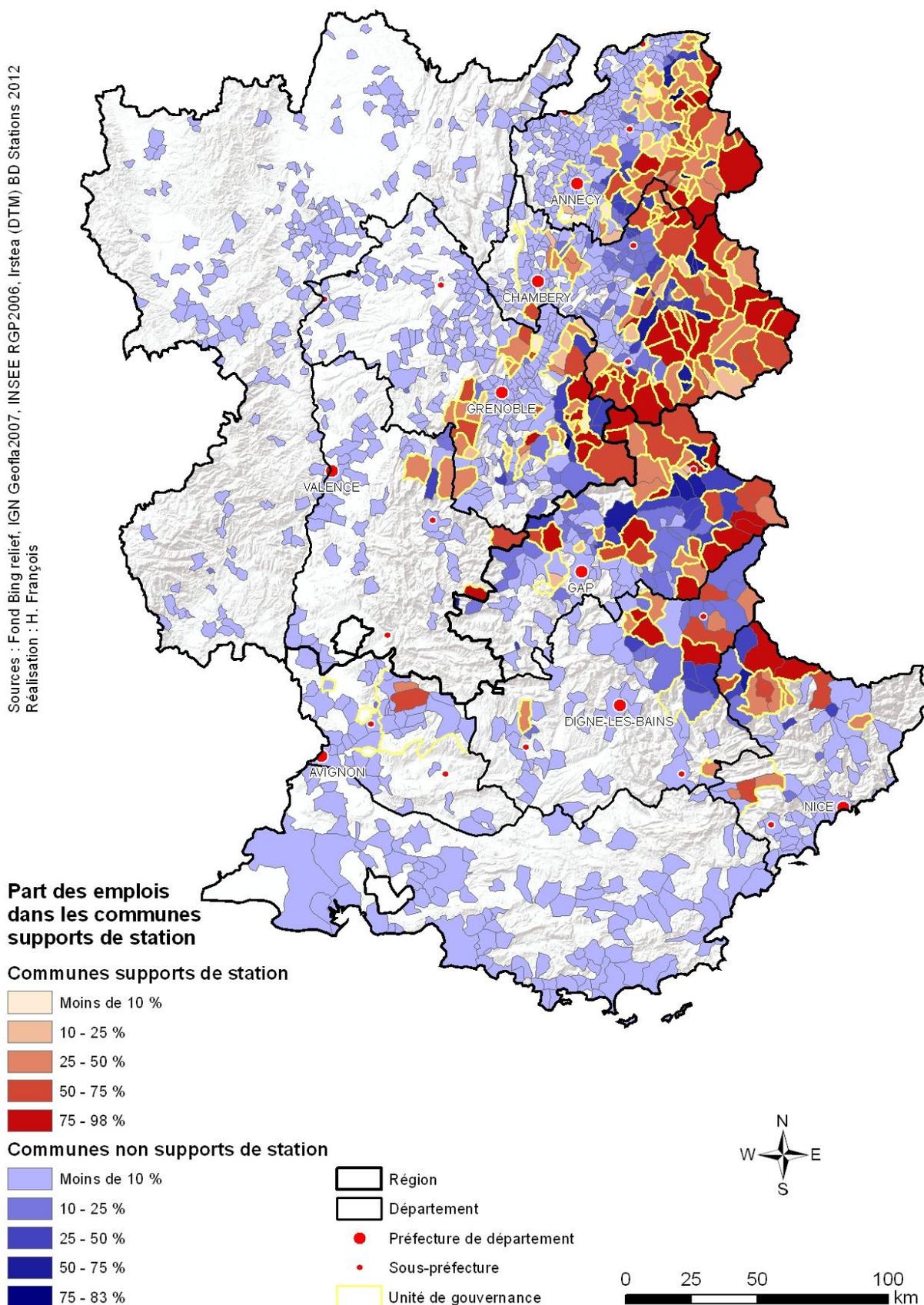
Département	Stations	Montagne	Ensemble des communes
04	10,22	12,86	13,22
05	6,41	9,43	9,43
06	8,52	9,47	12,61
26	11,82	12,36	13,58
38	7,17	8,83	10,63
73	4,28	6,84	8,37
74	5,52	7,29	8,64
84	12,54	12,18	15,33
Ensemble des départements	5,78	8,54	11,43

Tableau 2 : Taux de chômage

Ainsi, le tableau 2 nous montre que tous départements confondus, le chômage est sensiblement inférieur dans les communes supports de stations et permet généralement aux zones de montagne alpines de présenter des taux de chômage moins élevés qu'en prenant en compte la totalité des communes de chaque département. Le peu d'écart dans les communes de la Drôme ainsi que le cas du Vaucluse ne sont pas représentatifs de la dynamique station eu égard à la petite taille des sites et à la faible densité de communes concernées par le phénomène. Parallèlement à cette relative faiblesse du taux de chômage, particulièrement marquée en Savoie et en Haute-Savoie où se concentre la plus grande partie du moment de puissance, nous pouvons constater une différence significative en faveur des communes supports de station selon la part de la population active occupée résidant et travaillant dans la même commune. Si la proportion est moins importante dans le cas de la Haute-Savoie ou de l'Isère, la différence entre commune de montagne et commune de station demeure marquée (le rapport entre ces deux valeurs s'approche respectivement de 1,5 et presque 2). Ce constat nous montre le poids des autres facteurs explicatifs de la distribution des activités économiques et des résidences tout en soulignant la situation particulière des territoires supports de station. Ainsi, il est significatif qu'en situation périurbaine, notamment les stations proches de Grenoble, nous constatons une forme de résistance à la périurbanisation puisque seule une commune voit moins de 10 % de sa population polarisée par celles supports de station.

Outre cette capacité à fixer les actifs et les emplois locaux, la carte 27 nous montre également la capacité des communes de stations à polariser l'emploi en provenance d'autres communes. Cette réalité est particulièrement marquante en Tarentaise où le fond de vallée se distingue clairement par son uniformité de bleu foncé.

Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, INSEE RGP2006, Irstea (DTM) BD Stations 2012
Réalisation : H. François



Carte 27 : Part de la population employée dont l'emploi se situe dans une commune support de station

Cette attractivité de proximité peut sans doute être rapprochée des dynamiques démographiques observées précédemment. D'une part, nous constatons le poids du solde naturel, montrant la vivacité des facteurs de croissance locaux, de l'autre, l'importance des migrations, le plus souvent facteur dominant malgré tout. Ceci donne l'image de territoires qui connaissent une évolution positive qui se diffuse sur les territoires voisins. Parfois cela peut se traduire par un certain rejet des autochtones tout en contribuant à les fixer dans ces territoires de proximité, en proposant une source de revenus proche. Notons également que l'attractivité professionnelle ne se résume pas à la proximité. Dans des proportions plus faibles, une partie de la population active relativement éloignée trouve une occupation dans le contexte montagnard. La saisonnalité des activités touristiques explique en partie ce phénomène comme le montre le nombre de communes de la côte méditerranéenne dont entre 10 et 25 % des actifs occupés qui y résident, déclarent leur emploi dans une commune support de station (toutes communes confondues). Comme le montre la carte 28, il ne fait guère de doute que ces emplois soient liés au tourisme.

