



**Appel d'offre-Direction du Tourisme
Hausse du foncier et de l'immobilier, quels enjeux autour du tourisme.**

**NOUVELLES PRATIQUES TOURISTIQUES EN ZONE DE
MONTAGNE : VERS UN RENOUVELLEMENT DES
PRATIQUES DE GESTION FONCIERE ?**

Coordination : Emmanuelle MARCELPOIL

Avec la participation de :

Cemagref Grenoble : Emmanuelle Marcelpoil, Hugues François, Sylvain Billet, Thomas Bonfort

PACTE-Territoires (UMR n°5194), Institut de Géographie Alpine : Sylvie Duvillard, Anne Sgard, Catherine Ziotti-Herrera, Anne-Sophie Devouassoux

Sommaire

I. D'HIER A AUJOURD'HUI : LA QUESTION IMMOBILIERE AU COEUR DU DEVELOPPEMENT DES STATIONS.	7
1.1. La genèse des stations : le rôle moteur du tourisme de séjour	8
1.2. Faire face aux pressions touristiques : le poids des exigences de la clientèle....	10
1.3. Faire face aux pressions du marché immobilier : du tourisme aux nouvelles résidentialités	12
II. L'ANALYSE DES DYNAMIQUES FONCIERES : ENJEUX ET LIMITES DES INFORMATIONS	15
2.1. La caractérisation des dynamiques foncières : la mobilisation des données PERVAL	15
2.2 L'élaboration d'un Système d'Informations Géographiques dédié au foncier	24
2.3 Une méthodologie d'analyse de la gouvernance dans les stations de montagne.....	32
III. STATIONS DE MOYENNE MONTAGNE : ENTRE TOURISME ET RESIDENTIALITES	35
IV. STATIONS D'ALTITUDE : ENTRE RENOVATION ET TENTATION DE LA CONSTRUCTION	49
4.1. Stations d'altitude : l'exigence de la rénovation.....	49
4.2. La pression foncière ou l'éviction de certaines populations	52
4.3. Les rachats par les populations étrangères.....	54
V. QUELS LEVIERS D'INTERVENTION POUR QUELLE STRATEGIE FONCIERE ET TOURISTIQUE ?	56
5.1. La tentation des lits neufs	56
5.2. Portée et limites des outils d'urbanisme.....	57
5.3. L'implication des prestataires privés	59
CONCLUSIONS DES ANALYSES AUX PERSPECTIVES DE RECHERCHE	61
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	67

Introduction

La présente étude s'inscrit dans les interrogations relatives au devenir des destinations touristiques particulières que sont les stations de montagne. Ces dernières au nombre de 360¹ en France, représentent un secteur économique non négligeable. Bien que manne économique à différents échelons, tant national que local, ces stations s'inscrivent aujourd'hui dans un marché mature, avec une concurrence très rude entre stations, mais également avec d'autres destinations plus exotiques. Cette logique concurrentielle condamne les sites à se démarquer, se différencier des autres, et ce dans un contexte incertain. La déclinaison des incertitudes met fréquemment en avant les aléas climatiques et leurs conséquences, le terrorisme et ses effets sur la fréquentation de certaines destinations,.... Dans cet ensemble de mutations d'intensité et de temporalité différentes, deux tendances lourdes nous semblent primordiales pour le devenir des stations.

La première concerne **l'évolution des pratiques touristiques avec un fractionnement des séjours, une expansion des loisirs notamment de proximité, et plus globalement des changements dans les attentes de la clientèle.** Déjà, le carnet de route de la montagne (AFIT, 2000) avait illustré la recherche de convénience, de prestations plus larges que le seul produit ski, avec le slogan des 3R, Rupture, Ressourcement et Retrouvailles. Dans cette quête d'un autre tourisme, le domaine de l'hébergement est devenu un élément discriminant. Terminés les appartements « cage à lapins », les petites surfaces, les décorations datant des années 70, ... ; l'heure est aux plus grands espaces, permettant un séjour confortable, autour de familles souvent recomposées, d'une clientèle moins consommatrice d'heures de ski, plus sensible à l'immatériel,...

La seconde tendance touche à **l'évolution des modes d'habitat et des nouvelles résidentialités.** L'extension périurbaine des villes françaises est un des phénomènes majeurs des quarante dernières années. La périurbanisation a suscité l'avènement d'une nouvelle forme de ville « *à la fois dense et diffuse, périurbaine et agglomérée, tout à la fois structurée par les nouvelles polarités périphériques et les voies de communication mais aussi par les anciennes centralités* » (Boino, 2003). Au recensement de 1999, 60.2% de la population française résidait dans les pôles urbains, 16.5% dans les communes périurbaines et 23.3%

¹ Le recensement des sites en France a donné lieu à plusieurs évaluations, lesquelles se retrouvent autour de chiffre d'environ 360 : J. Perret et S. Messad (1995) dans une étude sur l'adaptation des stations de moyenne montagne en dénombrent 353, autour de la pratique du ski alpin comme nordique. Au niveau national, ODI France, dans ses chiffres clefs du tourisme en montagne (site www.odit-france.fr) recense 329 domaines skiables élémentaires, pouvant être reliés entre eux. Un domaine skiable élémentaire se caractérise par un exploitant unique et une continuité de l'offre ski aux pieds.

dans l'espace à dominante rurale. Depuis plus de trente ans, ce sont les communes rurales qui accueillent l'essentiel de la croissance urbaine, et dans sa forme, la périurbanisation semble aujourd'hui s'étendre sur des territoires plus larges.

Ces deux dynamiques, structurées autour du tourisme d'un côté, et de l'habitat de l'autre, mettent en évidence **la problématique de la gestion foncière et immobilière au cœur du fonctionnement actuel et futur des stations de montagne**². Historiquement, la politique étatique de développement des stations s'est en effet fondée sur une étroite imbrication entre l'équipement du domaine skiable et l'urbanisation du site, un mécanisme dont nous rappellerons les fondements historiques dans **une première partie**.

A l'heure actuelle, l'urbanisation de loisir montre des signes évidents de dysfonctionnements voire de faillite, amenant toute une série de questionnements : le modèle foncier fondateur de la construction des stations de sports d'hiver constitue-t-il une source de rigidité telle qu'il serait un facteur de blocage dans l'évolution des stations de sports d'hiver ? Quelles sont les marges de libertés laissées par les politiques foncières passées ? Autrement dit, les stations de tourisme sont-elles structurellement handicapées pour répondre aux pressions foncières qu'elles subissent et maintenir leur capacité à porter une offre touristique ?

La réponse à ces interrogations implique de disposer d'une lecture objectivée des mécanismes en cours dans les stations de montagne, autour du couple tourisme/résidentialités. Ainsi, nous questionnerons la pertinence des informations disponibles pour rendre compte de ces évolutions foncières et immobilières. **La deuxième partie** fera le point sur la mobilisation d'informations quantitatives comme les données PERVAL, issues de l'activité notariale ou comme l'élaboration d'un Système d'Informations Géographiques (SIG) dédié au foncier. L'objectif consistera à cerner leurs apports comme leurs limites pour traduire la situation foncière et immobilière ainsi que la dynamique d'un territoire touristique. Enfin, les données quantitatives doivent être articulées avec des informations qualitatives, issues d'enquêtes de terrain auprès de divers acteurs et dont nous préciserons les contours méthodologiques.

Si elle rassemble l'ensemble des stations de sport d'hiver, cette problématique foncière et immobilière donne toutefois lieu à des déclinaisons variées. Les stations de moyenne

² En paraphrasant la préface du livre de l'ADEF (1993), la question suivante « *les marchés fonciers sont-ils subordonnés aux marchés immobiliers ou l'articulation entre les deux s'opère-t-elle en sens inverse, les marchés fonciers commandant les marchés immobiliers ?* » ne constitue pas l'objet de cette recherche. Les analyses menées dans cette étude pourront profiter de l'analyse menée en parallèle et coordonnée par l'équipe MIT, relative aux principales tendances des marchés fonciers et immobiliers sur le territoire français, en questionnant la place du tourisme dans les mécanismes constatés.

montagne présentent un visage moins « urbain » que les complexes industriels de production touristique, situés en haute altitude. En ce sens, elles sont aussi plus directement concernées par le développement du tourisme de proximité et de court séjour, phénomène exacerbé dans le cas de certaines stations proches d'agglomérations³. Se greffent alors des processus de nouvelles résidentialités, interrogeant la capacité touristique des sites, que nous explorerons dans **une troisième partie**. De leur côté, les stations dites d'altitude sont marquées par un constant effritement du nombre de lits marchands et cette perte de « lits chauds » remet en cause leur capacité d'exploitation. Ces sites sont concernés par le double mouvement de rénovation d'un côté, et de la construction de nouveaux lits de l'autre, des tensions qui seront l'objet de **la quatrième partie**.

Tous ces phénomènes fonciers comme immobiliers questionnent alors les marges de manœuvre des destinations. En effet, comment infléchir les dynamiques résidentielles en cours ? Et quelles sont leurs conséquences potentielles sur le produit touristique offert par la station ? Comment œuvrer pour adapter le produit hébergement aux nouvelles attentes de la clientèle ? La réponse à ces interrogations impliquera dans **une cinquième partie**, de mettre en évidence l'utilisation des outils de gestion foncière, leurs points favorables comme leurs limites. Quels choix d'aménagement sont traduits dans les documents d'urbanisme ? Y-a-t-il partage d'une vision commune sur le sens à donner aux évolutions foncières, dans un contexte touristique ?

Sur le plan empirique, pour aborder l'ensemble de ces aspects, nous avons bénéficié d'analyses menées en région Rhône-Alpes, et particulièrement dans **des stations du massif des Alpes du Nord**, des terrains s'inscrivant de manière privilégiée dans les tendances lourdes au niveau résidentiel et touristique. En effet, la région Rhône-Alpes fait aujourd'hui des régions économiquement fortes et étroitement structurées par une organisation urbaine, avec à l'ouest le Grand Lyon et à l'est le Sillon Alpin. Ce Sillon Alpin, entendu comme l'axe de développement depuis Grenoble jusqu'à Genève, est un lieu de concentration démographique et économique important avec environ 1.7 millions d'habitants et 700 000 emplois (Livre Blanc, 2003⁴). Plus précisément, la population des Alpes du Nord a connu une

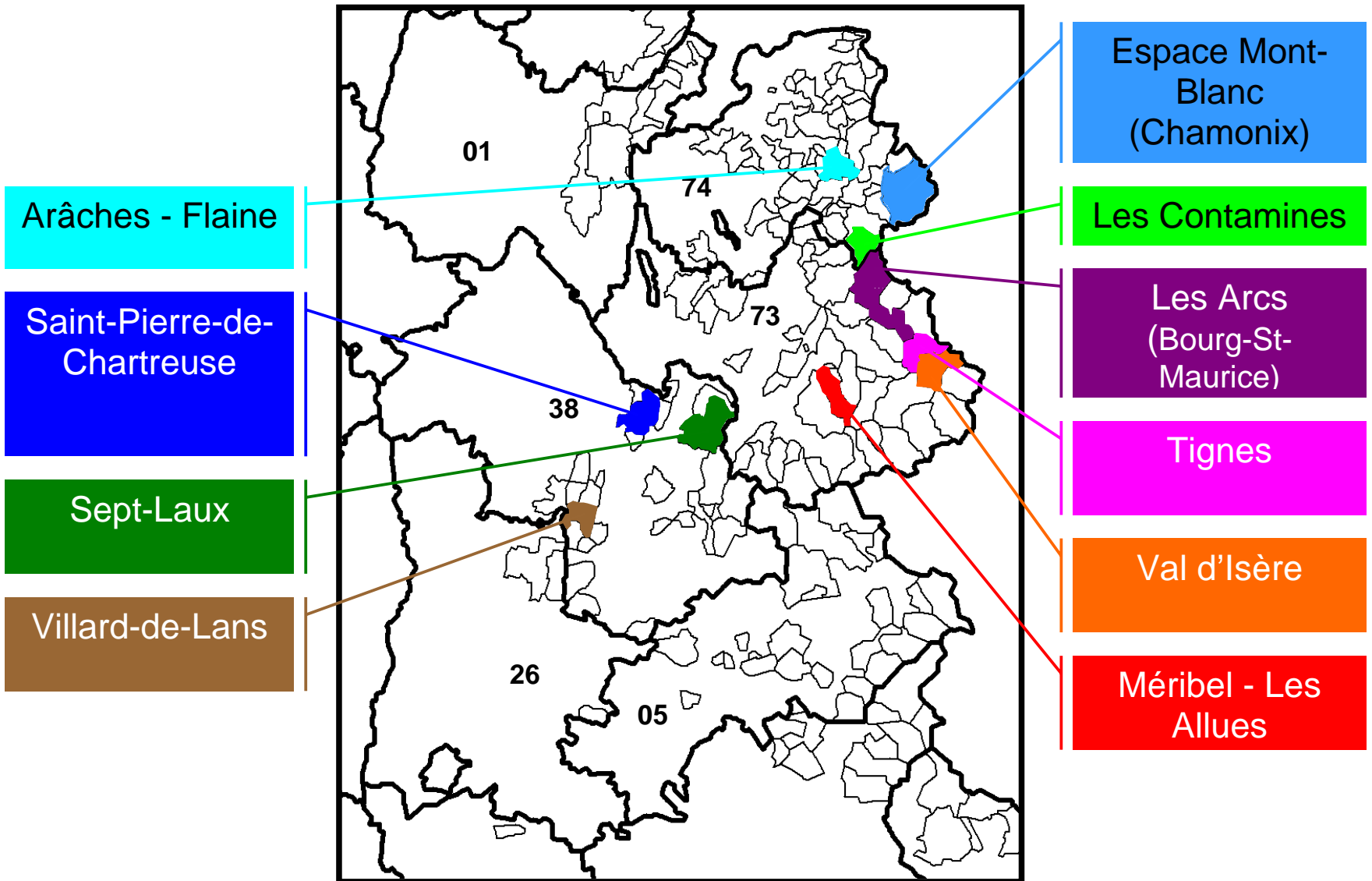
³ Cette imbrication entre tourisme et résidentialités, comme la confrontation entre tourisme de séjour et tourisme de proximité, s'exerce de manière différenciée selon les sites étudiés. Reste que les analyses menées sur les stations de moyenne montagne du pourtour de l'agglomération grenobloise, revêtent un caractère d'exemplarité, en ce sens qu'elles préfigurent, à notre sens, des tendances plus générales valant pour l'ensemble des stations de moyenne montagne.

⁴ Le CIAT du 18.12.2003 a décidé l'élaboration d'un livre blanc : « *L'Etat précisera dans un Livre Blanc, sur la base des réflexions déjà rassemblées lors de la préparation de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord, ses objectifs stratégiques sur ce territoire et déterminera les domaines et les secteurs géographiques pour lesquels des dispositions prescriptives seraient nécessaires dans le cadre de cette DTA* ».

croissance de près de 8% depuis 1990, comparée à 5.5% pour l'ensemble de la région Rhône-Alpes. Cette croissance démographique a été encore plus forte dans les couronnes périurbaines des agglomérations du Sillon alpin, avec des taux supérieurs de 3% par an autour de Grenoble, Annecy et Chambéry. A contrario, la concentration des emplois s'est maintenue avec 70% des emplois situés dans les 50 premières communes (à comparer à 73% en 1990) (Livre blanc, 2003). Au-delà des chiffres, ce phénomène de concentration dans un espace physiquement contraint s'accompagne d'effets de débordements liés au processus de périurbanisation et de conséquences plus larges en termes sociaux et environnementaux. Plusieurs facteurs se conjuguent : une rareté du foncier disponible, la forte hausse des prix de ce même foncier, un marché dopé par l'arrivée d'investisseurs souvent étrangers à fort pouvoir d'achat,... Ainsi, les études relatives à la Directive Territoriale d'Aménagement soulignent que la croissance urbaine (comprenant infrastructures, habitat et équipements divers) s'est traduite par une consommation moyenne d'espace de 1 400 ha par an.

A ces mouvements de métropolisation-périurbanisation, s'ajoutent les enjeux du développement touristique ; le secteur du tourisme représentant une part cruciale dans l'économie régionale avec 160 sites de stations, 1 600 000 lits touristiques et plus de 120 000 emplois en lien avec le tourisme.

En pourtour de l'agglomération grenobloise, forte de ses 416 000 habitants, les stations des Sept Laux, de Saint Pierre de Chartreuse et de Villard de Lans ont donc fait l'objet d'analyses détaillées.



Parallèlement, nous avons assuré une veille sur les expériences et initiatives en cours au sein de stations d'altitude, particulièrement en Tarentaise. Pour une restitution exhaustive des différentes analyses, évoquant différents points des mécanismes d'articulation entre tourisme et résidentialités, nous renvoyons le lecteur aux annexes qui détaillent chacun des terrains analysés. Le présent document ne reprend donc que des témoignages et des expériences, au travers d'encadrés synthétiques, afin de souligner la diversité des pratiques, de repérer les zones d'incertitudes pouvant ouvrir sur de nouvelles perspectives de recherche, que nous évoquerons en **conclusions**.

Première partie

I. D'hier à aujourd'hui : la question immobilière au coeur du développement des stations.

La montagne en France a fait l'objet de différentes politiques, destinées à améliorer son niveau de développement économique. Le tourisme et plus particulièrement les stations de sport d'hiver, ont alors été perçus comme une solution à l'exode rural et une possibilité de création d'emplois : « *le montagnard devant l'écroulement de l'économie pastorale, attend de l'équipement pour l'hiver de la montagne, un emploi décent et un avenir viable pour ses enfants* » (Pialat, 1970).

Dans ce contexte et au-delà des efforts typologiques (Préau, 1968 ; Cumin, 1970), deux modes principaux de construction des stations peuvent être distingués. D'un côté, les stations pionnières nées au début du siècle, se sont créées autour de villages existants, avec la présence d'un tourisme estival. Ces initiatives ont certes impliqué des acteurs extérieurs mais ont également bénéficié d'une participation importante des acteurs locaux, privés comme publics. De l'autre côté, des stations ex-nihilo ou intégrées ont été le fruit de la volonté étatique de genèse d'une véritable industrie touristique en montagne, calée sur le modèle urbain et dénommée génériquement « Plan Neige ».

Passée la phase d'expansion tant en termes de fréquentation touristique que d'équipement, cette forme de développement touristique a donné lieu à des critiques environnementales dans les années (70-80). Aujourd'hui, le marché du tourisme d'hiver est jugé mature avec un taux de départ des français aux sports d'hiver de seulement 8.3%⁵ en 2004. La maturité du marché va de pair avec des contraintes d'adaptation pour les stations : volatilité et exigence de la

⁵ Source : Le tourisme en France, édition 2005, collection INSEE Références.

clientèle ; contraintes d'équipement des domaines skiables, prise en compte de la main-d'œuvre,... L'enjeu pour demain est de questionner la durabilité de ces stations, qui pour la plupart, sont aujourd'hui de «vieilles dames». Dans ce cadre, **la thématique de l'urbanisation de loisir** est devenue cruciale et interroge directement les conditions d'évolution des stations et leurs trajectoires.

1.1. La genèse des stations : le rôle moteur du tourisme de séjour

Les sports d'hiver sont un secteur particulier, parfois qualifié « d'industrie de la neige » au sein de l'activité touristique fondée sur une économie de services. En effet, le produit ski repose sur des investissements particulièrement lourds, des équipements de remontées mécaniques, tout comme les aménagements de pistes. Dans cette étape fondatrice de la construction d'une station, le modèle foncier du « Plan neige » trouve une source de cohérence : la promotion immobilière constitue alors le principal financeur. Dès l'origine de leur développement, les stations de sports d'hiver doivent prendre en compte la question foncière et immobilière. A ce stade, on peut d'ailleurs rappeler que la notion de station correspond à la forme la plus élaborée de l'offre touristique résidentielle, faite pour accueillir des personnes pour des séjours de courte ou de longue durée (Macé, 1987). Etymologiquement, l'origine du mot station (de stare = rester) définit une station par la possibilité de trouver un hébergement sur un lieu de séjour, sans notion de seuil quelconque de capacité d'hébergement ni de services. La station touristique est donc « *assimilable à une unité spatiale organisée d'hébergements et d'équipements concentrant un volume de lits et offrant un ensemble de prestations généralement diversifiées, appréhendée et dirigée comme un pôle de ventes de services constitué de sites multiples*⁶ ».

Le rôle central de l'immobilier se ressent ainsi dans la modernité des réalisations architecturales, témoins de la propre modernité du produit ski ; l'intervention de Charlotte Perriand dans la station des Arcs en Tarentaise en est un exemple réputé. Dans le contexte de la reconstruction nationale, le sens donné à la modernisation est particulier. Elle s'inscrit dans la mise en place du contrat de régulation fordiste : le tourisme et plus globalement les loisirs ne sont que le pendant de l'évolution générale des modes de production. Activité nouvelle, les sports d'hiver sont fortement concernés : « *l'habitat de loisir apparaît ainsi comme un laboratoire d'idées et d'expérimentation pour l'habitat quotidien. Car les risques sont moindres, les usagers étant présents dans ce logement moins souvent et moins longtemps que*

⁶ Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique de l'Observatoire National du Tourisme.

dans leur résidence principale, ils sont également plus détendus et plus ouverts à un nouveau mode de vie : celui des vacances » (Wozniak, 2002).

Cette démarche explique en partie la forme d'un habitat destiné à favoriser l'émergence d'un Homme Nouveau et fait écho à un nouveau mode de consommation, le tourisme de masse. Dès lors, si la forme de l'habitat correspond à un besoin de financement des investissements (en maximisant le nombre de lots vendus dans un même bâtiment), elle répond également aux nécessités de l'exploitation de la neige selon les critères de rationalité qui prévalent alors. L'objectif central de la planification touristique vise à attirer les devises de la clientèle étrangère afin d'améliorer la balance nationale des paiements et de créer une industrie touristique de renommée internationale. Le séjour touristique constitue la base fondatrice du modèle de station intégrée : l'unité de lieu de consommation des prestations de loisir et d'accueil permet de concentrer les dépenses de touristes et la standardisation laisse envisager des économies d'échelles, tout en permettant de s'ouvrir à une fréquentation de masse. Le modèle de rentabilité d'une station se fonde donc sur le rapport de proportionnalité entre le stock d'hébergements et la capacité d'accueil des remontées mécaniques (et donc du domaine skiable). Finalement, il se présente comme un tout cohérent depuis l'implantation de la destination touristique jusqu'à son fonctionnement.

C'est d'ailleurs sous l'angle de cette cohérence que les stations-village qui se sont développées en dehors du Plan neige (soit avant, soit en parallèle) sont vivement critiquées et taxées d'anarchiques. En effet, si le modèle de développement de ces dernières s'appuie également sur la dynamique du séjour autour d'une entreprise motrice de remontées mécaniques, il intervient dans un tout autre contexte. Ne présentant ni les critères de pentes, ni les critères d'enneigement requis par le modèle canonique en place, ces ensembles touristiques ne se développent pas en site vierge et doivent composer avec l'existant. Elles ne sont donc pas nécessairement le terreau de la modernité recherchée. De plus, les retombées économiques liées au ski sont organisées de manière à diffuser le développement au sein de la population locale, dans une logique de pôle de croissance (Perroux, 1961). Les prestations complémentaires, produites par la population locale peuvent alors se déployer, notamment en termes d'hébergement, voie classique pour capter un revenu touristique complémentaire à une activité principale. La frontière entre la vie villageoise et le rythme des saisons touristiques semble dès lors plus difficile à cerner.

Cependant, malgré la cohérence du modèle porté par le Plan neige, la dynamique d'un tourisme de séjour en montagne pose des questions comme en témoigne La neige empoisonnée, ouvrage écrit en 1975 par D. Arnaud. Ainsi, entre développement du domaine

skiable et des hébergements en parallèle, « *la fuite en avant a commencé à partir du moment où les équipements structurants de la station ont été financés par la production de lits qui exigent eux-mêmes de nouveaux investissements lourds* » (Perret, 1994). Aujourd'hui, l'évolution de ce modèle est de nouveau questionnée par les changements concomitants des marchés touristiques et fonciers.

1.2 Faire face aux pressions touristiques : le poids des exigences de la clientèle

Après le boom des sports d'hiver dans les années 60-70 et les premières interrogations de la décennie 90 liées au manque d'enneigement, le marché des sports d'hiver connaît une période de relative stagnation. Sur la base d'un échantillon de 43 stations françaises faisant l'objet d'un suivi régulier, le cabinet d'études Comète observe une stabilité marquée de la fréquentation depuis la saison 2001/2002⁷. Cette perception de stagnation de la fréquentation est particulièrement vraie sur le critère des nuitées. Ainsi, sur la période (1994-2005), le massif des Alpes du Nord⁸, qui concentre l'essentiel du parc de remontées mécaniques, n'a enregistré que 0,7% de fréquentation en nuitées. Par contre, et c'est un phénomène important à prendre en compte, le nombre de journées skieurs ne cesse de progresser, avec une évolution de près de 13% pour s'établir à 56 millions de journées skieurs en 2005.⁹

Le marché des sports d'hiver peut toutefois être qualifié de mature et les tensions concurrentielles pour le partage de la manne des skieurs potentiels, s'en trouvent renforcées. Notamment, le développement de nouvelles sources de concurrence due à la baisse des coûts de transport et le développement de l'offre de ski des pays de l'Europe de l'Est, constituent de redoutables adversaires. Dans cette bataille commerciale, l'immobilier déjà critiqué pour ses atteintes aux paysages de montagne et sa forte consommation d'espace est un enjeu face aux évolutions de la demande.

Aujourd'hui, le parc d'hébergements est non seulement en voie d'obsolescence et tend à sortir du marché progressivement mais il est de plus contraint par les exigences de la clientèle. Le thème de la qualité est systématiquement évoqué par les politiques publiques actuelles visant le secteur touristique (jusqu'à la mise en place récente du Plan Qualité Tourisme) et concerne tout particulièrement l'immobilier en station de sports d'hiver. Ainsi, le rapport Le positionnement de l'offre de sports d'hiver réalisé pour le compte de la Direction du Tourisme

⁷ Intervention de D. Chappellaz, directeur de Comète, à l'atelier – rencontre Gouvernance organisé par la Mission d'Ingénierie Touristique Rhône-Alpes (MITRA) le 6 avril 2006 à Chambéry sur le thème « Immobilier : moteur du développement ? ... ou insurmontable problème ? ».

⁸ Source : ORT Rhône-Alpes, BET François Marchand.

⁹ Source : ODIT France-SNTF.

rappelle que dans « *les orientations stratégiques de Maison de la France, on relève que l'offre immobilière, française ne correspond plus à la demande, soucieuse de confort et d'espace, qu'elle est en voie d'obsolescence : une partie du parc hôtelier et de meublés a vieilli ou n'a pas été renouvelée* ». La dynamique immobilière est également animée par d'autres pressions ; pour attirer le consommateur en station, le marketing met l'accent sur la nature de l'offre ski, en vantant préférentiellement ses caractéristiques quantitatives. Ainsi, le 26 décembre 2003, le journal Le Monde titrait « *Les stations de ski misent sur le gigantisme* ». On assiste en effet au développement de grands domaines skiables par l'établissement de liaisons entre des domaines existants et s'appuyant sur des équipements de transport câblé. L'inauguration du Vanoise Express durant la saison 2003/2004, reliant les domaines de la Plagne et des Arcs ainsi que le site de Peisey-Vallandry, au sein de l'espace commercial Paradiski, s'inscrit dans cette dynamique : l'attraction de la clientèle, notamment nord-européenne¹⁰ repose sur des arguments de linéaires de pistes, de nombre de remontées mécaniques et de vastitude d'espace. D'un point de vue global, les investissements en remontées mécaniques, en termes de nouvelles constructions, poursuivent une progression quasi permanente depuis 1997¹¹, avec comme objectif souvent latent, de rattraper le niveau d'investissements de nos concurrents européens, notamment autrichiens.

Les évolutions axées sur le couple nature de l'hébergement/qualité des équipements de remontées mécaniques se doublent d'une mutation dans les pratiques de séjour touristique. Le développement de la mobilité et du temps libre participe de la réduction du temps de présence dans une destination (Viard, 2000). Cette évolution se ressent d'ailleurs dans les différences de définition du phénomène touristique. Sur la base de notre modèle de développement du tourisme, la définition retenue en France ne considère que les gens qui passent plus d'une nuit en dehors de leur domicile. L'Organisation Mondiale du Tourisme propose quant à elle une définition plus récente et particulièrement élargie : « *tourism comprises the activities of persons travelling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and other purposes* ». Bien que difficilement transposable à des fins statistiques, une telle vision est néanmoins révélatrice des profonds

¹⁰ Pour rappel, et selon les chiffres de Ski France International, sur les 2 millions de skieurs étrangers que compte la France, près de 1,2 millions sont originaires de pays d'Europe du Nord.

¹¹ Selon le bilan annuel 2004 établi par le Service des Téléphériques et Remontées Mécaniques du ministère de l'équipement, seules les saisons 1999/2000 et 2001/2002 marquent une légère inflexion dans une progression constante, sachant que 2004 connaît la part la plus importante de chiffre d'affaire utilisé à des fins d'investissement en remontées mécaniques : « *Cette année, le montant des investissements en remontées mécaniques nouvelles atteint un niveau record, avec un chiffre total de 160 millions d'euros HT. Ce résultat confirme la hausse de l'investissement constatée depuis plusieurs années* ».

changements qu'a connus ce secteur : on ne distingue plus les touristes en tant que tels par rapport à la durée minimale de leur séjour dans une destination, mais plutôt en tant que non-résidents. La réalité de ce phénomène et la croissance de fréquentation de proximité sont présentées comme un enjeu majeur pour les stations de sports d'hiver dans Le carnet de route de la montagne (AFIT, 2000) et constituent une des bases fondatrices des politiques actuelles ciblées sur les stations. En effet, la montagne n'échappe pas au phénomène de migrations à court terme qui émane essentiellement des agglomérations et s'inscrit dans le mouvement de réduction des distances entre les mondes ruraux et urbains ; mouvement plus large qui s'illustre à travers de nouvelles pressions pesant sur le marché foncier et immobilier.

1.3. Faire face aux pressions du marché immobilier : du tourisme aux nouvelles résidentialités

Marqués par l'inadaptation des logements d'un côté et la nécessité du remplissage à des fins d'équipement de l'autre, les changements du secteur touristique s'intègrent dans une tendance de hausse générale des coûts de l'immobilier et du foncier. Ainsi, sur la période (1965-2005), l'observation du prix des logements au niveau national est marquée par une nette augmentation, de +1.5% par an plus l'inflation (Etudes Foncières, 2005). Surtout, après la bulle spéculative de 1990, centrée sur Paris et l'Île de France, la hausse actuelle touche presque uniformément l'ensemble du territoire.

Les stations de montagne n'échappent pas au phénomène, bien au contraire. Les départements de Savoie et de Haute-Savoie voient ainsi leurs prix immobiliers, augmenter de 10 à 20% par an¹². Les données MIN-PERVAL, détenues par les Chambres des Notaires, font état pour le seul département de la Haute-Savoie, d'une hausse de 90% du foncier constructible depuis 1997 (Saddier, 2005). A cette tendance générale, s'ajoutent les effets des conditions d'occupation de l'espace spécifiques en montagne et du champ réglementaire. La pente, l'altitude mais également la prise en compte des risques naturels contribuent à limiter drastiquement les surfaces disponibles pour la construction, sans oublier le surcoût des travaux lié à leur localisation.

De plus, les contraintes de construction sont à mettre en perspective avec le cadre institutionnel spécifique de la montagne, avec en 1977, la Directive Nationale sur la protection et l'aménagement de la montagne. Dans la foulée, un arrêté du 24.08.1979 instaure pour la création de stations, une procédure spécifique, celle des Unités Touristiques Nouvelles

¹² Source : Observatoire pour la chambre des notaires de la Savoie et de la Haute-Savoie (cité par DUB(ÉUF, 2006).