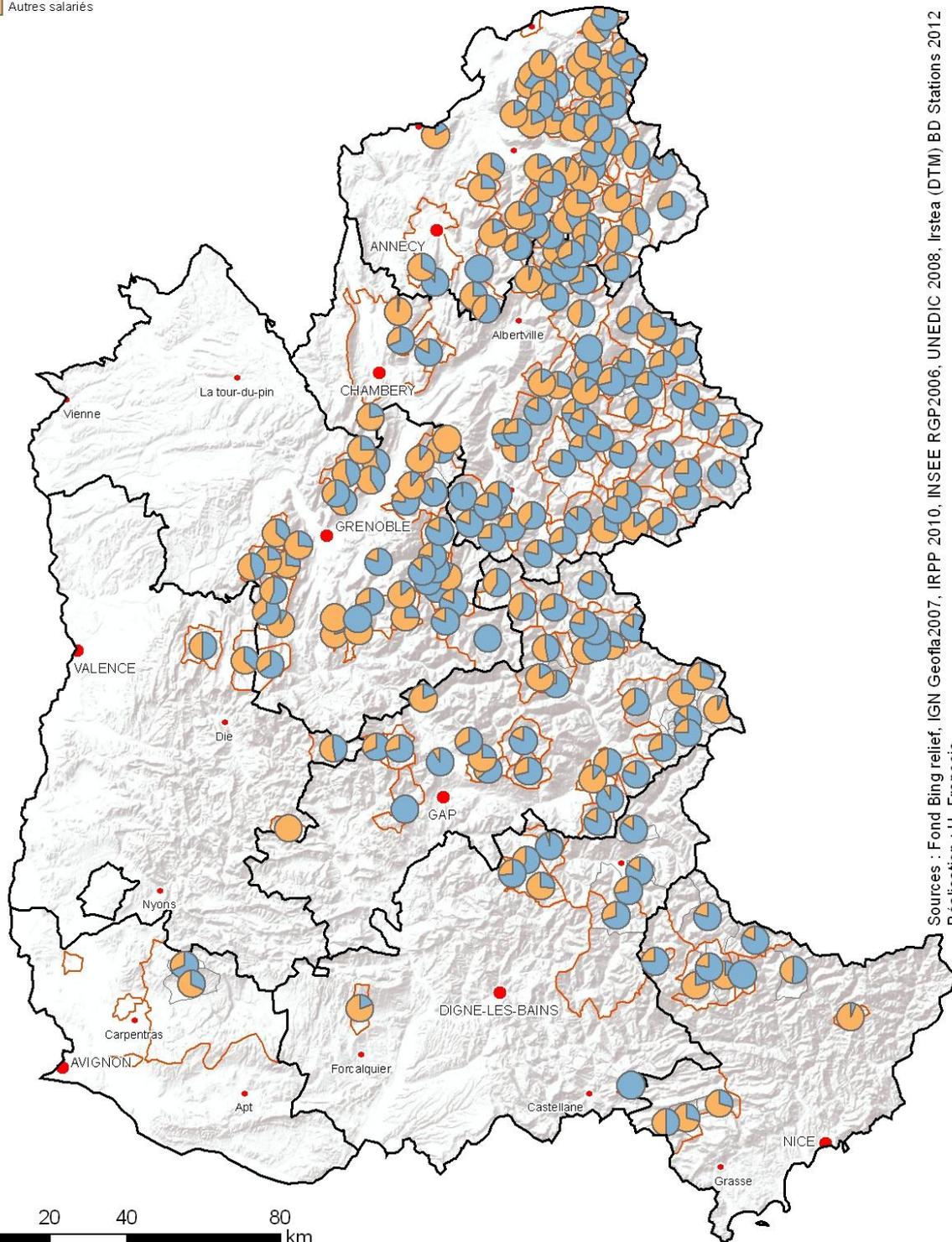
Département	Stations (%)	Montagne (%)	Ensemble des communes (%)
04	64,47	53,55	51,82
05	67,47	59,91	59,91
06	60,56	32,07	51,18
26	58,96	44,99	41,79
38	45,18	27,08	29,74
73	65,15	39,48	40,17
74	49,59	31,25	31,97
84	50,83	47,78	45,79
Ensemble des départements	55,6	35,96	40,13

Tableau 3 : Part de la population active occupée travaillant dans leur commune de résidence

Elle représente la part de l'effectif salarié dont l'activité est liée au tourisme sur la base des données UNEDIC et de la répartition des salariés sur le lieu de travail en fonction de la Nomenclature des Activités Françaises¹³. Elle met en évidence l'importance des activités touristique dans la répartition des salariés des communes supports de stations. Les données ventilées par département présentées au tableau 4 confirment cette caractéristique des communes supports de station. Nous retrouvons d'ailleurs certains points de l'analyse précédente, notamment avec l'effet périurbain et le poids relativement plus faible des salaires en lien avec le tourisme. Néanmoins, les données fournies par l'UNEDIC présentent certaines limites particulièrement contraignantes dans le cas de l'étude du tourisme en général et plus particulièrement pour l'étude des stations de sports d'hiver.

¹³ Sont considérées comme liées au tourisme les activités de la NAF rev2 ayant le code suivant : 0162Z, 4711C, 4711D, 4711F, 4931Z, 4932Z, 4939A, 4939B, 4939C, 5510Z, 5520Z, 5530Z, 5610A, 5610B, 5610C, 5621Z, 5630Z, 6810Z, 6820A, 6820B, 6831Z, 6832A, 7810Z, 7820Z, 7830Z, 7911Z, 7912Z, 7990Z, 8110Z, 8121Z, 8122Z, 8129A, 8129B, 8551Z, 8690A, 9001Z, 9002Z, 9003A, 9003B, 9004Z, 9101Z, 9102Z, 9103Z, 9104Z, 9200Z, 9311Z, 9312Z, 9319Z, 9321Z, 9329Z, 9604Z

- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Unité de gouvernance
- Salariés liés au tourisme
- Autres salariés



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IRPP 2010, INSEE RGP2006, UNEDIC 2008, Irstea (DTM) BD Stations 2012
Réalisation : H. François

Carte 28 : Part des salariés liés au tourisme dans les communes supports de station

Département	Stations (%)	Montagne (%)	Ensemble des communes (%)
04	62,39	23,76	25,77
05	57,44	34,99	34,99
06	68,32	20,88	25,82
26	44,66	13,64	15,84
38	60,46	22,86	18,76
73	65,39	43,13	35,15
74	48,59	26,3	25,19
84	34,97	18,84	21
Ensemble des départements	57,52	29,22	23,58

Tableau 4 : Part des salariés dont l'activité est liée au tourisme

Du point de vue général du tourisme, le principal défaut des données UNEDIC réside dans l'absence de prise en compte de la saisonnalité. Les données mises à disposition par l'UNEDIC présente l'état des entreprises au 31/12 de l'année considérée. Cette méthode peut constituer un point de référence pour les entreprises classiques mais ne correspond pas au mode de fonctionnement de celles dont l'activité est saisonnière. Etant donnée la date de collecte des informations, ce problème est certes moindre que dans le cas du tourisme balnéaire, mais il induit tout de même un biais, notamment pour les stations les plus petites et les moins élevées dont l'activité lors des vacances de Noël n'est pas garantie en ce qui concerne la pratique du ski. De plus, l'unité de comptage étant le nombre de salariés des entreprises, il ne permet pas de prendre en considération la constellation d'indépendants qui gravitent autour des stations de sports d'hiver. En outre, l'absence d'information en équivalence de temps plein ne correspond pas aux particularités des activités touristiques. Ces dernières appellent une vision lissée sur l'année pour obtenir un indice synthétique comparable d'un territoire à un autre.

De manière plus spécifique à l'objet stations, le fichier de l'UNEDIC a le défaut de ne pas recenser les effectifs des activités gérées par une personne publique ou une collectivité locale. Or, dans notre cas, les remontées mécaniques sont un service public dont les communes ont la responsabilité et qu'elles gèrent parfois directement. Ceci est particulièrement défavorable dans le cas des petites stations dont les remontées mécaniques sont gérées en régie et peuvent représenter une part importante de l'emploi local.

En complément, de ces informations sur l'emploi, nous avons voulu essayer de cerner les caractéristiques des communes supports de station au regard des retombées locales à travers la richesse des populations. Pour cela, nous nous sommes intéressés aux revenus déclarés par les populations locales pour l'Impôt sur les Revenus des Personnes Physiques (IRPP). Ainsi, la carte 29 montre la concentration des revenus en Haute-Savoie en termes de revenu de référence communal. De fait, le tableau 5 nous montre que ce département surclasse globalement les autres en termes de revenu de référence moyen par commune. Pour autant, cette valeur demeure, pour les communes supports stations, inférieure à celle des communes de montagne ou de l'ensemble du département. Ainsi, plus que la présence d'une station sur le territoire d'une commune, c'est le contexte départemental qui semble primer. Ceci se confirme en Isère où la montagne bénéficie des migrations résidentielles. Ce constat peut paraître contradictoire avec ceux relatifs à l'emploi présentés précédemment. En réalité, ce décalage constitue un élément de caractérisation des territoires de station qui appelle une étude plus approfondie.

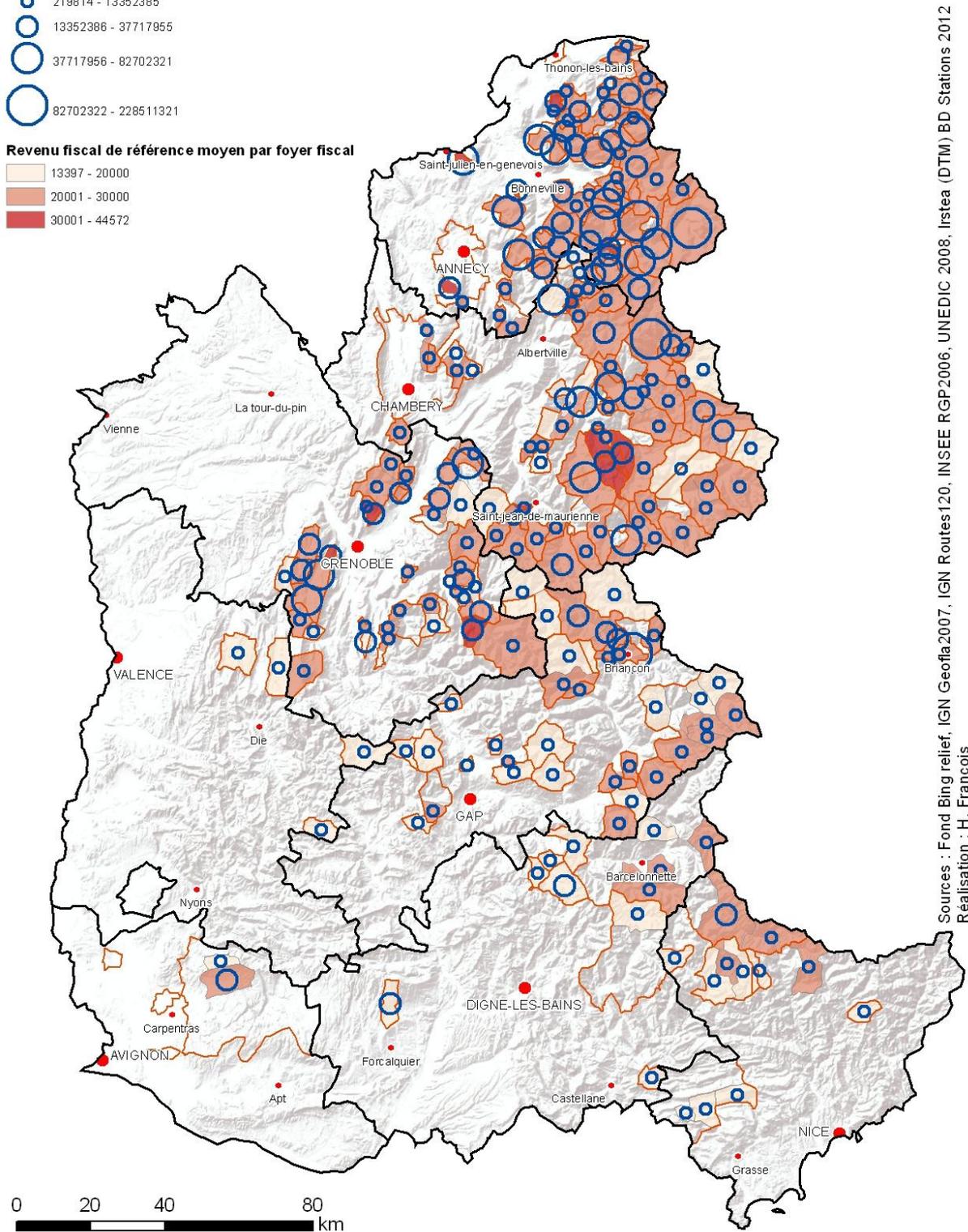
- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Unité de gouvernance

Revenu fiscal de référence par commune

- 219814 - 13352385
- 13352386 - 37717955
- 37717956 - 82702321
- 82702322 - 228511321

Revenu fiscal de référence moyen par foyer fiscal

- 13397 - 20000
- 20001 - 30000
- 30001 - 44572



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, IGN Routes120, INSEE RGP2006, UNEDIC 2008, Irstea (DTM) BD Stations 2012
Réalisation : H. François

Carte 29 : Revenu fiscal de référence moyen (par foyer fiscal) et total des communes supports de station