(UTN), avec validation du projet par un Comité Interministériel des UTN. La prévision des nouvelles constructions en continuité des bourgs, des villages et des hameaux existants ou regroupés en hameaux nouveaux est affirmée comme principe. Avec la loi Montagne de 1985, la procédure de création des UTN devient déconcentrée. Enfin, les récentes modifications législatives, liées à la loi Développement des Territoires Ruraux du 23 février 2005, bien qu'en attente de publications des Décrets, modifient la procédure des UTN, en instaurant deux niveaux de procédure : l'un départemental, l'autre au niveau du massif. L'échelle de la procédure dépend de l'ampleur de l'aménagement exprimé en Surface Hors d'œuvre Nette (SHON).

Par ailleurs, la pression du marché immobilier se décline spécifiquement dans les stations confrontées au phénomène de nouvelles résidentialités. En effet, la rareté associée à la hausse générale des biens fonciers et immobiliers entraîne un phénomène d'étalement urbain, qualifié de périurbanisation¹³. Malgré la multitude de définitions statistiques de la périurbanisation telles que celles de l'INSEE ou de l'INRA, rapportées par BRIQUEL (2001), l'essence même du phénomène est un processus de « *recomposition sociale et fonctionnelle des territoires ruraux liés à l'avancée des villes et à leur interpénétration croissante avec les campagnes* » (BRIQUEL, 2001). Ce phénomène connaît une dynamique forte dans le cas des Alpes (notamment dans le cas des agglomérations chambérienne et grenobloise). Les stations-village de moyenne montagne, situées à proximité de centres urbains, sont concernées par ce phénomène. Leur forte proportion d'hébergements, eu égard au niveau de leur population permanente, peut même constituer un catalyseur du processus de débordement urbain. La périurbanisation participe à la création de territoires hybrides, intermédiaires et donc difficiles à qualifier et à étudier.

Dans le cas des territoires touristiques, la confusion est encore plus grande puisque ces deux phénomènes se fondent sur les déplacements, des périurbains ainsi que des touristes, et ont une implication directe sur le marché foncier. Cependant, les motifs des deux populations sont bien différents : les premiers dissocient leurs lieux de travail et de résidence et les seconds se déplacent temporairement, le plus souvent à des fins de loisir. De fait, reposant sur des formes différentes de migrations, ces motivations induisent des modes de développement différents.

¹³ Marc Wiel (2005) établit une corrélation entre métropolisation, périurbanisation et tension sur le marché du logement : « *la métropolisation provoque la concentration des emplois dans les régions métropolitaines. Les emplois croissent donc proportionnellement beaucoup plus vite dans des lieux où l'accès au logement est moins ouvert et plus coûteux ; La périurbanisation y sera plus pressante mais la rétention foncière, qui est la manifestation d'une résistance à l'invasion des périurbains également. La métropolisation combinée à la rétention foncière est donc probablement le premier facteur de la tension croissante du marché du logement* ».

La périurbanisation s'inscrit donc en concurrence du modèle classique du tourisme de séjour tant en termes de fréquentation de proximité (et plus particulièrement de l'excursionnisme, à la journée) que de résidentialités.

Dès lors, l'évolution des stations questionne ce double mouvement, touristique et résidentiel. Comment évaluer l'intensité des processus ? Quel diagnostic est-il possible de porter sur la situation actuelle comme passée dans ces territoires touristiques ?

Deuxième partie

II. L'analyse des dynamiques foncières : enjeux et limites des informations

Pour répondre à cet objectif de connaissance et de qualification des dynamiques en cours dans les territoires touristiques, cette partie va s'attacher à questionner la pertinence des informations relatives aux dynamiques foncières et de leur mobilisation.

2.1. La caractérisation des dynamiques foncières : la mobilisation des données PERVAL¹⁴

2.1.1. Contenu et limites

Canton de Saint-Gervais-les-Bains (Communes de Saint-Gervais-les-Bains, Les Contamines-Montjoie, Passy) - Haute-Savoie –, mutations de bien-fonds (ventes exclusivement¹⁵) pour les appartements, les maisons de plus de 5 ans¹⁶ et les terrains à bâtir¹⁷. années 2001 à 2004 incluses.

Seules les contraintes financières¹⁸ justifient le choix de l'échelle cantonale. Certes il est toujours possible d'accepter l'argumentaire quantitatif et statistique (il est impératif de travailler sur un nombre d'unités statistiques significatives¹⁹), pourtant, la dimension comparative est dans ce cadre plus convaincante : le canton de Saint-Gervais-les-Bains regroupe trois communes aux caractères marqués : les Contamines-Montjoie, petite commune touristique en fond de vallée où le nombre de résidences secondaires domine désormais dans le paysage ; Saint-Gervais-les-Bains, petit bourg ; Passy soumise aux premiers stigmates de la périurbanisation (de Sallanches et plus récemment de la vallée de Chamonix).

La base PERVAL est une base de données établie par le Notariat de province. Perval est la société qui commercialise la base de données.

¹⁴ La rédaction de cette partie a été assurée par Sylvie Duvillard de l'Institut de Géographie Alpine.

¹⁵ Sont exclues les mutations successorales et les autres types de transactions qui sont enregistrées aux services des Hypothèques : échange/ changement de numéros de parcelle...

¹⁶ Désormais les transactions plus récentes (moins de 5 ans commencent à être répertoriées (Présentation des statistiques immobilières de l'Isère, Chambre des Notaires de l'Isère, année 2006)

¹⁷ soit, en théorie l'ensemble des transactions affectant les zones U des documents de planification urbaine ; l'équivalent pour les zones agricoles et naturelles n'apparaissent pas (Safer).

¹⁸ Environ 2500 Euros

¹⁹ Les traitements statistiques commercialisés par la société Perval répondent à ces exigences : aucune commune n'apparaît si le nombre de transactions est inférieur à 5.

La base Perval présente un triple intérêt :

- celui de caractériser le bien-fonds avec précision (étage / balcon etc. pour les appartements) qui combiné au montant de la transaction est mobilisée par les économistes (méthode hédoniste) ;
- celui de spécifier le type de mutation avec effet rétroactif (type de mutation précédente, plus rarement date de dernière mutation ainsi que le montant de celle-ci ;
- celui de permettre une double évaluation :
 - o celle de l'ampleur du phénomène et de l'état du marché (nombre et montant des transactions)
 - o celle du poids des indicateurs socio-spatiaux, en combinant les origines géographiques des acteurs à leurs profils sociologiques (profession et âge)

Le troisième point a retenu notre attention, puisqu'il ne s'agit pas tant d'exploiter systématiquement tous les possibles mais plutôt d'interroger les données à l'aune d'une problématique ciblée, à savoir la relation entre la pression foncière et l'économie touristique. Le marché est dominé²⁰, durant cette période, par celui des appartements, même si le phénomène est moins marqué à Passy où le marché des maisons est presque aussi important que celui des appartements.

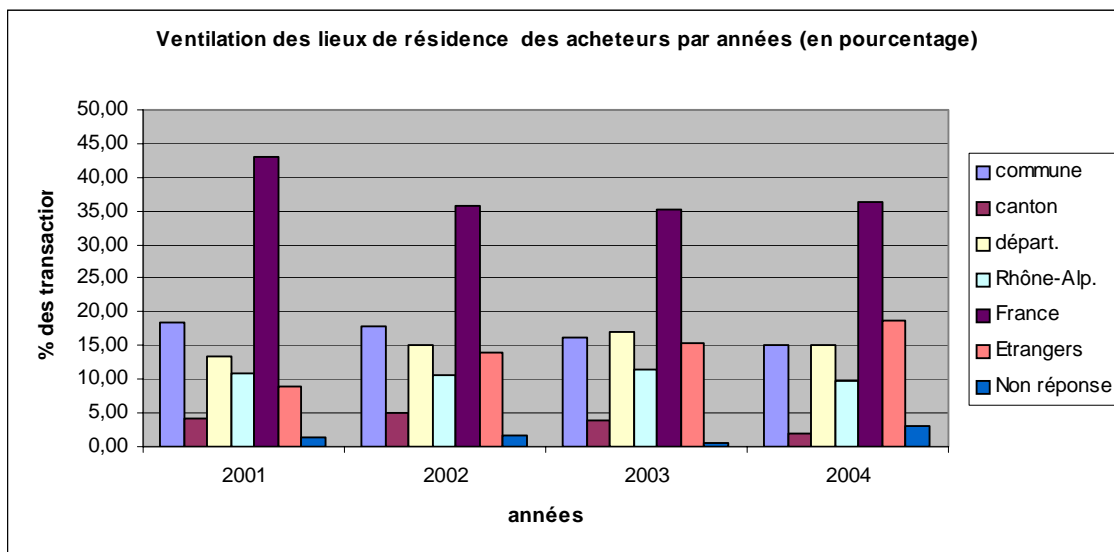
2.1.2. La dynamique des échanges : photographie d'une certaine réalité²¹

Deux marchés parallèles fortement dissymétriques : autochtones versus allochtones²²

²⁰ Voir annexe 1 sur PERVA, partie A.

²¹ Voir annexe, partie B.

²² Voir annexe 1, partie C.

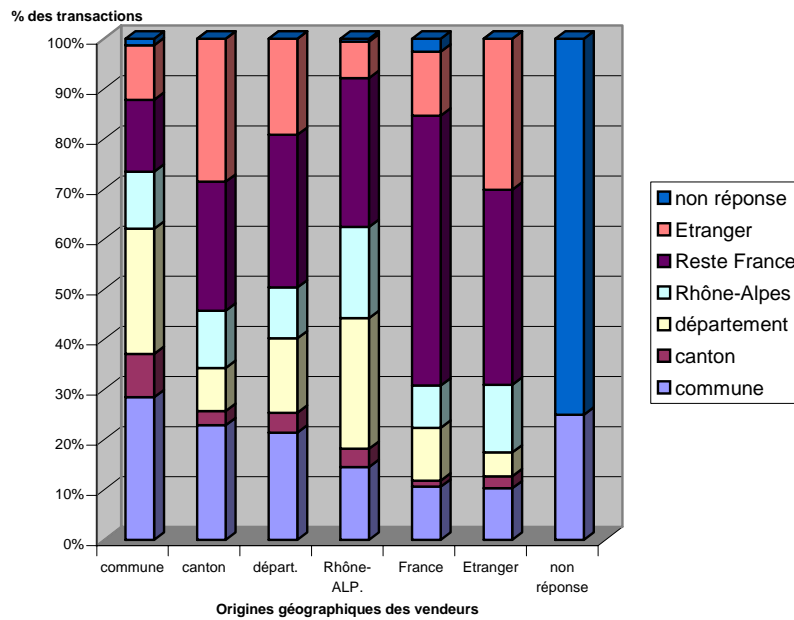


Source : PERVAL-S. Duvillard, 2006

La part des ressortissants étrangers (graphique ci-dessus) croît depuis (9% en 2001, 19 % en 2004) alors que celle des autres catégories s'érode doucement.

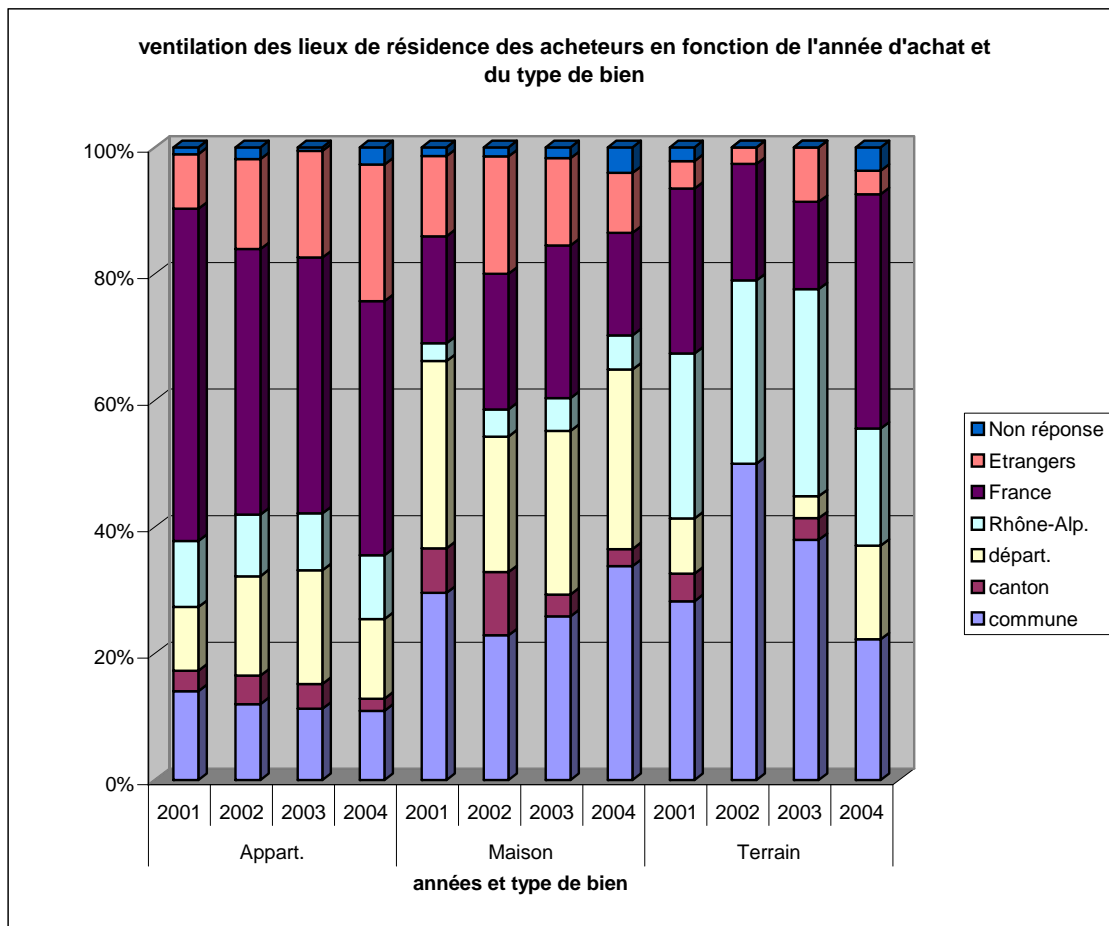
Il est possible de confirmer, au vu des éléments dont nous disposons, qu'effectivement, la dynamique des échanges, à l'heure actuelle, profite aux ressortissants étrangers.

Ventilation de l'origine géographique des acheteurs en fonction de celle des vendeurs



Source : PERVAL- S. Duvillard, 2006

Se dessinent alors deux marchés parallèles fortement déséquilibrés au profit des résidents extérieurs à la région Rhône-Alpes, et in fine, à la multiplication des résidences secondaires.



Source : PERVAL-S. Duvillard, 2006

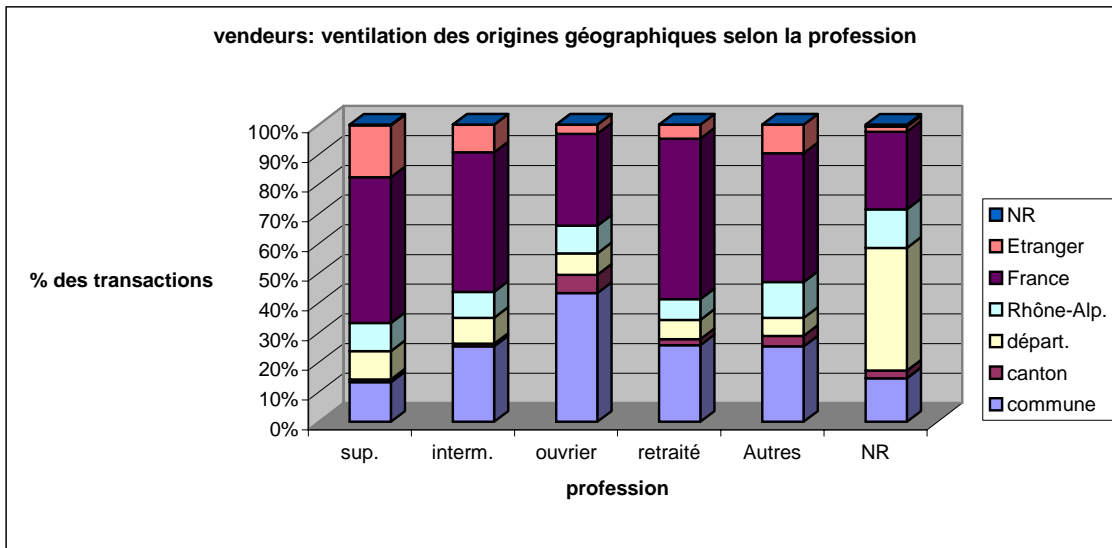
Le marché des maisons et des terrains, jusque là « réservé » aux autochtones, est-il, à terme, menacé par les allochtones, au point de devenir leur « chasse gardée » à l'instar de ce qui caractérise celui des appartements ?