Département	Stations (€)	Montagne (€)	Ensemble des communes (€)
04	6.151.776	6.607.835	9.658.356
05	10.273.688	9.851.928	9.851.928
06	6.612.057	11.918.961	101.755.006
26	3.211.572	3.697.143	15.921.301
38	12.446.061	20.447.854	29.577.912
73	15.101.763	13.237.825	18.609.319
74	32.672.832	30.124.900	38.521.271
84	20.412.333	8.385.618	43.052.164
Ensemble des départements	17.115.683	14.673.587	29.876.516

Tableau 5 : Revenu fiscal de référence moyen par commune

Le tableau 5 nous montre qu'au-delà des contextes départementaux particuliers, les communes supports de stations présentent une certaine hétérogénéité. Certaines profitent sans doute pleinement des sports d'hiver, mais pour d'autres ce développement peut demeurer limité et son impact moins visible et ce, d'autant plus si les stations répondent à un besoin d'aménagement du territoire. En effet, les zones de montagne doivent composer avec leurs handicaps naturels et, dans une certaine mesure, l'impact des mesures d'aménagement doit se lire dans la compensation des écarts avec les autres territoires. En complément de l'approche par les revenus de références moyens des communes, nous avons eu la même démarche de comparaison avec la moyenne des revenus de références par foyers fiscaux. Ces données ne sont pas reproduites ici tant elles sont proches les unes des autres quel que soit le point de vue adopté, montrant l'hétérogénéité des foyers fiscaux. Effectivement, le tableau 6 montre que la part des revenus de référence des foyers fiscaux est, Haute-Savoie mise à part¹⁴ (mais il est difficile de faire la part des migrations d'agrément en station, cf. la faible part de la population résidant sur la commune dans laquelle elle travaille), systématiquement moins importante dans les territoires supports de stations qu'en montagne ou pour l'ensemble des communes.

Département	Stations	Montagne	Ensemble des communes
04	73,78	74,97	75,78
05	78,73	77,25	77,25
06	76,39	81,76	83,26
26	66,87	71,06	76,51
38	82,67	83,18	81,95
73	81,67	81,81	81,75
74	82,75	83,72	81,99
84	74,75	75,64	76,28
Ensemble des départements	81,65	81,64	80,92

Tableau 6 : Part du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux imposables sur l'ensemble des revenus fiscaux de référence

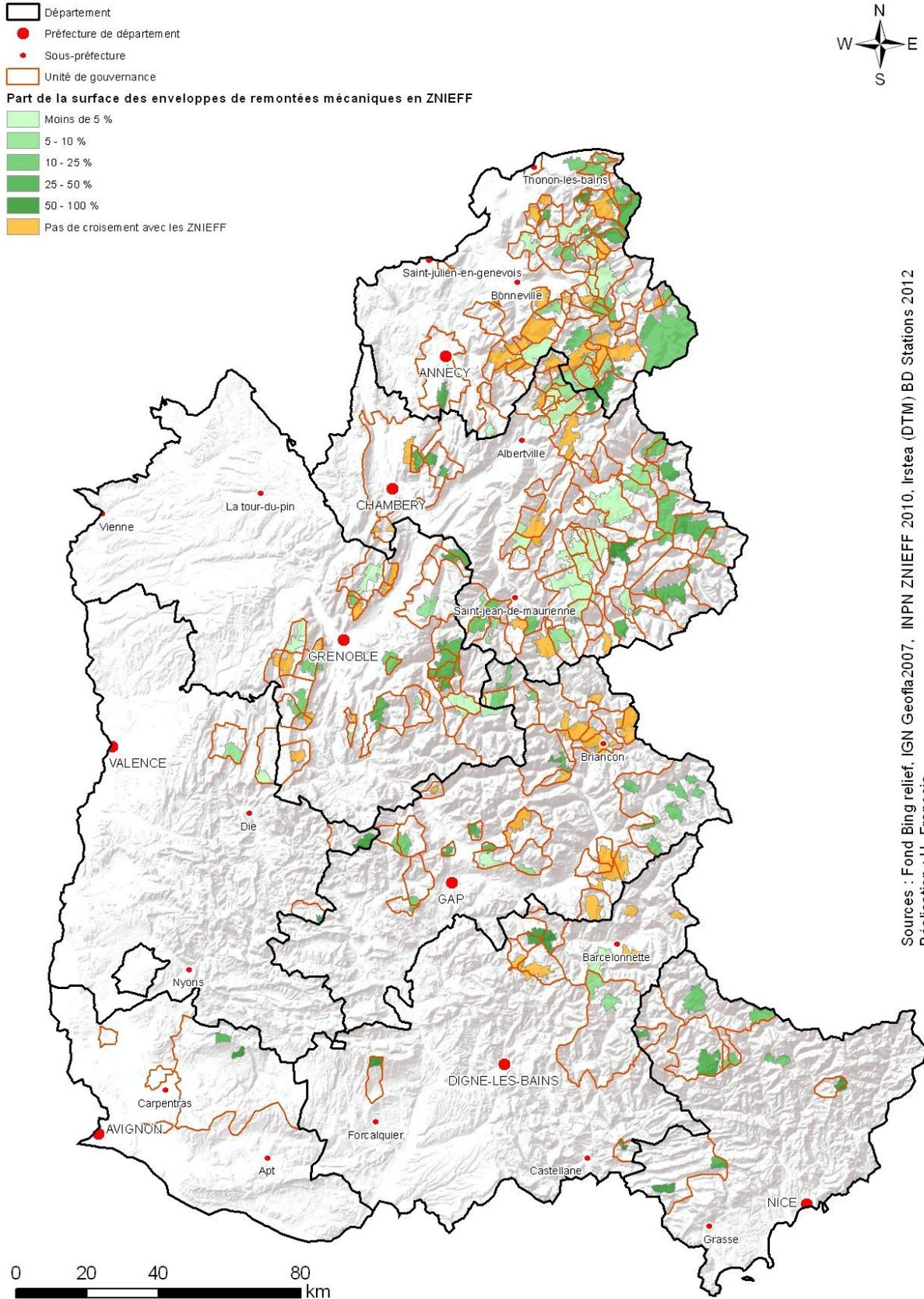
¹⁴ Notons également le décalage en termes de revenu fiscal de référence total du département haut-savoyard puisqu'à lui seul il contribue à la supériorité des territoires de stations sur ceux de montagne, tous départements confondus.

3. Pistes pour l'étude des questions environnementales

L'impact environnemental des stations de sports d'hiver peut être envisagé de différentes manières, selon qu'on s'intéresse à une approche classique ou à leur modèle d'aménagement. La démarche traditionnelle qui consiste à étudier la qualité des ressources naturelles (air, eau, biodiversité, etc.) ou des émissions de Gaz à Effet de Serre comme le propose le bilan carbone pour évaluer ensuite la responsabilité des différentes activités, paraît difficilement réalisable dans le cas des stations de sports d'hiver. Non seulement, il manque pour cela d'un dispositif de mesure des différentes variables cohérent avec notre objet, et, en outre, les impacts de cette activité et inhérents au phénomène touristique dépassent son strict périmètre. Si la finalité des destinations touristiques en général et des stations de sports d'hiver en particulier consiste à attirer les populations extérieures pour un séjour, il est tautologique de conclure que la principale source d'émission de GES réside dans le transport des personnes comme le propose la démarche de Bilan CarboneTM station. Une approche par le mode d'aménagement (surface consommée, artificialisation et pistes de ski, aménagement ou pratiques sportives et dérangement des milieux naturels et espèces, etc.) constitue pour nous des pistes de réflexions plus prometteuses.

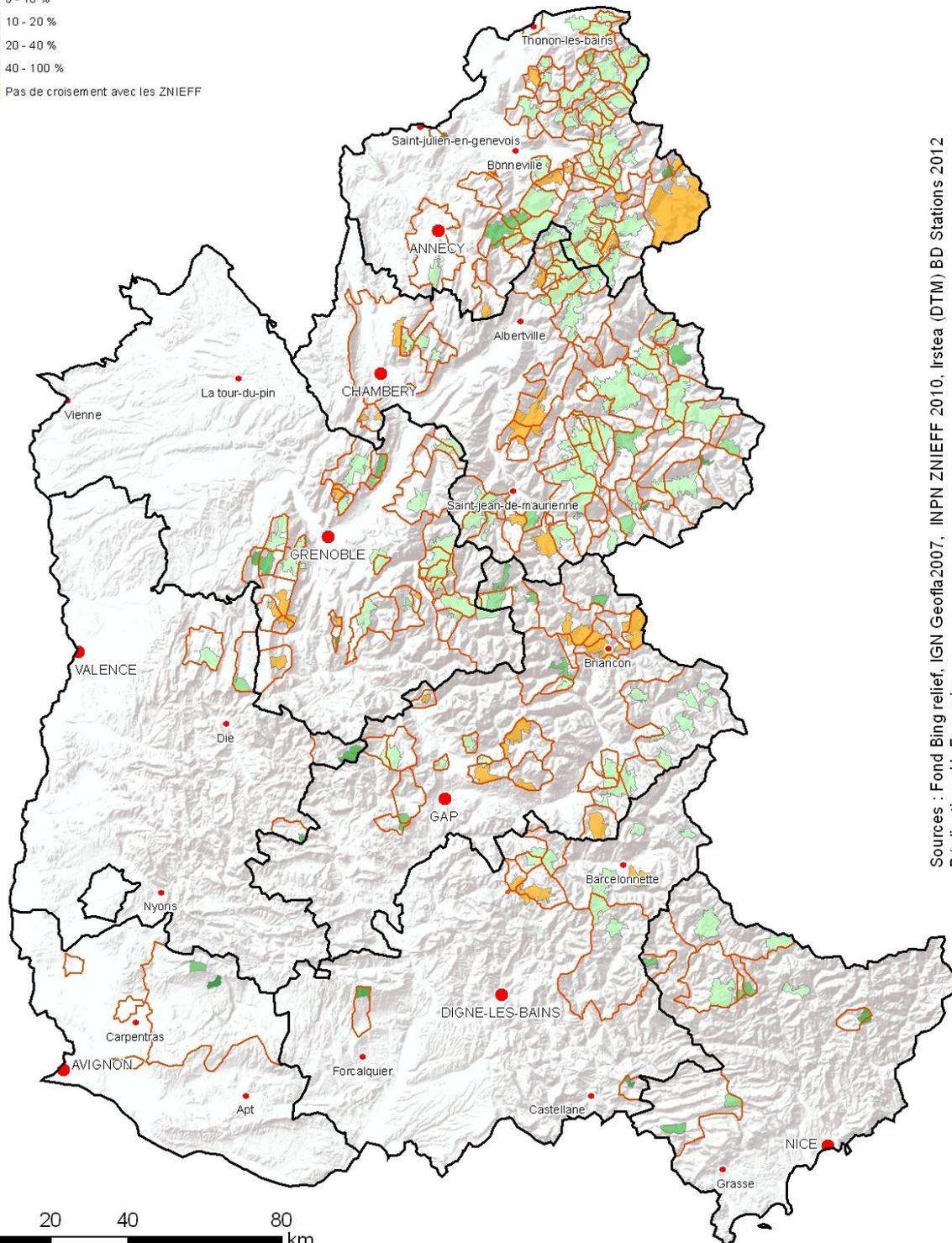
Elle est pour partie permise par les outils développés dans la *BD Stations* (cf. le croisement des données bâti avec les données issues de Majic). Elle appelle également une meilleure connaissance des interactions spatiales entre une station et son environnement. Les cartes 30 et 31 proposent différentes visions fondées sur la proximité spatiale des zones présentant un certain intérêt d'un point de vue environnemental (ici les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, ZNIEFF de types 1 et 2 confondues) avec les objets stations. Malheureusement, l'absence d'information géographique au sein du FIRM limite la relation entre le type d'aménagement ou la taille de la station et les enjeux environnementaux. Des données associées sur la structure des domaines skiables pourraient également permettre d'extrapoler en fonction de la fréquentation touristique de l'espace. Il existe donc un décalage entre la qualité des données environnementales pour lesquelles la dimension spatiale est fondamentale et celle des données géographiques associées aux stations.

Les deux premières cartes s'appuient sur les objets géographiques construits au sein de la *BD Stations*. Faute de disposer d'informations précises quant au domaine skiable, nous sommes en mesure de croiser les enveloppes de remontées mécaniques avec les inventaires de ZNIEFF. Tel est l'objet de la carte 30 qui nous montre l'importance de ces interactions : pour l'ensemble des territoires de montagne, elles concernent près des deux tiers (62,2 %) des stations. Cette interrelation est particulièrement marquée en Savoie où près de 73 % des stations savoyardes sont concernées et dans les Alpes Maritimes où 100 % des enveloppes de remontées mécaniques présentes une intersection avec les périmètres de ZNIEFF ; les autres départements se situant légèrement au-delà de la moitié de leurs stations dans une situation similaire. La concentration des cas en Savoie est particulièrement visible du fait de la densité de stations que porte le département ainsi que des valeurs élevées que prend cet indicateur dans les parties les plus montagneuses du département. Le nombre de stations concernées montre que l'équipement intensif de la montagne s'est réalisé en dépit de la qualité des milieux sur lesquels les aménagements ont été implantés. Ceci est sans doute moins vrai du point de vue des bâtiments où la classe la plus faible est celle qui domine largement notre population de station. Ainsi, si les stations où les bâtiments se situent à moins de 500 m. d'une ZNIEFF représentent globalement 88,8 % de l'ensemble des stations, cette proportion tombe à 23,8 % si nous ne considérons que celles dont plus de 5 % des bâtiments sont concernés.



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, INPN ZNIEFF 2010, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 30 : Part de la surface des enveloppes de remontées mécaniques en ZNIEFF



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, INPN ZNIEFF 2010, Irstea (DTM) BD Stations 2012
 Réalisation : H. François

Carte 31 : Part de la surface au sol des bâtiments à moins de 500 m. d'une ZNIEFF

Un autre point de vue sur les questions environnementales consiste à observer la proportion des surfaces de communes classées en zone de protection. Au-delà de la confrontation nature-station, cela permet de prendre en considération la manière dont se construit la protection de l'environnement et si elle est différente dans le cas des territoires supports de station. Dans quelle mesure existe-t-il une dynamique compensatoire dans le classement de certains espaces au détriment de l'artificialisation, de l'aménagement d'autres ? Les stations disposent-elles de moyens plus importants que d'autres communes pour y procéder ?