« Des allochtones aisés et âgés » concurrencent « de modestes autochtones plus jeunes » ?²³

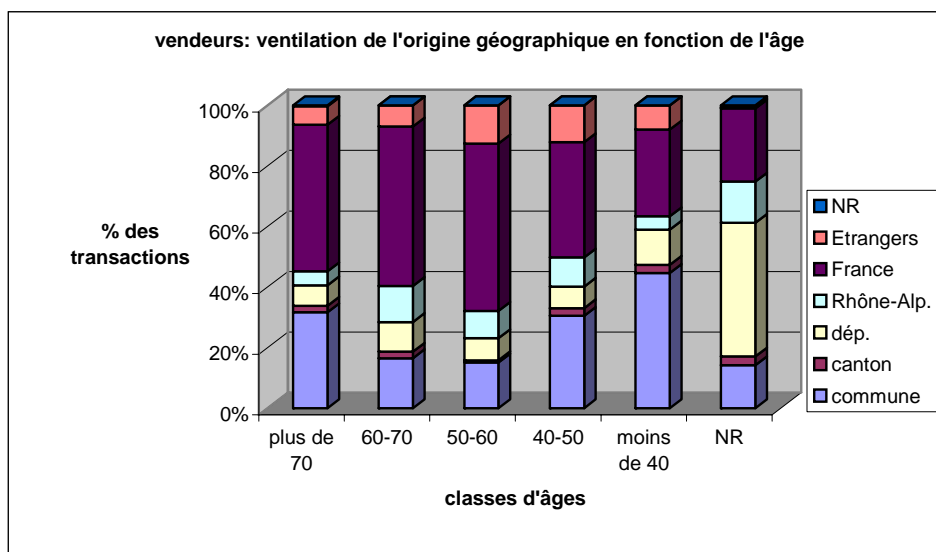
- Le profil « moyen » des vendeurs

Le profil « moyen » du vendeur : Il est domicilié en France (42%), il a entre 50 et 60 ans (24 % des vendeurs appartiennent à cette classe d'âge, mais si l'on cumule les plus de 60 ans on obtient 35,5% des vendeurs), et s'il n'est pas retraité (26 %) il appartient en priorité aux professions intermédiaires (20%) et supérieures (18,5%).

²³ Voir annexe 1, partie D.



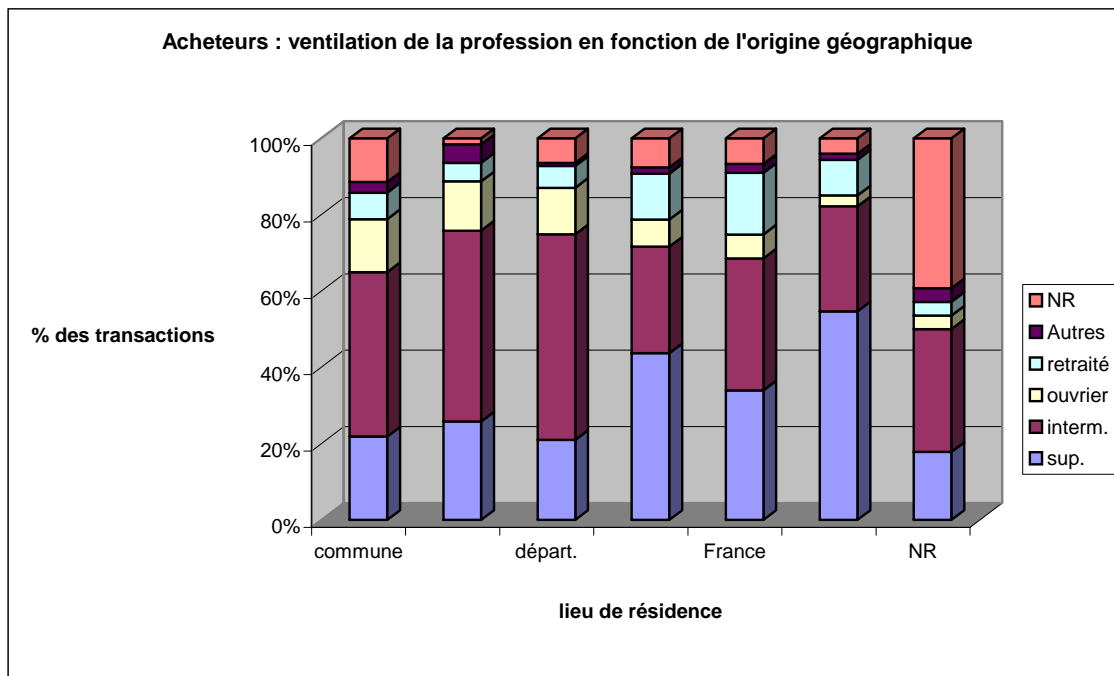
Source : PERVAL-S. Du villard, 2006



Source : PERVAL- S.Du villard, 2006

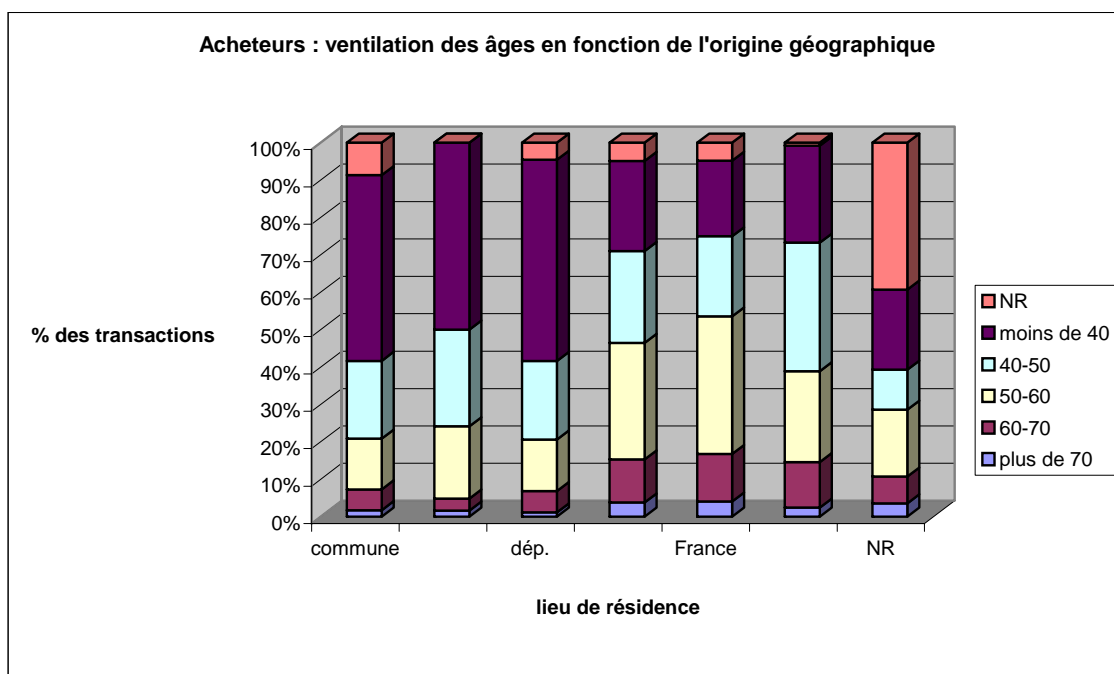
- Le profil « moyen » des acheteurs

Deux types d'acheteurs entrent en concurrence sur le marché foncier de ces communes : les jeunes résidant à proximité, appartenant plutôt à des catégories sociales intermédiaires et des personnes extérieures au département, plus âgées et mieux placées sur l'échelle sociale.



Source : PERVAL-S.Duvillard, 2006

Si cela finalement est attendu, se trouve ici confortée l'idée selon laquelle le marché des biens-fonds dans ces communes n'est pas un ; deux marchés parallèles semblent fonctionner avec des acteurs aux caractéristiques marquées voire opposées.



Source : PERVAL- S. Duvillard, 2006.

Prix pour « périurbains » et prix pour « touristes » : communes touristiques et/ ou communes périurbaines²⁴ ?

La mobilisation du montant des transactions, indispensable et significatif, appelle à la prudence. Chaque transaction étant unique (COMBY J.²⁵), il convient alors lorsque l'on aborde la question du prix, de se méfier des moyennes et des généralisations. Cependant, au-delà de l'illusion que donne la précision des chiffres aux centimes près, quelques tendances, références aussi, caractérisent le marché foncier du canton de Saint-Gervais-les-Bains dans son ensemble et surtout, avec beaucoup plus de pertinence, caractérisent celui de chacune des communes.

- Les appartements : une forte augmentation à partir de 2003

❖ Pour l'ensemble du canton de Saint-Gervais

Années	Nombre de transactions	Surface moyenne M2	Prix moyen M2 En FR
Période 2001-2004		40,8	13 573,54
2001	278	39,85	11 371,55
2002	267	39,37	11 942,34
2003	356	41,99	13 440,06
2004	366	42,61	16 507,40

Source : Perval- S. Duvillard, 2006

Si l'augmentation est constante durant ces 4 années, elle devient particulièrement nette à partir de 2003, alors que les surfaces n'augmentent que légèrement.

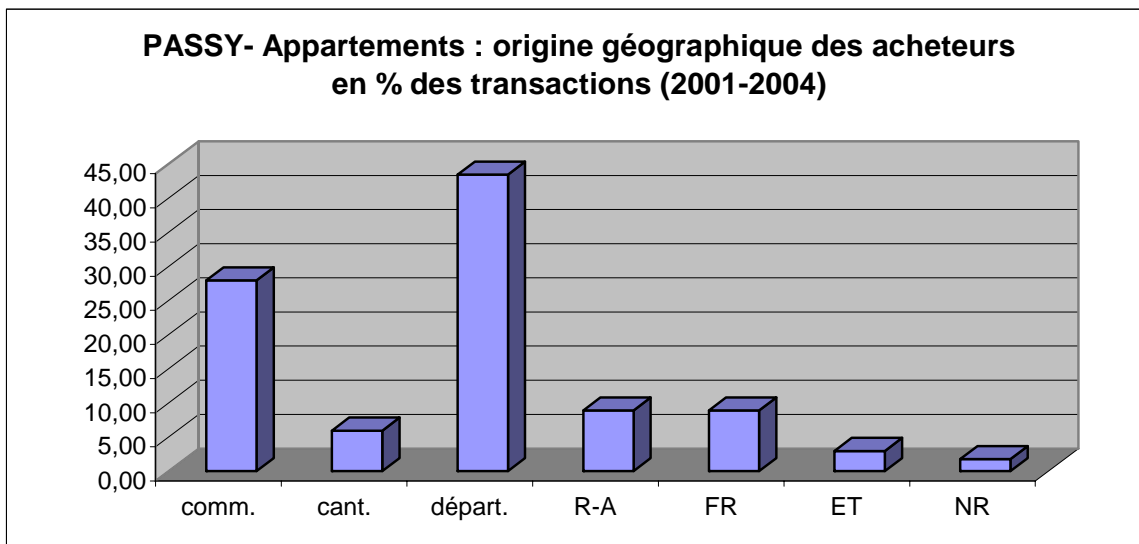
- L'exemple du marché des appartements (2001-2004) à Passy : le bien-fonds « périurbain », pour l'instant encore, moins cher que le bien-fonds « touristique » ?:

Nous l'avons souligné, Passy ne peut se comparer aux deux autres communes du canton.

L'origine géographique des acheteurs permet d'en faire la démonstration :

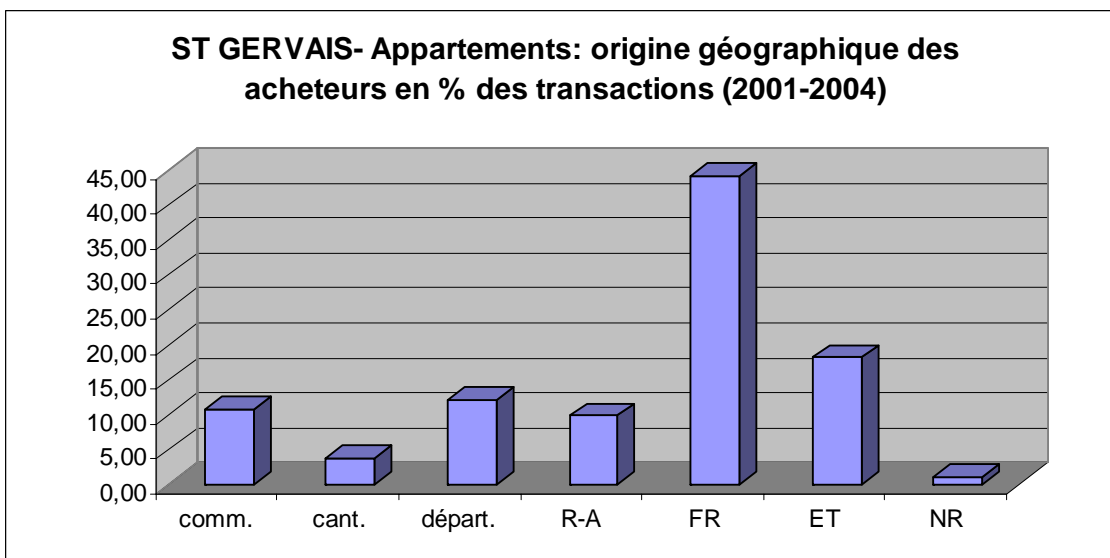
²⁴ Voir annexe 1, partie E.

²⁵ ADEF



Source : PERVAL- S. Duvillard, 2006.

Le marché des appartements à Passy durant la période 2001-2004 est dominé par des locaux (commune et surtout départements à hauteur de 70 % des transactions).



Source : PERVAL –S. Duvillard, 2006.

Les prix observés à l'échelle du canton de Saint-Gervais-les-Bains répondent à deux logiques : celle liée à la péri urbanisation. où les prix sont les plus bas et où les acquéreurs proviennent en majorité des centres urbains voisins ; celle où la pression résidentielle secondaire est très forte alors que les prix s'envolent...cependant, le rattrapage est rapide et l'écart entre les deux se réduit.

2.2 L'élaboration d'un Système d'Informations Géographiques dédié au foncier

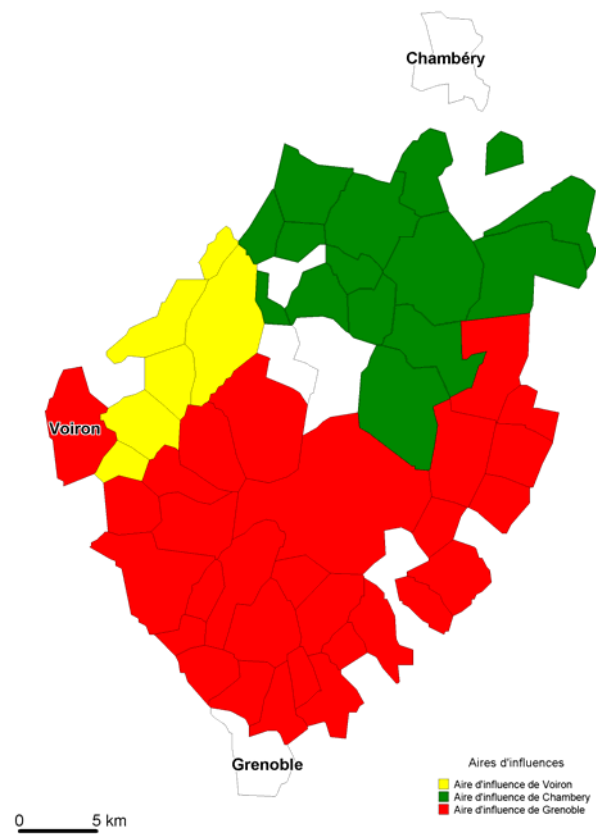
Dans un autre registre, mais complémentaire, l'analyse des dynamiques foncières peut bénéficier des fonctionnalités d'un Système d'Informations Géographiques (SIG).