Département	Stations (%)	Montagne (%)	Ensemble des communes (%)
04	17,86	10,49	11,85
05	17,17	12,21	12,21
06	24,07	19,79	17,76
26	10,87	6,52	4,04
38	19,58	10,06	6,38
73	16,86	13,7	13,61
74	21,78	13,4	12,45
84	0	2,49	6,31
Ensemble des départements	18,44	11,91	10,26

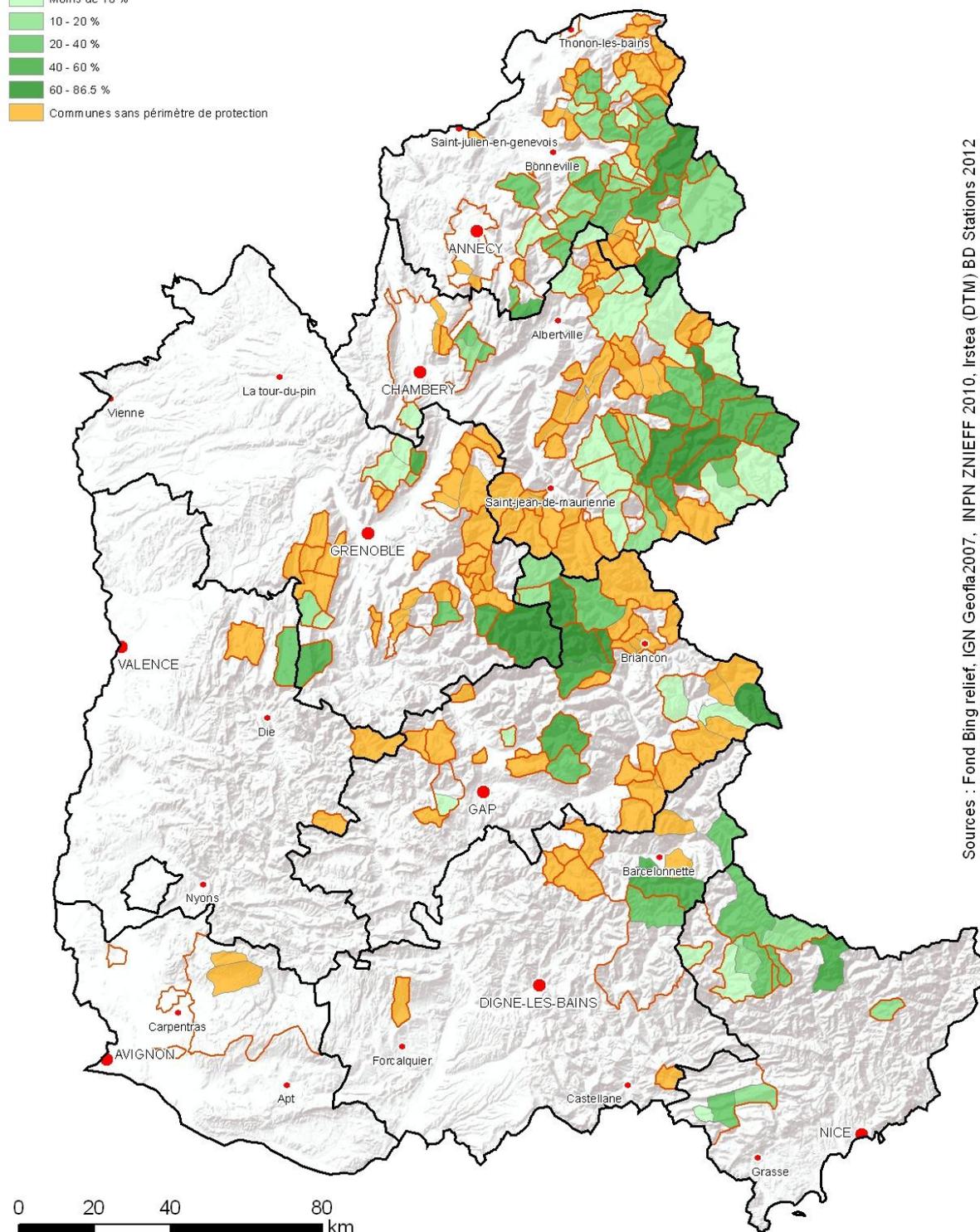
Tableau 7 : Part de la surface communale classée en espace protégé

Pour construire la carte 32 et le tableau 7, notre démarche a pris en considération les périmètres classés en 2010 pour les Zones de Protection Spéciales (ZPS, à défaut des ZSC dont le périmètre n'est pas stabilisé officiellement) établies dans le cadre du réseau Natura 2000, les réserves naturelles et le cœur des Parcs Nationaux ; ces derniers contribuant fortement aux résultats obtenus. Le tableau 7 nous montre que la part des surfaces communales classées est relativement plus importante que dans d'autres territoires y compris de montagne. Nous sommes donc bien en présence d'une particularité de ces territoires. Cette particularité est d'autant plus forte que l'écart entre les communes supports et celles de montagne est encore plus net que celui entre les communes de montagne et l'ensemble des communes. Globalement, ce sont les communes de stations qui concentrent la plupart des espaces protégés. La carte 32 fait quant-à-elle ressortir les communes à l'intersection des Parcs nationaux, rappelant ainsi la proximité des enjeux d'aménagement et de préservation cohabitant sur les territoires de montagne. Ainsi, là où la Savoie s'illustre par les interactions entre les enveloppes de remontées mécaniques et les ZNIEFF, les communes se démarquent également par la proportion de surface communale classée. Finalement, le classement en espace naturel, s'il constitue un facteur d'attractivité touristique, ne constitue pas nécessairement un frein majeur au développement des stations et les deux dynamiques semblent cohabiter.

- Département
- Préfecture de département
- Sous-préfecture
- Unité de gouvernance

Part de la surface communale comprise dans une zone de protection de l'environnement

- Moins de 10 %
- 10 - 20 %
- 20 - 40 %
- 40 - 60 %
- 60 - 86.5 %
- Communes sans périmètre de protection



Sources : Fond Bing relief, IGN Geofla2007, INPN ZNIEFF 2010, Irstea (DTM) BD Stations 2012
Réalisation : H. François

Carte 32 : Part de la surface communale comprise dans le périmètre d'une zone de protection de l'environnement (ZPS Natura 2000, Réserve naturelle ou cœur de parc national)

Perspectives

Cet atlas est à concevoir comme une lecture objectivée et systématique des stations du massif des Alpes, de leurs principales caractéristiques, de leurs modes de gestion ainsi que leur position au sein des territoires environnants. Il se veut un outil de diagnostic, de connaissances mais également d'accompagnement de ces stations, accompagnement porté par les politiques publiques mais également par les acteurs économiques, dans une perspective d'adaptation de modèle économique touristique au changement global.