Cependant, la construction d'un SIG dédié à la question foncière pose en tant que tel un certain nombre de problèmes difficilement surmontables sans un travail supplémentaire de recherche, plus particulièrement en ce qui concerne l'acquisition de données. Les grandes directions dans lesquelles un tel outil peut être déployé et les limites de sa mobilisation sont les suivantes :

- **Les données de cadrage :**

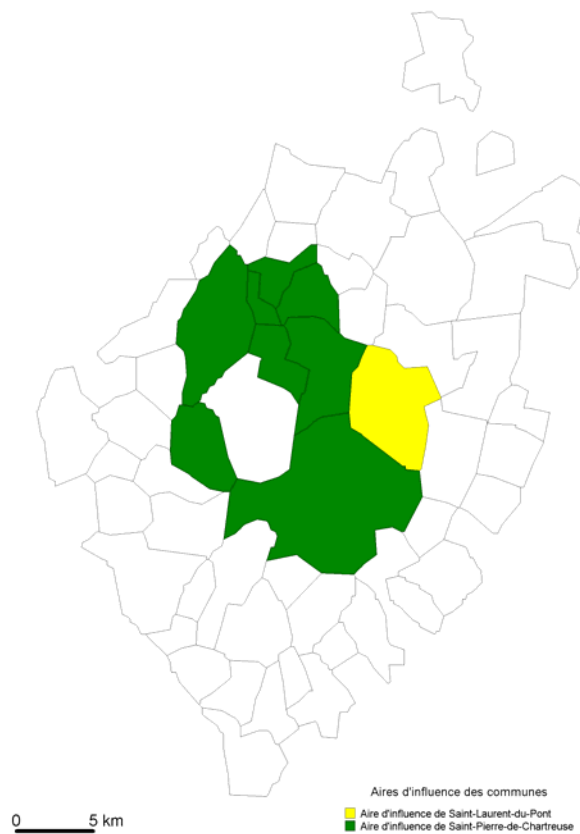
→ La mobilisation des statistiques générales de démographie issues du recensement général de la population effectué par l'INSEE constitue un moyen de mieux cerner les questions de la périurbanisation. Dans ce sens, il est possible de suivre les dynamiques de population dans les différentes communes en tant que tendances des pressions urbaines qu'elles supportent. Pour aller plus loin, nous pouvons également nous reporter à des méthodes plus spécifiques directement liées à la périurbanisation. Sans qu'elles soient présentées dans les monographies de terrain qui figurent en annexe, nous avons ainsi utilisé la méthode d'analyse fonctionnelle des territoires telle que l'a proposée E. Marcelpoil (1997) dans ses travaux de thèse.

Aires d'influence des pôles urbains sur les communes du PNRC



Réalisation : Hugues FRANCOIS (CEMAGREF Grenoble - UR DTM)
Source : RGP 1999

Aires d'influence des communes centre du PNRC

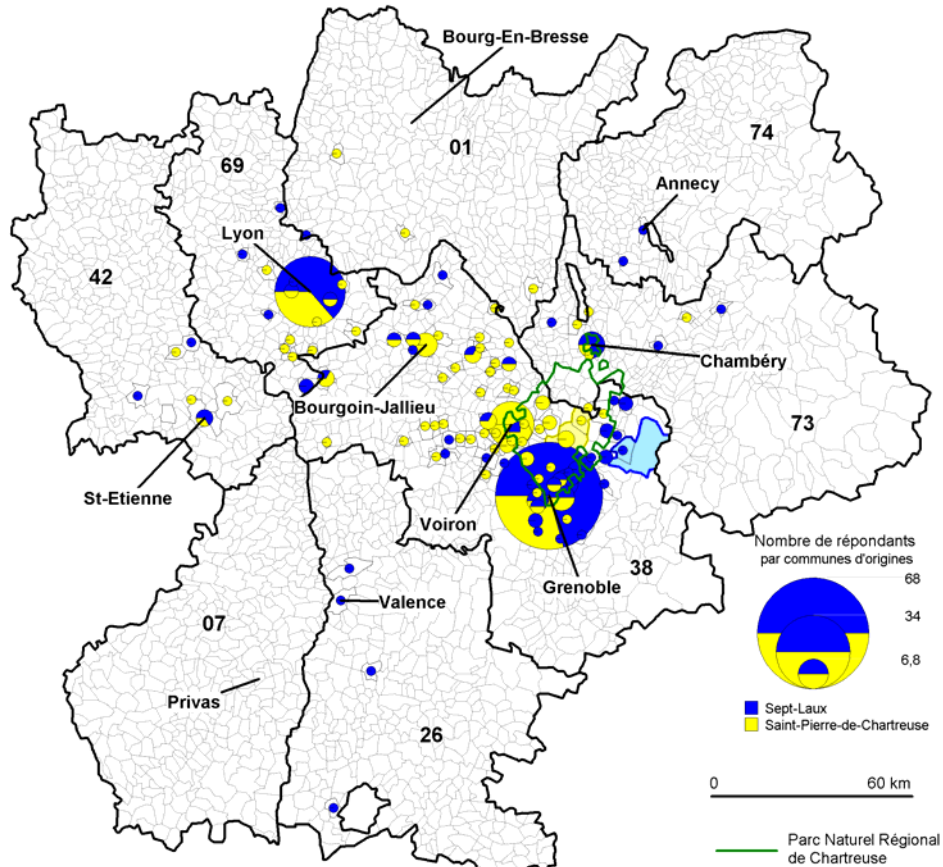


Réalisation : Hugues FRANCOIS (CEMAGREF Grenoble - UR DTM)
Source : RGP 1999

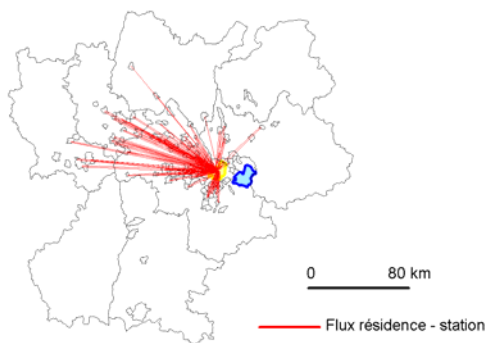
Cette analyse se révèle d'ailleurs particulièrement significative dans le cas chartroussin où la zone d'influence de Saint-Pierre appartient à l'aire de Chambéry alors que la commune même se trouve dans l'air d'influence de Grenoble.

→ Dans le cadre de nos études sur la fréquentation de proximité, la spatialisation des données relatives à la clientèle est pertinente pour comprendre les stratégies de chaque station. Ainsi, la comparaison des zones de chalandise sur la carte ci-dessous nous explique notamment la volonté de Saint-Pierre-de-Chartreuse de développer sa politique commerciale vers les agglomérations.

Communes de résidence des personnes enquêtées (Région Rhone-Alpes)



Flux de visiteurs
(Saint-Pierre-de-Chartreuse)



Flux de visiteurs
(Sept-Laux)



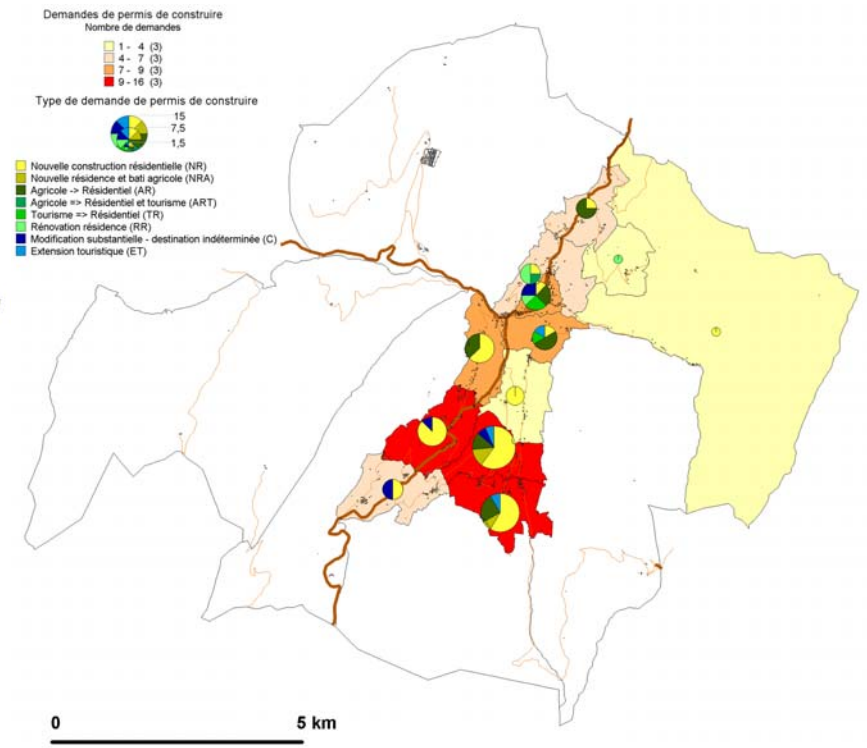
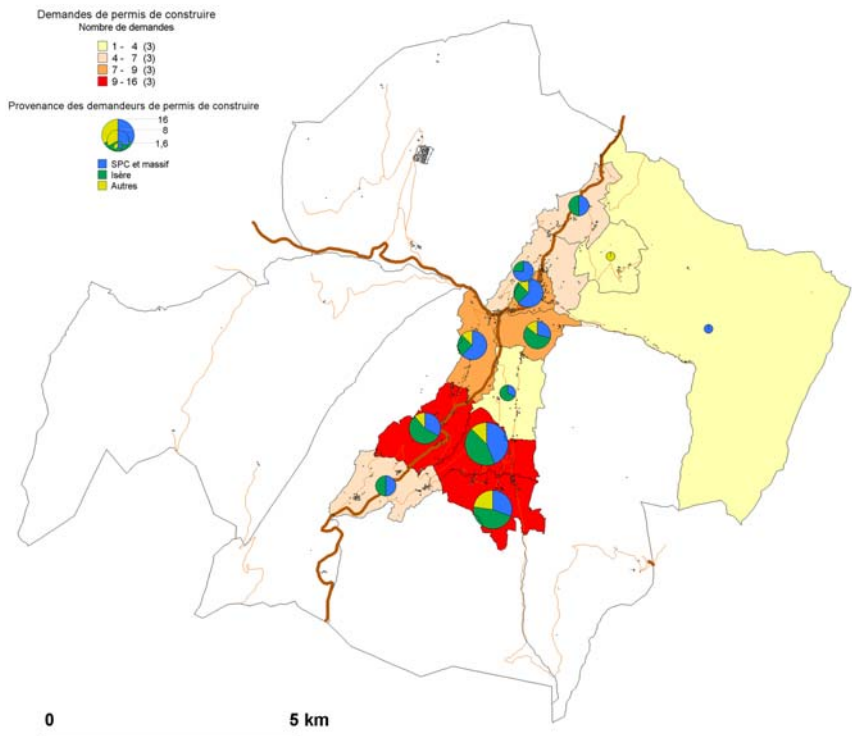
- **Une approche fine des dynamiques foncières :**

→ Une approche fine de la dynamique foncière au niveau d'une commune appelle la récolte de données géographiques et attributaires spécifiques, notamment liés à l'élaboration des documents d'urbanisme. Dans un premier temps, nous avons pensé mener cette démarche à terme avec les moyens dont nous disposions. Cependant, plusieurs barrières, en partie techniques, se sont dressées au cours du processus de recherche. Ainsi, l'étude des

documents historiques et des archives a fait l'objet de la mise au point d'un protocole qui s'est révélé particulièrement efficace pour l'acquisition des textes historiques mais limité pour celle des documents de planification spatiale existants sous forme papier (notamment pour le PPDT à Saint-Pierre-de-Chartreuse). La déformation liée à l'acquisition numérique, sans possibilité d'utiliser un « scanner à plat » du fait même du caractère historique des documents pertinents, pose des problèmes centraux dans la transposabilité dans un système de projection cartographique²⁶. Ainsi, la prise en considération de ces données dans notre analyse, quand elles n'ont pas été digitalisées par la commune (ce qui n'est pas le cas à Saint-Pierre-de-Chartreuse), notamment le POS, appelle soit des moyens supplémentaires, soit de faire appel à des prestations externes.

→ En termes de numérisation des données foncières, le Conseil Général de l'Isère a soutenu une campagne de digitalisation des fonds cadastraux auprès des municipalités. Nous disposons ainsi d'un découpage de l'espace communal particulièrement fin et pertinent pour analyser les dynamiques foncières. Cependant, l'analyse statistique à la parcelle pose des problèmes insurmontables liées au respect de l'anonymat. En effet, l'appartenance des parcelles est une donnée publique ce qui interdit toute représentation cartographique de données à cette échelle. L'exemple des données PERVAL s'avère être une limite forte à leur mobilisation au sein d'un SIG puisque le fichier ne contient aucune référence spatiale inférieure au périmètre de la commune et nous prive donc de toute vision spatiale des transactions foncières. Cet état de fait est d'autant plus regrettable qu'il nous prive d'une réelle capacité de croisement de données telle que le permet généralement le SIG. S'il est effectivement possible de réunir certaines données comme les permis de construire à l'échelle de la section cadastrale (cf. carte ci-dessous), il nous paraît peut pertinent de les confronter directement à des données plus fines telles que la fréquentation des sentiers de randonnée ou les zones d'habitats naturels.

²⁶ Si ce défaut d'orthogonalité peut être corrigée avec des moyens informatiques, encore faut-il connaître la déformation optique due à la lentille utilisée en fonction des paramètres particuliers de l'appareil qui a servi à l'acquisition, sachant que ces lentilles sont généralement protégées par la propriété industrielle.



L'ensemble des données récoltées a fait l'objet d'une analyse spatiale, quand cela avait un sens, afin d'apporter des éléments de réponses à nos questions de recherche. Dans ce but, nous avons construit un SIG susceptible d'être un révélateur particulièrement parlant dans le cas de la problématique foncière qui peut difficilement se passer d'une analyse spatiale. Cependant, au-delà d'objectifs purement analytiques, le SIG peut être envisagé comme un outil de communication, un support de discussion, notamment autour des projets d'aménagement du territoire ou de gestion du foncier qui s'appuient sur l'espace. C'est pourquoi, dans ce projet de recherche, nous avons souhaité dépasser l'usage classique du SIG afin de le mettre à la portée du plus grand nombre et plus particulièrement permettre sa mobilisation par les employés ou élus des collectivités territoriales.

La philosophie générale de notre démarche consiste à « faire vivre le SIG au sein des territoires » et, à travers ce programme de recherche nous souhaitons engager un processus d'aller-retour avec le terrain afin de préciser le contenu de la demande des acteurs opérationnels (en termes de fonctionnalités de l'outil) ainsi que de l'ergonomie de l'outil (il s'agit notamment de trancher entre les fonctionnalités accessibles et la complexité d'usage de l'ensemble). En effet, l'objectif à atteindre est double, à moyen et long termes ou à court terme :

- **Faire vivre le diagnostic dans le temps long des territoires :** habituellement, le diagnostic en tant que tel, sous forme de rapport et souvent d'une présentation publique, constitue le seul « deliverable » issu de l'analyse, la seule trace de la démarche scientifique relative au territoire. Or, ce dernier, par nature est un construit dont la trajectoire de développement s'inscrit dans le long terme. Par définition, les questions soulevées, l'analyse qui en est faite et les réponses apportées sont susceptibles d'amener de nouvelles interrogations. De plus, de nouvelles attentes sociales ou préoccupations politiques peuvent jeter un éclairage nouveau sur les questions posées et donc rendre caduque l'analyse proposée, faute de données prises en compte. En délivrant un SIG structuré par rapport à une question particulière, le simple apport de données nouvelles se trouve facilité : ces dernières peuvent ainsi être intégrées à l'analyse sans qu'il soit besoin de la reprendre depuis le début. Dans cette optique, l'opération de mise à jour peut être envisagée par toute collectivité possédant son propre service de SIG ou bien peut être réalisée par nos soins en complément de notre première intervention.