Cependant, l'atlas n'est qu'un outil au service d'une démarche de réflexion et d'analyse en lien avec des questionnements spécifiques. En ce sens, les perspectives de travail sont nombreuses pour approfondir l'analyse des dynamiques territoriales des stations. La dimension environnementale est emblématique de cette position. En effet, les critères, indicateurs relevant d'enjeux environnementaux ne manquent pas et l'architecture du système d'informations Stations créé le prouve : données relatives à l'eau, données relatives aux espaces protégés selon leur nature, données relatives à l'urbanisation et sa progression,... Sur la base de telles informations, de nombreuses analyses thématiques et/ou spatialisées sont possibles et permettent d'explorer la relation entre territoire et environnement. Ainsi, une carte des espaces protégés localisés sur les domaines skiables donnerait à voir comment développement et protection s'articulent. Le champ environnemental peut ainsi être décrypté et lu grâce à différentes entrées, celle des ressources (eau, biodiversité, ...) ou alors celle de la pression anthropique, traduite par la consommation foncière par exemple. Au-delà de la sélection des critères pertinents, c'est surtout le point de vue retenu pour traiter de la question environnementale qui est en débat.

Le domaine social illustre le même type de questionnements. En effet, l'atlas a mis en relief des dynamiques relatives aux dynamiques démographiques et à ses leviers d'évolution, à l'emploi et sa localisation. Ce faisant, l'analyse de ces indicateurs a ainsi souligné le rôle polarisant de l'économie touristique portée par les stations de sports d'hiver, avec les effets associés sur l'attractivité d'actifs, venant parfois de loin pour travailler dans ces pôles économiques. Parallèlement, l'examen des mouvements pendulaires montre une influence large avec des actifs résidant parfois très loin de leur lieu de travail. Ce constat appelle des analyses fines, pour cerner ce qui relève du choix des salariés pour des motivations variées et ce qui est le fruit d'autres mécanismes, à l'image de la cherté du foncier notamment. Cependant, le champ social ne se réduit pas au marché de l'emploi et à ses conséquences, positives comme défavorables et ouvre sur les questions plus larges d'accessibilité aux stations, accessibilité économique, accessibilité physique,... Autant d'éléments qui contribuent à expliciter le modèle économique des stations et ses perspectives d'évolution. Malgré l'importance du sujet et de sa contribution dans une réflexion prospective sur l'économie touristique hivernale, l'analyse dispose de bien peu de d'informations et ce, pour différentes raisons : difficulté d'appréhender le fait saisonnier dans les statistiques des emplois, pourtant inhérent à l'économie des stations, manque cruel de données systématiques sur certains pans de l'emploi touristique, ... des manques que des études spécifiques menées sur des périmètres restreints peuvent certes viser à amener mais ne peuvent constituer le socle d'une analyse sociale dans le cadre de cet atlas. Là encore, cette thématique mérite approfondissement tant méthodologique qu'analytique.

En définitive, cet atlas est bien à concevoir comme un outil, un support d'une analyse multi-facettes de la dynamique, de l'organisation et du devenir de l'économie touristique liée aux stations de sports d'hiver.

Bibliographie

- Becattini G., 1992, "Le district marshallien : une notion socio-économique", in: Benko G. ; Lipietz A. (éds), *Les régions qui gagnent*, Presses Universitaires de France, Vendôme, pp. 37-55.
- Cour Des Comptes, 2011, "La gestion du domaine skiable en Rhône-Alpes", in: Cour Des Comptes (éd), *Rapport public annuel 2011*, Paris, pp. 515-549.
- EDATER et Cemagref, 2007, *Evaluation de la procédure « stations de moyenne montagne » inscrite dans le Contrat de Plan Etat Région 2000 - 2006*, Note de synthèse, 21p.
- Equipe M.I.T, 2008, *Tourismes 1. Lieux communs*, Belin, Paris, 320 p.
- Fablet G., 2012, *Formes et impacts des dynamiques foncières et immobilières dans les stations de sports d'hiver ; une approche à l'échelle du massif alpin*, Rapport pour second comité de thèse, Grenoble, 66 p.
- Faessel-Virole C., Pecqueux J.-L., Chaussade R.-J. et al., 2008, *Le conventionnement en zone de montagne. Connaître le dispositif pour maîtriser l'aménagement touristique*, ODIT-France, Paris, 84 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, Sciences du territoires, Université Joseph Fourier, UMR PACTE-Territoires, IGA, Cemagref Grenoble, UR DTM, Grenoble, 352 p.
- François H., 2009, "La diversification en station de moyenne montagne : entre impératif et déclaratif", *Dur'Alpes Attitude*, <http://www.duralpes.com/la-diversification-en-station-de-moyenne-montagne-entre-imperatif-et-declaratif/>.
- François H. et Billet S., 2010, "De la station au territoire : quels contours pour les destinations touristiques", *Mondes du tourisme*, n°2, pp. 87-98.
- I.G.N. et S.T.B.A., 2003, *Habitants et Résidences autour des Aéroports (HERA). Manuel opérateur*, Service aménagement - Environnement. IGN, Saint-Mandé, 19 p.
- Knafou R., 1978, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Masson, Paris, 319 p.
- Levy J. et Lussault M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 1033 p.
- Marcelpoil E., Billet S. et François H., 2010, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale*, Rapport pour le Conseil général de la Savoie, Chambéry, 141 p.
- Marcelpoil E., François H. et Billet S., 2012, *L'ancrage du financement des stations de la vallée de la Tarentaise : une lecture territoriale. Rapport de synthèse de la phase 2*, Rapport pour le Conseil général de la Savoie, Chambéry, 109 p.
- Vlès V., 1996, *Les stations touristiques*, Economica, Paris, 111 p.

Table des figures

Figure 1 : Méthodologie de constitution de la <i>BD Stations</i>	6
Figure 2 : Organisation de la <i>BD Stations</i>	8
Figure 3 : Courchevel / les Allues, un cas révélateur du fractionnement des UG	9
Figure 4 : Construction des enveloppes de Remontées mécaniques.....	11
Figure 5 : Sélection des bâtiments à proximité des remontées mécaniques (linéaire / point bas).....	12
Figure 6 : Construction des contours des DSF	13
Figure 7 : Dynamique immobilière entre 1945 et 2005 à Courchevel.....	14
Figure 8 : Répartition du moment de puissance entre classes de station (<i>cf.</i> carte 4).....	15
Figure 9 : Moment de puissance et enveloppes de remontées mécaniques.....	17
Figure 10 : Répartition départementale du moment de puissance	18
Figure 11 : Ventilation des classes de stations par département	18
Figure 12 : Moment de puissance en fonction de l'altitude	21
Figure 13 : Âge moyen du parc de remontées mécaniques en fonction du moment de puissance	23
Figure 14 : Surface développée en fonction du moment de puissance	26
Figure 15 : Altitude moyenne du bâti par rapport à l'altitude moyenne des remontées mécaniques.....	30
Figure 16 : Répartition des modes de gestion	39
Figure 17 : Répartition des modes de gestion par classes de station	40
Figure 18 : Répartition des modes de gestion simplifiés	41
Figure 19 : SEM et organisation territoriale (Type 1 : Commune support unique / Type 2 : Communes supports multiples – EPCI unique / Type 3 : Communes supports multiples – Unités de gouvernance multiples).....	42
Figure 20 : Modes de gestion simplifiés et moment de puissance.....	42
Figure 21 : Répartition des modes de gestion simplifiés par départements.....	43
Figure 22 : Territorialisation des modes de gestion simplifiés (Modèles Savoyard, Dauphinois, Provençal et Marges Alpines).....	45
Figure 23 : Caractérisation des communes supports de stations au regard du type de station accueilli	47
Figure 24 : Stations à Communes supports uniques (type 1) ou multiples (type 2) et type d'autorité organisatrice.....	48
Figure 25 : Répartition des types d'unités de gouvernance.....	51