- **Faire vivre le diagnostic dans le quotidien des territoires :** comme nous le savons, un territoire consiste avant tout à un sentiment d'appartenance qui relie un système social et un lieu. Dans cette relation, le quotidien tient une place majeure et constitue un déterminant de la réaction par rapport au diagnostic effectué. Afin d'améliorer sa prise en compte dans le processus de décision locale, nous voulons lui donner un sens concret et cela à deux niveaux. D'une part, il s'agira de le rendre accessible et mobilisable par les employés des collectivités pour mener à bien leurs tâches. Dans ce sens, le SIG en ligne constitue un moyen d'édition de cartes facilement manipulables et directement accessibles sans avoir recours et dépendre d'une tierce personne, le responsable SIG. De plus, l'outil permettra l'édition de cartes tout en étant délocalisé (par exemple pour intégrer une nouvelle carte dans une présentation hors de la collectivité ou plus largement dans une optique de télétravail). Non seulement cette optique facilitera l'usage du diagnostic mais il pourra également libérer le service de cartographie des tâches d'édition de cartes « à la demande » pour se consacrer à sa vocation pure de collecte de données, d'alimentation et de structuration du SIG. D'autre part, nous pensons que faire vivre le SIG au quotidien consiste à en faire un instrument d'échange, non seulement à travers les instruments de communication classiques des collectivités territoriales²⁷ mais aussi, dans une vision plus interactive de la prise de décision, au sein de démarches de gouvernance. En effet, ce type d'utilisation du SIG a déjà été effectué en stations de sports d'hiver par la fondation suisse pro natura – pro ski dans l'optique de gestion des tensions entre développement touristique et environnement naturel. Cependant, ces deux dimensions de la vie quotidienne du SIG, constituant l'enjeu de développement de l'outil le plus fort soulève des questions quant à sa capacité de mobilisation par les acteurs locaux et c'est pour en faciliter l'appropriation que nous souhaitons réfléchir en interaction avec le terrain aux différentes fonctionnalités nécessaires et à l'ergonomie de l'ensemble.

L'amélioration de cet outil repose donc en partie sur la capacité des acteurs de terrain (notamment administratifs) à le mobiliser. Aussi, une partie de notre travail durant ce programme de recherche devait nous conduire à mettre en place un processus de recherche – action. Malheureusement cette partie très concrète n'a pu être conduite du fait des conditions

²⁷ Journal local ou autres brochures destinées au tourisme, ou encore site Internet avec le développement d'une cartothèque permettant à la collectivité de gérer elle-même la diffusion des données en sa possession

de terrain. Suite à la saison d'hiver 2005/2006, le territoire de Saint Pierre de Chartreuse a été particulièrement mobilisé par la question du renouvellement du télésiège du Battour et par la recherche des financements associés. Dans une optique de transfert futur auprès des collectivités territoriales, nous avons cependant poursuivi le développement de l'outil SIG – interactif tel que présenté en annexe technique. Outre une réflexion générale sur l'ergonomie de l'interface et sa facilité de manipulation, de nouvelles fonctionnalités ont été intégrées. Notamment, la possibilité de mener des analyses thématiques personnalisées a été intégrée à l'outil sous différentes modalités (constructions de classes et modes de représentations en suppléments des options de styles classiques telle que la couleur, le motif ou la transparence).

2.3 Une méthodologie d'analyse de la gouvernance dans les stations de montagne.

L'analyse des dynamiques foncières ne saurait se suffire de la mobilisation de données quantitatives. En effet, le fonctionnement des territoires touristiques, vu sous l'angle du foncier et de l'immobilier, repose sur des logiques d'acteurs, des choix en termes de patrimoine immobilier et/ou foncier. Ces acteurs appartiennent à différentes sphères ou mondes et renvoient également à des attentes variées, autour du foncier :

- **La sphère politique**, constituée de l'institution communale (ou de l'EPCI lorsqu'il y a plusieurs communes), des services communaux. Responsables de la gestion foncière, la municipalité imprime ses choix en matière de développement et d'aménagement.
- **La sphère des professionnels** : elle est constituée de l'ensemble des acteurs professionnels qui contribue directement ou indirectement à la pratique du ski et des activités hors ski, comme d'autres prestations sportives, l'animation culturelle, le séjour du client. Au vu de notre problématique, l'accent sera mis sur les hébergeurs, de différente nature, les agences immobilières, les structures satellites de type centrales de réservation. De même, la position du gestionnaire de remontées mécaniques se révèle importante, notamment lorsqu'il est de statut privé.
- **La sphère civile** : elle est constituée de la société locale dans son ensemble mais tout particulièrement des organisations qui en sont l'expression dans l'action collective instituée localement. On distinguera ainsi les associations locales de propriétaires et de résidents secondaires, les associations multiples qui s'organisent parfois sous le label « association des amis d'X », et enfin les associations de co-propriétaires, qui ne sont pas à proprement parler des habitants mais qui sont des citoyens temporaires, et ont des

attentes en matière de cadre de vie, vis-à-vis de la station ou de la commune support. Ils s'expriment d'ailleurs de plus en plus. La question de l'urbanisme et d'espaces publics est une de celle qui fait le plus problème aujourd'hui et autour de laquelle les crispations voire les conflits sont fréquents.

A partir de cette différenciation, il est donc possible de distinguer, pour faciliter l'analyse, l'ensemble des acteurs constitués au sein de trois sphères différentes. Cette pluralité des acteurs doit être analysée en distinguant nettement « les mondes » dans lesquels ces acteurs évoluent, mondes spécifiques avec leurs caractéristiques, leurs règles dites et tacites, leurs logiques et leurs évolutions. Ces logiques d'action et leur confrontation permettent de comprendre comment s'opèrent les interactions entre les types d'acteurs en présence au niveau local (Gerbaux, Marcelpoil, 2003). Les approches sociopolitique et économique impliquent de ne pas omettre les relations de pouvoir et les rapports de force entre acteurs pour approcher le système d'acteurs d'une station (Marcelpoil, 2002). L'enjeu est également de mettre l'accent sur **les relations asymétriques** des acteurs, de nature très différente, ce qui est le cas dans la gestion des destinations touristiques, en particulier autour de la question de l'hébergement. En effet, la dimension constitutive du politique est centrale : son exercice est lié à une collectivité locale, donc à une assise territoriale délimitée, avec une contrainte de légitimation (Duran, 1999). Il ne s'agit donc pas de banaliser la fonction politique ; il faut intégrer les types de leaderships politiques exercés au sein des collectivités locales. Enfin, on ne peut passer sous silence le poids des finances publiques locales qui induisent des relations tout à fait particulières entre la collectivité locale et les contributeurs. En ce qui concerne les entreprises, leur dimension essentielle est économique, et leur fonctionnement renvoie à des critères d'efficacité variés (Gerbaux, Marcelpoil, 2003).

Pour ce faire, nous avons réalisé une série d'entretiens semi-directifs²⁸ (variables selon le type de stations). L'enjeu est d'analyser les modes d'organisation et de gestion locale, de qualifier la manière dont la confrontation des enjeux touristiques et d'urbanisation est prise en compte et gérée.

La prise en compte des acteurs ne s'arrête pas au seul contour de la station mais se doit d'intégrer des acteurs qualifiés d'extérieurs au territoire, mais ayant un rôle important dans le devenir de ces destinations. C'est notamment le cas des collectivités territoriales. Le

²⁸ Le nombre de ces entretiens est variable en fonction de la station, de sa taille, de la problématique analysée. Nous renvoyons le lecteur à la liste des entretiens réalisés effectivement dans les divers sites.

développement de la décentralisation et des compétences des collectivités les amène à faire des choix dans leur action et donc à la rationaliser. Aussi, la plupart des collectivités territoriales, région comme départements, se sont ainsi positionnées sur l'axe touristique et ont fait évoluer leurs pratiques. Dans le même temps, des attentes paradoxales se font jour vis-à-vis de l'Etat. Après une présence forte et parfois contestée des services d'Etat dans le développement, et ce avant la Décentralisation, la situation actuelle est plutôt associée à de nouveaux besoins vis-à-vis de l'Etat et de ses capacités d'expertise, en particulier en direction des préfectures²⁹.

Ces enchevêtrements d'échelons concourent à générer des tonalités départementales et régionales, dans lesquelles se déploient les modes de management touristique des stations, particulièrement sous l'angle de la problématique foncière et immobilière.

Tout l'enjeu va consister à traduire et expliciter la manière dont dans les divers contextes territoriaux, les stations vont développer des trajectoires d'évolution spécifiques, s'appuyant sur les marges de manœuvre des acteurs. Les trajectoires suivies par les stations ne peuvent ignorer les contextes institutionnels, portés par les services d'Etat, chargés notamment du contrôle de légalité mais également des institutions départementales et régionales. De même, dans une optique de réponses aux évolutions structurelles du marché des sports d'hiver, notamment sous l'angle du foncier et de l'immobilier, la coordination des différents acteurs revêt une toute autre dimension.

²⁹ René Allamand, maire-adjoint de la commune de Mâcot, support de La Plagne, rappelait les besoins d'expertises et de conseils sur les montages juridiques *«aujourd'hui, nous sommes à la limite de l'informel et à un moment donné, malgré toute l'huile que l'on peut mettre, ..., nous butons sur les textes administratifs. Nous avons l'impression d'être dans une nasse et où que l'on regarde, on se heurte à chaque fois à des problèmes soit administratifs, soit juridiques. Nous avons donc pris contact avec la sous-préfecture....»*. (Facim, 2004).

Troisième partie

III. Stations de moyenne montagne : entre tourisme et résidentialités

Dans les stations de moyenne montagne, soumises aux effets de la pression voisine, l'accent est mis sur l'équilibre entre économie résidentielle et économie touristique. Par définition, tout oppose les phénomènes touristique et périurbain. Le premier se rencontre dès lors qu'on peut observer que des individus résident temporairement dans un lieu distinct de celui de leur résidence, alors même que le second se constate à l'aune des migrations pendulaires dues à la dissociation entre lieux de travail et de résidence. Ces deux formes de migration se distinguent à la fois par leur fréquence, leur durée et, en général, par la distance parcourue. Cependant, nous pouvons remarquer avec divers auteurs, l'affirmation de différentes tendances qui tendent à confondre les deux phénomènes.

Tout d'abord, si l'espace périurbain est celui de la résidence, il répond également à des besoins plus larges et assume « *plusieurs fonctions [qui] contribuent directement à la qualité de vie des citadins de ces régions* » (Bryant, 2005). Cette multifonctionnalité pose non seulement la question de la cohabitation de plusieurs usages sur un même espace, mais également celle de leur renforcement mutuel. C'est là que réside tout le paradoxe de l'approche des territoires touristiques et périurbains : leur qualité et leur image sont autant de facteurs d'attractivité partagés et pourtant ils sont en concurrence directe et participent tout deux à faire pression sur le marché du foncier et de l'immobilier. Entre accueil permanent et temporaire, il s'agit de partager un espace limité entre des usages antagonistes. Cette prise en compte de la nouvelle donne renouvelle et renforce d'ailleurs la question des conflits d'usage « *entre habitants temporaires et permanents* » rappelée par R. Knafo et P. Violier (2005). Cependant, pour appréhender l'ensemble des dimensions du contexte périurbain qui influence l'évolution du secteur touristique, la seule juxtaposition des différents usages de l'espace périurbain ne suffit pas. Il nous faut également prendre en considération l'évolution des modalités de consommation des loisirs.

Ce que Bryant désigne comme une fonction récréative générale peut alors apparaître du point de vue du tourisme comme des espaces mixtes auxquels il est « *possible d'ajouter la fonction de loisirs, en particulier mais pas exclusivement de courte durée et de proximité* » (Lazaroti, 2005). Ainsi, bien qu'entremêlées, nous pouvons distinguer deux catégories de clientèles

fréquentant les espaces périurbains : des touristes au sens classique du terme et une nouvelle forme de fréquentation liée à la proximité. De plus, cette mixité est renforcée par l'évolution des pratiques liées aux loisirs et au morcellement du temps qui leur ait consacré (Cofremca, 2003) et qui se distinguent des pratiques classiques de tourisme en « *rupture avec le temps du quotidien à la différence des pratiques de loisirs qui [...] s'inscrivent dans des temporalités routinières* » (Lazzaroti, 2005). Ainsi, la proximité participe au renouvellement des pratiques des individus qui fréquentent les destinations touristiques tel que O. Lazzaroti les a décrites dans un précédent article (1994).

Dans ce cadre, la périurbanisation apparaît comme un laboratoire de pratiques sociales plus larges : d'une part une demande accrue pour un secteur « *tertiaire supérieur collectif* » (notamment les loisirs) (Claverie, 2005) et qui permet d'autre part, de passer de la « *carte des territoires* » aux « *territoires à la carte* », afin de valoriser au mieux une « *rente de mobilité* » (Lazzaroti, 2005). Ces modifications de comportement envers la consommation des loisirs s'inscrivent donc dans le cadre de réflexion plus général proposé par J. Viard à propos des touristiques et de leur évolution. Si l'ensemble du secteur est concerné par ces mutations, ces dernières posent des questions particulières aux structures touristiques héritées des développements de l'Après-guerre. Le modèle fordiste inspiré de l'industrie et appliqué à la construction des stations de sports d'hiver est tout particulièrement questionné. En effet, le modèle de production issu de la doctrine du Plan neige trouve toute sa cohérence dans l'articulation entre les prestations de remontées mécaniques et leurs effets d'entraînements liés au séjour de la clientèle, soit la restauration et l'hébergement. Le cercle vicieux de la construction de nouveaux téléportés appelant celle de nouveaux lits qui nécessitent à leur tour de nouvelles constructions, constitue une des critiques majeures adressées à ce modèle (Arnaud, 1975 ; Mauz et Perret, 1997). Comment appréhender la dynamique de ces stations de tourisme confrontées à une nouvelle concurrence foncière remettant directement leur dynamique passée en limitant *de facto* la construction de nouveaux lits ? Par ailleurs, comment ces stations composent-elles avec l'arrivée d'une nouvelle clientèle ?

Pour répondre à ces questions, les stations périurbaines de l'agglomération grenobloise, Saint Pierre de Chartreuse, des Sept Laux et de Villard de Lans, sont soumises à différents processus.

Fortes de leur intégration à la vie locale, ces stations-village jouissent d'une offre de logement diversifiée, sous la forme d'hôtels, de gîtes ou encore de chambres d'hôtes. Par nature, ces

hébergements touristiques proposent un accueil de nature différente aux meublés standardisés des stations d'altitude tant en termes de confort et d'accueil que de caractérisation de la destination. Leur architecture, inscrite dans l'histoire des lieux, est souvent interprétée comme une forme d'authenticité aujourd'hui recherchée (François, 2004 ; Seatm, 2000). Elle participe du dépaysement des touristes en séjour et constitue une source de spécificité pouvant se révéler cruciale dans la situation actuelle.

Cet argument valable pour le tourisme joue aussi dans la recherche de bien être loin des centres urbains, associée à la périurbanisation. De plus, comparées à d'autres communes, les stations constituent un terreau favorable à l'accueil de nouvelles populations du fait d'une forte proportion de logements par habitant, destinée à supporter les chocs saisonniers. Confrontées à cette nouvelle concurrence foncière, les communes supports de station voient se développer la résidence principale là où elles privilégiaient l'accueil des touristes. L'avenir morose que dessine le réchauffement climatique tend effectivement à faire céder les prestataires sous la pression foncière dans l'optique de bénéfices garantis et immédiats. Ainsi, à Saint-Pierre-de-Chartreuse, station proche de Grenoble, faute d'avoir trouvé un entrepreneur pour assurer sa reprise, l'hôtel du Parc est actuellement aménagé pour accueillir une population à l'année. Plus globalement, l'étude des statistiques du recensement général de la population et du rapport entre résidences secondaires et principales est éloquent : seule une opération volontariste de construction (dans la période intercensitaire 82-90) vient enrayer une chute constante du taux de résidences secondaires. Ceci est d'ailleurs confirmé par les taux de croissance des résidences secondaires, négatifs dès la période 1975-1982 et en très faible progression entre 1990 et 1999, alors que les résidences principales connaissent une progression constante.