Figure 26 : Répartition des types d'unités de gouvernance par département et par modèle de gestion -Modèles Provençal, Dauphinois, Savoyard et Marges Alpines-.....	54
Figure 27 : Répartition des types de gestionnaires (public, parapublic, indépendant, groupe).....	56
Figure 28 : Répartition des types de gestionnaires : groupes.....	58
Figure 29 : Moment de puissance et surface développée des stations dans le périmètre des CSM.....	65
Figure 30 : Altitude moyenne du domaine skiable et altitude moyenne du bâti des stations dans le périmètre des CSM.....	66
Figure 31 : Modes de gestion simplifiés des stations dans le périmètre des CSM.....	67
Figure 32 : Moment de puissance et surface développée des stations dans le périmètre des Espaces valléens.....	69
Figure 33 : Altitude moyenne du domaine skiable et altitude moyenne du bâti des stations dans le périmètre des Espaces valléens.....	70
.....	70
Figure 34 : Modes de gestion simplifiés des stations dans le périmètre des PADS.....	70

Table des tableaux

Tableau 1 : Comparaison des dynamiques démographiques.....	71
Tableau 2 : Taux de chômage.....	77
Tableau 3 : Part de la population active occupée travaillant dans leur commune de résidence.....	79
Tableau 4 : Part des salariés dont l'activité est liée au tourisme.....	81
Tableau 5 : Revenu fiscal de référence moyen par commune.....	83
Tableau 6 : Part du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux imposables sur l'ensemble des revenus fiscaux de référence.....	83
Tableau 7 : Part de la surface communale classée en espace protégé.....	87

Table des cartes

Carte 1 : périmètre de l'atlas et de la <i>BD Stations</i>	iv
Carte 2 : Les stations de la <i>BD Stations</i>	3
Carte 3 : Unités de gouvernance et Domaines Skiabiles Fondamentaux	7
Carte 4 : Moment de puissance (classes Domaines Skiabiles de France)	16
Carte 5 : Altitude et moment de puissance	20
Carte 6 : Âge moyen du parc de remontées mécaniques	22
Carte 7 : Surface développée de l'immobilier et surface développée moyenne par bâtiment.....	25
Carte 8 : Surface développée par rapport à la surface au sol	27
Carte 9 : Altitude moyenne du bâti pondéré par la surface développée	29
Carte 10 : Nombre de lits touristiques par commune et nombre de lits touristiques par habitant.....	32
Carte 11 : Taux de croissance annuel moyen du nombre de logements entre 1999 et 2006	34
Carte 12 : Nombre et surface moyenne des logements autorisés à la construction (SITADEL)	36
Carte 13 : Modes de gestion	38
Carte 14 : Modes de gestion simplifiés (public, parapublic, privé, ND)	44
Carte 15 : Nombre d'unités de gouvernance par communes	46
Carte 16 : Types d'autorités organisatrices simplifiés (commune, département, EPCI)	50
Carte 17 : Types d'autorités organisatrices et nombre de communes supports par station.....	52
Carte 18 : Délégation de la compétence tourisme.....	55
Carte 19 : Gestionnaires et groupes : gestionnaires publics ou indépendants	57
Carte 20a : Gestionnaires et groupes : filiales et prises de participations	59
Carte 20b : Gestionnaires et groupes : filiales et prises de participations (départements Savoie et Haute-Savoie).....	60
Carte 21 : Contrats de Station Moyenne (CSM).....	64
Carte 22 : Espaces valléens	68
Carte 23 : population des communes supports de station.....	72
Carte 24 : variations de la population des communes supports	73
Carte 25 : Taux de croissance de la population liée au solde naturel	75
Carte 26 : Taux de croissance de la population liée au solde migratoire.....	76
Carte 27 : Part de la population employée dont l'emploi se situe dans une commune support de station.....	78
Carte 28 : Part des salariés liés au tourisme dans les communes supports de station.....	80

Carte 29 : Revenu fiscal de référence moyen (par foyer fiscal) et total des communes supports de station.....	82
Carte 30 : Part de la surface des enveloppes de remontées mécaniques en ZNIEFF.....	85
Carte 31 : Part de la surface au sol des bâtiments à moins de 500 m. d'une ZNIEFF.....	86
Carte 32 : Part de la surface communale comprise dans le périmètre d'une zone de protection de l'environnement (ZPS Natura 2000, Réserve naturelle ou cœur de parc national)	88

Table des matières

Sommaire.....	i
Préambule : pourquoi un atlas des stations ?.....	iii
Périmètre de l’atlas : les stations du Massif des Alpes	1
<i>Contexte.....</i>	<i>1</i>
<i>Objectifs et méthodologie de l’atlas</i>	<i>2</i>
Qu’est ce qu’une station dans la <i>BD Stations</i> ?.....	5
Chapitre 1 : Les DSF ou la rationalité économique à l’œuvre.....	15
1. Le parc des remontées mécaniques, élément clef de l’offre de ski	15
2. L’immobilier en station	24
2.1. <i>Approche par les DSF</i>	<i>24</i>
2.2. <i>Approche de l’immobilier par la commune support de station</i>	<i>31</i>
Chapitre 2 : La gouvernance, pendant territorial du développement des stations de sports d’hiver	37
1. Modes de gestion des stations de sports d’hiver	39
2. L’organisation territoriale des stations de sports d’hiver	47
2.1. <i>Organisation territoriale des stations.....</i>	<i>47</i>
2.2. <i>Organisation des exploitants et structuration des groupes.....</i>	<i>56</i>
2.3. <i>Organisation des politiques publiques.....</i>	<i>62</i>
Chapitre 3 : Dynamique des communes supports de stations ...	71
1. Démographie communale.....	71
2. Approche sociale des stations : l’emploi dans les communes supports.....	77
3. Pistes pour l’étude des questions environnementales.....	84
Perspectives	89
Bibliographie.....	91
Table des figures.....	93
Table des tableaux	94
Table des cartes	95