En outre, cette prégnance du phénomène périurbain mêlée à l'activité touristique a des incidences plus profondes sur l'ancrage territorial de la station. D'un côté, l'afflux de nouveaux résidents contribue à convertir les logements à destination touristique en logements permanents. En ce sens, la forte proportion relative de logements par rapport à la population permanente est en quelque sorte une force d'appel à de nouvelles résidentialités ; de même, la labellisation en Parc Naturel Régional renforce ce pouvoir d'attraction de ces territoires en termes de résidentialités, en particulier pour les stations de Saint Pierre de Chartreuse et de Villard de Lans.

Plus largement, la concurrence dans l'utilisation de certains services peut en effet poser problème. Ainsi, les garderies sont en général surdimensionnées pour assurer l'accueil des enfants des touristes. Cependant, face à l'arrivée d'une nouvelle population permanente, les crèches peuvent se révéler inadaptées à l'accueil de tous pendant les pics de fréquentation, notamment les vacances scolaires (les vacances des uns se superposant aux périodes de travail des autres). La gestion des crèches peut finalement être assurée par des parents périurbains, dont l'activité ne dépend pas du rythme des saisons touristiques, voire s'inscrit en négatif de cette activité (fermeture de crèches pendant la période de vacances des grenoblois par exemple).

De fait, l'incapacité à assurer l'hébergement touristique et les services associés réduit le lien entre le développement de la station et du séjour ! Dès lors, se pose la question de l'équilibre entre économie résidentielle et économie touristique, voire même plus drastiquement la perte d'un tourisme de séjour au seul profit de l'économie résidentielle. Cette situation questionne plus largement l'existence d'une économie de substitution pour ces territoires et également l'évolution de leur degré de dépendance à l'égard des pôles économiques urbains, source de pression résidentielle. Cette interrogation en termes de dépendance est à mener à l'échelle de l'entreprise individuelle (celle de l'opérateur touristique) et à l'échelle territoriale. Enfin, sous-jacente, c'est la dimension de maîtrise de cet équilibre économie résidentielle/économie touristique qui est en jeu et qui renvoie aux autorités organisatrices et aux leviers d'action dont elles disposent.

Sur le plan des pratiques touristiques, les nouvelles résidentialités ont également un impact. L'évolution des habitudes de consommation vers le court séjour conjugué à la proximité urbaine participe également à ce processus : une part croissante du chiffre d'affaire de ces stations repose sur la clientèle excursionniste. Ce poids d'une clientèle, aux retombées économiques limitées, diminue l'impact direct des sports d'hiver sur le développement économique et touristique. De plus, l'attraction de cette clientèle versatile et réactive aux conditions de pratiques du ski, constitue un enjeu majeur pour la station. La fréquentation de proximité contribue à diminuer la dépendance de l'entreprise de remontées mécaniques à la capacité locale d'hébergement et l'encourage à développer une rationalité économique individuelle de rentabilité plutôt qu'une logique territoriale de diffusion des revenus du tourisme³⁰.

³⁰ En ce sens, la station s'éloigne de sa conception originelle de pôle de croissance, calqué sur le modèle de la station ex-nihilo. En effet, historiquement, la création de stations en moyenne montagne est associée à la mise en

On le voit, entre évolutions des attentes de la clientèle et évolutions du marché immobilier, certaines stations de moyenne montagne sont aujourd'hui contraintes de relever de nombreux défis dans le domaine de l'immobilier. Plus largement, ces évolutions questionnent leurs modes de développement et leur rapport au territoire. Le cas des travailleurs saisonniers en station de moyenne montagne contribue de manière particulière à l'évolution du lien station-territoire. Confrontée à la concurrence des populations périurbaines, celle des saisonniers connaît de réelles difficultés d'accès au logement, avec le constat d'une supplantation des résidences secondaires par des principales. L'analyse de l'action de la mairie de Saint-Pierre-de-Chartreuse en est une bonne illustration. Dans son discours, la municipalité insiste sur l'importance de maintenir des lits banalisés. Dans sa pratique, prise entre les pressions de la population locale pour l'accessibilité du logement et les dispositions réglementaires de la loi SRU (Solidarité et Rénovation Urbaines), la commune participe activement à la transformation d'un hôtel en logement social. De plus, la situation des travailleurs saisonniers apparaît globalement en voie de précarisation. En réponse à la rationalisation des politiques publiques et à l'amélioration des performances économiques, la restructuration des domaines skiables remet en cause leur rôle d'employeurs locaux.

Plus qu'un simple effet mécanique, cette dynamique a des répercussions profondes sur la nature de l'ancrage territorial des stations-village. Elle constitue un véritable bouleversement du rythme animant la vie du territoire, en rompant l'équilibre que certains individus avaient pu trouver dans la double activité saisonnière, touristique ou non, durant la saison d'été. Plus globalement, ce processus désagrège la cohérence d'ensemble de la station. Le développement « individualiste » de la station vers une clientèle de proximité la pousse à diversifier son activité, notamment sur la période estivale en concurrence des acteurs qui occupaient ce créneau jusqu'alors laissé vacant. Ceci interroge également le rôle d'aménageur des communes sous le prisme de leurs pratiques passées : afin de contribuer au développement du tourisme d'été, ces dernières tendent à renouveler le modèle de pôle de croissance et misent sur l'implantation de nouveaux équipements. Ainsi, à Saint-Pierre-de-Chartreuse, les remontées mécaniques ouvriront en été, dans la mesure où elles pourront proposer une activité afin d'assurer leur rentabilité. D'un autre côté, la municipalité investit

place d'un service public du développement basé sur les remontées mécaniques. La confusion entre les intérêts propres de l'entreprise et ceux de la collectivité sont ainsi directement reliés avec une mission d'animation du secteur touristique dévolue aux remontées mécaniques. Aujourd'hui, cette mission tend à être remise en cause dans certaines stations, dont Saint Pierre de Chartreuse.

également le terrain estival, en privilégiant le développement d'infrastructures lourdes à destination de la clientèle de proximité. C'est le risque de standardisation des activités de loisir en montagne qui est ainsi mis en avant.

Les trois encadrés suivants³¹, portant sur Saint Pierre de Chartreuse, Sept Laux et Villard de Lans, vont illustrer la variété des chemins de ces sites, sous l'effet de la résidentialité.

³¹ Saint Pierre de Chartreuse et les Sept Laux ont été analysés par le Cemagref et Villard de Lans par l'institut de géographie alpine.

Saint-Pierre-de-Chartreuse : évolution du rapport de force entre une station et son territoire support

I – Construction de la station chartroussine : du tourisme de fait au volontarisme des sports d'hiver

Le tourisme chartroussin trouve son origine dans la présence des pères chartreux pour lesquels l'accueil constitue une activité parmi d'autres. Cependant, le monastère est éloigné du bourg et les chartroussins ne sont que de la main d'œuvre. Durant l'Entre-deux-guerres, le TCF et l'ACF contribuent à rapprocher le tourisme du village et financent les premiers équipements. C'est « l'âge d'or » du tourisme à Saint-Pierre-de-Chartreuse, mais malgré ces développements l'initiative demeure extérieure et ce n'est qu'après la Deuxième guerre mondiale (et le départ des investisseurs extérieurs) que les autochtones vont s'emparer de l'activité. De grands espoirs sont alors placés dans le ski comme en témoigne l'installation autant imposante qu'innovante d'une télébenne, remplacée par la suite par une télécabine, en centre-bourg. Une forte dynamique d'investissements dédiés aux sports d'hiver et soutenue par la commune débute dès les années 50 et va se poursuivre jusqu'au milieu des années 80. Dans un premier temps, la question foncière et immobilière est traitée à la marge et repose entièrement sur la capacité d'initiative locale. Cependant, le doctrine du CIATM touche l'ensemble des stations et la chartreuse n'est pas un isolat : la mise en œuvre d'une planification aboutie (PPDT) place donc la construction au cœur des préoccupations locales.

II – Le bouleversement périurbain

A la suite de ces décisions prises au milieu des années 80, les pressions urbaines liées notamment à la proximité de l'agglomération grenobloise se font sentir et tendent à s'affirmer durant les dernières années. Un ressentiment sur la période des cinq dernières années est particulièrement présent au sein de la population d'acteurs locaux interrogés. Des éléments objectifs soutiennent ce sentiment : outre la dimension démographique, le tourisme est directement concerné avec le changement de destination des hébergements (de l'accueil temporaire à l'habitat permanent), et les difficultés de logement que rencontrent les habitants et saisonniers de la station pour certains d'entre eux. De plus la transformation du bâti agricole et la multiplication des nouvelles constructions constituent une hypothèque sur l'avenir touristique et sur la poursuite de sa diversification. Enfin, les résidences secondaires dédiées au séjour tendent à se revendre auprès d'une clientèle proche et n'induisent plus nécessairement le comportement classique des touristes. En effet, la fréquentation de proximité liée à la périurbanisation représente un facteur majeur de changement du secteur touristique et du lien entre l'activité de la station et la dynamique du territoire. Son développement limite les retombées indirectes du tourisme et les effets d'entraînement escomptés tout en incitant la station à dépasser ses propres difficultés de fonctionnement en captant une nouvelle manne de clientèle (dès à présent 85 % de son chiffre d'affaire).

III – Evolution des activités touristiques

Plus qu'un pôle de croissance, service public du développement, l'entreprise de remontées mécaniques tend ainsi à rationaliser son action. Ainsi, d'un point de vue commercial elle déploie un arsenal de mesures adaptées à la fréquentation de proximité. Il s'agit non seulement de mesures tarifaires classiques et de mise en place d'un site internet répondant aux attentes des clientèles urbaines proches mais également de modifications plus profondes de son offre. La station entend procéder à des aménagements identiques à ceux rencontrés aux Sept Laux afin de développer un espace nouvelle glisse. Elle souhaite également procéder à sa propre diversification en investissant le secteur de l'été et en proposant des prestations de loisirs spécifiques. Enfin, la station envisage des modifications de la structure même de son instrument de production, le domaine skiable en se délocalisant sur un site plus propice à ses nouveaux objectifs. Ce faisant, elle marque une rupture physique et symbolique avec son territoire support au sein duquel elle n'apparaît plus que comme un centre de profits relativement autonome. D'une part elle tend ainsi à se couper de la diversité des prestations envisageables dans une optique territoriale (notamment dans le cadre institutionnel du PNR de Chartreuse). D'autre part, elle participe à la multiplication des activités de loisir qui induit un risque de standardisation et de perte du marquage territorial qui différenciait la station chartroussine parmi l'ensemble des stations périurbaines de Grenoble. La transformation en parc à thème « montagne » constitue alors une réelle menace dont les conséquences économiques à long terme apparaissent difficiles à déterminer.

Les Sept Laux, le paradoxe d'une station intégrée vouée à la proximité.

A l'heure des grands questionnements portant sur les modèles foncier et immobilier des stations de sport d'hiver à la française, la réussite économique et les marges de manœuvre dont disposent les 7 Laux en la matière interrogent. On se propose ici d'examiner l'histoire de la structuration de la station, la trajectoire de développement, afin de questionner les nouveaux enjeux qui portent sur la gestion du foncier et de l'immobilier.

I – « Plan Neige » ou « Stade de Neige » ?

La genèse de la station est marquée par l'opposition de deux hommes, Maurice Michaud du SEATM et Laurent Chappis, Le Corbusier de l'aménagement de la montagne. Cette opposition est également celle de deux conceptions diamétralement opposées, celle du « Plan Neige » pour M. Michaud, celle du « stade de neige », de service public du ski de proximité pour L. Chappis. C'est la raison pour laquelle la station se réalisera sur la base d'un compromis bancal. Dans le cas de 7 Laux, la proximité du monde économique grenoblois impose un opérateur unique local, qui ne répond pas aux critères habituellement pris en compte. La défaillance immédiate de celui-ci met la station dans une situation précaire. C'est un échelon local, le département, qui se substitue à l'opérateur, assurant le développement de la station selon le principe d'une conjonction entre un immobilier raisonnable et une fonction « stade de neige ». C'est la première inflexion de la trajectoire qui la distingue du lot commun des stations intégrées. Le département passe la main en 1992 à la SEM fondée sur les communes-support, désormais en charge de l'outil.

II – Héritage, appropriation et optimisation de l'outil-station : l'invention d'un modèle ?

Cet « héritage » correspond à une seconde rupture majeure dans la trajectoire des 7 Laux. Les héritiers de la station reviennent aux sources, et jouent la carte de la proximité du projet Chappis. S'ouvre une phase de 10 années de plan d'économie drastique et de rationalisation du domaine skiable qui conduiront à un redressement spectaculaire des 7 Laux. Ce pari s'accompagne en outre d'une mise en marché adaptée à la clientèle de proximité. Le pendant de ce choix de la proximité est un abandon du volet immobilier de la station. Avec 75 à 80 % de son C.A. réalisé sur la proximité, le pari est certes gagné, mais la progression ralentit, et il faut se résoudre à asseoir économiquement la station grâce aux marges offertes par les revenus liés au séjour. La station expérimente pour remettre en marché un patrimoine immobilier quantitativement et qualitativement défaillant, notamment par le biais d'une ORIL en demi teinte.

III – L'irruption d'une nouvelle donne périurbaine qui questionne la trajectoire de développement.

La tendance lourde à la périurbanisation de ces communes impose en effet une réflexion quant à la gestion du volet immobilier. La particularité des 7 Laux réside dans la dissociation entre village et station proprement dite, ainsi que dans un éclatement des différents sites d'exploitation touristique. Le phénomène touche surtout Les Adrets et Theys, qui ont un vrai challenge à relever pour gérer la pression des nouveaux résidents. Les villages jouent le rôle d'un « tampon » qui épargne pour l'heure la station proprement dite. Une première marge réside dans cet état de fait, ainsi que sur le fait que seul le site de Prapoutel est réellement confronté à un début de pression. Une seconde marge est obtenue grâce à la vocation de proximité, qui permet plus d'expériences, la conversion en résidences des réalisations immobilières (nouveaux hameaux) ne conditionnant pas l'avenir d'un système basé sur l'excursionnisme. Resteront à gérer les problèmes liés aux services à la population (risque de marginalisation et paupérisation des résidents de Prapoutel) et à la mixité sociale entre fonction touristique et résidentielle. Par ailleurs on peut signaler le risque de perte de marge de manœuvre dans le cas d'une structuration de la station centrée sur une mono-activité en direction d'une mono-clientèle.

La trajectoire de développement des 7 Laux a souligné la familiarité qu'entretient la station avec les effets de proximité, contribuant à expliquer l'existence de marges de manœuvre face aux phénomènes périurbains, l'ouverture du cône des possibles en matière de gestion foncière et immobilière.

Villard de Lans : quelle politique de gestion de la périurbanisation ?

Villard-de-Lans est une commune rurale et touristique de montagne de 4100 habitants, située dans le nord-est du massif du Vercors. Son ouverture progressive au cours du XX^e siècle lui a imposé deux ruptures successives qui ont marqué profondément son évolution territoriale et ceci, sous la forte influence de l'agglomération grenobloise. La première cassure fut impulsée par le développement touristique, dès le début du XX^e siècle avec le climatisme, et la seconde par le phénomène de périurbanisation, sensible surtout à partir des années 1990.

Avec l'avènement du tourisme hivernal, la commune ne s'impose pas ou peu comme maître d'œuvre de cette nouvelle réalité. Elle suit plutôt une logique d'accompagnement, avec des investissements à minima, laissant le soin aux capitaux privés locaux d'investir dans les aménagements lourds : une station intégrée de taille moyenne est ainsi créée loin du bourg dans les années 1970. Cette station deviendra le symbole de la rupture spatiale et économique entre les intérêts divergents, palpables encore aujourd'hui entre ceux qui ont investi « en haut » et les autres. En matière d'urbanisme, cette période se concrétise par un « laisser faire » alors que les premiers dysfonctionnements ont été perçus et analysés par les architectes de l'époque. Les droits à construire sont établis, dans les premiers documents, entérinant ce qui se pratique, il n'y a pas de volonté « urbanistique » propre : Villard-de-Lans a du mal à choisir entre station touristique et village de montagne. C'est une période où sur la commune se multiplient les résidences secondaires, peut-être au détriment des lits marchands. On assiste ainsi au début d'une désarticulation économique et sociale et d'une fragmentation du territoire.

Deuxième temps dans son histoire, le développement de la périurbanisation. Villard-de-Lans devient un territoire attractif pour une nouvelle résidentialité assise sur des motivations s'inscrivant dans l'air du temps : « territoire loisirs », environnement sain, quête de l'entre-soi...le « hors quotidien » devenant une réalité quotidienne. Cette attractivité est intimement liée à l'image touristique véhiculée par Villard-de-Lans, à son paysage encore considéré comme rural, et elle est renforcée en outre par son appartenance au Parc naturel régional du Vercors, le tout à moins de 45 mn de l'agglomération grenobloise. Aujourd'hui, 60 % de ses habitants ont emménagé depuis 1990.

Cette forme de périurbanisation conduit la commune à se repositionner une nouvelle fois quant à son devenir : station touristique, village de montagne ou banlieue aisée ? Les intérêts financiers en jeu sont devenus pesants. D'autant plus, que cette nouvelle résidentialité et cette attractivité se lisent désormais comme une nouvelle ressource pour la commune qui, si elle suit une logique implicite de ségrégation socio-spatiale, peut capter une population aisée. Cette dernière s'est d'abord saisie de l'opportunité offerte par les résidences secondaires, puis par celle ouverte par la construction des logements individuels privés. Sur les documents d'urbanisme, la priorité est donnée implicitement aux logements individuels de qualité (taille des terrains, choix des matériaux, qualités architecturales...), avec pour conséquence un surcoût notoire, aggravée par la forte demande, et une obsolescence programmée des résidences touristiques (peu d'investissements). En parallèle, la commune doit répondre à une demande pressante de la population locale qui recherche également des logements ou des terrains. On assiste déjà à un mouvement d'émigration vers les villages voisins, moins touchés par la périurbanisation, de la part d'habitants aux revenus modestes. Une réponse a été une politique de densification du bourg par suppression du COS, ce qui permet aux habitants propriétaires de découper les parcelles encore disponibles. En parallèle avec une préservation accrue des terres agricoles à intérêt paysager pour éviter le mitage. L'autre outil, conformément aux pratiques les plus courantes, s'appuie sur le lotissement : la commune a ouvert un programme « d'accession à la propriété », sur ses réserves foncières ; une quinzaine de lots dans deux lotissements, vont être vendus en dessous du prix du marché et une commission d'attribution sera créée. Pour éviter un risque de spéculation, la commune dispose d'une clause interdisant la revente du bien avant 5 ans, et si c'est le cas, elle est prioritaire dans le rachat.

Le prix du foncier et de l'immobilier devenu préoccupant, ne s'impose pas aujourd'hui comme une contrainte immédiate pour le tourisme. D'une part, parce que Villard de Lans apparaît de plus en plus comme une station de proximité où la part de la fréquentation à la journée est largement majoritaire : la préoccupation première est donc d'en capter les retombées économiques ; en outre, parce qu'il permet d'attirer une population aisée, garantissant un habitat « de qualité » répondant à des normes architecturales globalement appréciées du touriste de passage ; enfin et surtout parce qu'il permet de viabiliser un budget communal dans la perspective d'investissements futurs, peut-être en direction du tourisme.

Les approches parallèles conduites sur les stations des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse, et que l'exemple de Villard de Lans ne vient pas contredire, confirment notre hypothèse de travail d'effets différenciés de la pression urbaine sur leur fonctionnement. Cette dernière s'inscrit en renforcement de la spécialisation préexistante des espaces (soit à vocation résidentielle, soit de loisir) dans le cas de la station inspirée de la doctrine du CIATM et tend au contraire à modifier plus profondément les rapports entre territoire support et prestataire de remontées mécaniques dans la situation des stations-village. En effet, les marges de manœuvre respectives dont elles disposent, de nature immobilière pour l'une (Sept Laux) et de diversification des loisirs pour l'autre (Saint Pierre de Chartreuse), dessinent des trajectoires de développement distinctes dans l'avenir. De plus, ces dynamiques entrent en résonance avec une modification des comportements de consommation de loisirs renforcée par la proximité des agglomérations.

Aux Sept-Laux, la périurbanisation touche directement les villages des communes supports. Ils jouent le rôle d'un tampon et préservent en partie la station de sports d'hiver. Cette distinction repose sur une structuration du territoire plus ancienne et notamment l'absence d'un réel développement du tourisme dans les bourgs. Cependant, cette situation constitue également une forme d'hypothèque de possibilité de diversification future et de la capacité à miser sur la spécificité territoriale comme avantage concurrentiel. De plus, notre étude a également permis de constater les prémices d'un effet indirect de la périurbanisation. Certaines personnes rejetées vers la station par les prix prohibitifs de l'accès au logement dans les agglomérations et les communes environnantes, s'y installent de manière permanente. On peut d'ailleurs souligner que pour certains acteurs locaux, l'exploitation des marges de manœuvre immobilières ouvertes par l'inachèvement de la ZAC doit être exploitée dans la perspective d'un changement d'usage futur de l'hébergement touristique vers de la résidence principale. Du point de vue de la production de loisirs, cette tendance remet en cause sa capacité à exploiter une clientèle de séjour faute de capacité d'accueil. Si la station trouve son autonomie en exploitant la manne de la clientèle de proximité, la stratégie d'attractivité qu'elle développe se centre sur son produit de ski alpin et s'assimile à une forme de mono-activité. Les qualités de son domaine skiable constituent également une source d'attractivité pour des populations plus lointaines qui changent peu de station. Cependant, si cette capacité est remise en cause à plus ou moins long terme, la mono-activité de la station se doublerait d'une mono-clientèle. La question se pose donc de la pérennité de ce mode de développement

liée à la dimension conjoncturelle ou structurelle des comportements de consommation de loisirs dans une situation périurbaine.

Dans le cas de Saint-Pierre-de-Chartreuse au contraire la confusion originelle entre l'espace villageois et l'espace touristique constitue un catalyseur direct de l'évolution de la relation territoire – station. Des éléments symboliques forts comme des hôtels, forme d'accueil touristique historiquement ancrée dans le développement touristique du bourg, sont vendus et se transforment soit en logement social directement destiné à accueillir les populations locales ne pouvant répondre à la hausse du foncier et de l'immobilier consécutive à la pression urbaine, soit en appartements classiques destinés à la résidence permanente. Par ailleurs, la construction de nouvelles résidences et la reprise du bâti agricole à des fins résidentielles sont autant de marges de manœuvre écartées à plus ou moins long terme³². De plus, le statut de la production de ski par le gestionnaire des remontées mécaniques tend à évoluer profondément. L'exploitation de ses marges de manœuvre, notamment la possibilité d'accroître sa part de marché sur la clientèle de proximité, constitue une dimension majeure de sa stratégie de développement. Les sports d'hiver voient ainsi leur capacité à induire des effets d'entraînement sur l'ensemble du secteur touristique remise en cause et la station développe sa propre rationalité entrepreneuriale au dépend de son ancrage territorial. Si les dépenses de logement et de restauration sont moindres dans le cadre d'une fréquentation de proximité, les loisirs dans toute leur diversité peuvent s'appuyer sur une clientèle dont la présence dépasse le seul rythme des saisons. Ce gain de pérennité soutient une multiplication de prestations dont la juxtaposition brouille la lecture de leur ancrage territorial et une moindre lisibilité de ses spécificités renforce les pressions concurrentielles sur la destination.

Dans les deux cas, les perspectives de développement ouvertes par la fréquentation des clientèles de proximité tendent à favoriser l'autonomie des gestionnaires du domaine skiable³³. Bien que fondées sur des bases éloignées, leurs trajectoires de développement semblent finalement se rapprocher en concentrant leur activité sur les aménagements de leurs domaines skiables respectifs et leur commercialisation auprès des clientèles urbaines proches.

³² Si la transformation de granges en habitation peut éventuellement évoluer vers des hébergements touristiques, la construction de nouveaux bâtiments constitue quant à elle une consommation d'espace plus difficilement réversible.

³³ Il est évident que le tourisme de proximité, du fait de la réactivité des clientèles, induit une dépendance plus grande vis-à-vis de la demande et des périodes de creux / pics alternant plus fréquemment. Cependant, la proximité constitue également une manne importante de clientèle dans un contexte de morcellement des séjours. Or, dans cette situation, Saint-Pierre-de-Chartreuse n'est pas en position favorable vis-à-vis de ses concurrentes.

Une enquête menée au pied des pistes sur la fréquentation respective des stations de Saint Pierre de Chartreuse et des Sept Laux, rend compte des points de convergence et/ou de divergence sur la clientèle touristique, de proximité ou de séjour.

Enquête de la fréquentation de proximité dans deux stations périurbaines de Grenoble : Saint-Pierre-de-Chartreuse et les Sept Laux

- La différenciation par le territoire auprès des clientèles de stations -

I - Les clientèles des stations de sports d'hiver

De manière globale, les clientèles rencontrées correspondent à l'idée générale que l'on peut *a priori* avoir pour chacune des stations : jeune et étudiante aux Sept Laux et plutôt familiale pour Saint-Pierre-de-Chartreuse. Cependant, il faut nuancer ce premier constat car la proximité participe à brouiller les cartes en favorisant une uniformisation des classes d'âge et des statuts socio-professionnels ou maritaux, notamment durant les pics du week-end. La semaine quant à elle marque plus nettement des profils de station différenciés : les actifs étant pour partie écartés, les étudiants d'une part et les retraités de l'autre se répartissent sur chacun des sites.

Une étude des lieux d'origine des individus interrogés au pied des pistes se révèle plus instructive : Aux Sept Laux, nous pouvons relever très clairement la correspondance entre la période de vacances et les personnes originaires d'Ile-de-France. De manière plus surprenante les personnes qui préfèrent le week-end pour leur séjour en station sont non seulement les personnes en provenance du Rhône mais aussi des « autres départements » français. A Saint-Pierre-de-Chartreuse, le groupe des personnes privilégiant la période des vacances apparaît plus cohérent par rapport à la distance entre résidence et station puisqu'il se compose à la fois des individus vivant en Ile-de-France et des « autres départements » français. De même, les week-ends ont tendance à attirer les personnes les plus proches, soit les départements du Rhône et « autres départements de la région Rhône-Alpes ».

Les personnes originaires de l'Isère étant particulièrement présentes au sein de notre échantillon et présentant des comportements variés, il est difficile de les discriminer en fonction des lieux d'étude. Un zoom sur la Région Rhône-Alpes nous montre alors les spécificités des zones de chalandise respectives. Aux Sept Laux cette dernière apparaît plus ouverte mais reposant essentiellement sur les flux émis par les centres urbains. En revanche, dans la station chartroussine si les clients sont en grande majorité originaires de communes situées sur l'axe Lyon - Grenoble, ils proviennent également d'une multitude de petites communes et de centres urbains secondaires plus variés.

II - La consommation des clientèles de proximité

De manière générale, les différentes variables étudiées lors de l'enquête se distinguent clairement par l'équilibre entre les différentes modalités de réponses : aux Sept Laux, une ou deux modalités dominent clairement les autres alors qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse, le rapport de force est généralement mieux réparti. Dans cette station les clients portent un regard plus attentif aux éléments de contextualisation et moins sur les critères directement liés au produit « ski ». Si cela est directement observable dans le choix global de la station (la proximité est mise en avant de manière similaire mais le domaine skiable se place en seconde position aux Sept Laux alors qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse il n'apparaît qu'en cinquième position derrière notamment le cadre paysager et bâti et l'ambiance de la station), il est également possible de le décliner à différents types de consommations :

Les activités de loisirs : du point de vue des activités, il paraît difficile de distinguer les stations sur la base de leurs seules pratiques hivernales. En effet, dans les deux cas, l'ensemble des personnes d'un même groupe pratique une même activité, le ski alpin. Cependant, à d'autres occasions, celle que nous avons interrogée peut venir en station pour pratiquer d'autres activités. Dans une majorité des cas, le ski alpin constitue l'unique activité mais à Saint-Pierre-de-Chartreuse cette importance est contrebalancée par une forte pratique du ski de fond ou des raquettes contrairement à la situation rencontrée aux Sept Laux.

La restauration et l'hébergement : du point de vue de la restauration, notre enquête permet de distinguer deux niveaux de dépense en fonction de la station : ceux qui se rendent dans la station chartroussine semblent plus enclins à se restaurer et à effectuer des achats annexes sur place. L'hébergement quant à lui se révèle particulièrement intéressant même s'il ne

concerne pas directement la clientèle de proximité. En effet, bien que la station soit utilisée pour les prestations de loisir qu'elle propose, le séjour se trouve fréquemment délocalisé, notamment en Chartreuse. Le lieu de logement constitue alors un critère de discrimination entre les stations : aux Sept Laux, la station est clairement privilégiée et les communes support clairement écartées (au profit des communes plus éloignées, notamment les agglomérations) alors qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse, les clients préfèrent le territoire directement voisin du centre-bourg (hameaux ou PNR).

Fréquentation estivale des stations : cette variable constitue un véritable critère de différenciation des modes de consommation en station. En effet, à Saint-Pierre-de-Chartreuse la double saisonnalité de la fréquentation est non seulement très marquée, mais, les activités pratiquées alors sont surtout nettement plus variées. Notons également que cette répartition sur l'année est sans doute favorisée par l'existence du PNR qui favorise l'identification de la station au massif chartroussin.

Fréquentation inter-stations : s'il est difficile de distinguer des niveaux de fidélité propres à chaque station tant ils dépendent du comportement des clientèles (notamment propension à skier), il est possible de discuter la fréquentation des autres stations périurbaines de Grenoble. Il apparaît globalement qu'il existe des différences de comportement entre les clientèles de séjour et de proximité. Si ces dernières ont globalement tendance à plus changer de station, il est cependant possible de distinguer deux groupes dont l'un se compose de fidèles assurant un fond de clientèle. De plus, nous pouvons remarquer que les skieurs rencontrés en Chartreuse privilégient une station du même type, soit la station-village de Villard-de-Lans.

A l'échelle de la destination plutôt que de l'entreprise, les modalités d'ancrage territorial du tourisme héritées de leurs histoires propres dessinent donc des trajectoires de développement mieux différenciées dans l'avenir. Chaque station tend à privilégier un unique et même segment de marché et participe au renforcement de la concurrence entre stations de proximité. En complément de ces approches de terrain, notre étude nous a amené à prendre connaissance des dynamiques à l'œuvre dans d'autres sites proches des agglomérations. Pour dresser un panorama complet de leurs interactions les unes avec les autres, il serait intéressant d'étudier des cas tel que celui de Chamrousse où le volontarisme local appuie le développement du séjour ou de s'interroger sur l'instrumentalisation du secteur touristique afin de valoriser une rente foncière sur le marché résidentiel tel que le propose J. Perret (2005) dans le cas de la station de Méaudre (Vercors).

Quatrième partie

IV. Stations d'altitude : entre rénovation et tentation de la construction

Dans les stations dites d'altitude, l'enjeu est certainement moins centré sur une question de nouvelles résidentialités en concurrence avec l'économie touristique. Des nuances peuvent toutefois être apportées sur cette différenciation. En effet, certaines portions de la vallée de la Tarentaise, entre les villes d'Albertville et de Moutiers par exemple, connaissent aujourd'hui des processus de débordement urbain. Reste que l'attente est plus de marquer la forte dépendance de ces stations à l'économie touristique sans réelle économie de substitution. Sur ce type de sites, nous nous attacherons à la ségrégation sociale et spatiale, fruit de la hausse du foncier et de l'immobilier. On pense évidemment à l'éviction de la station, des saisonniers et d'une certaine partie de la population permanente. Ces catégories sont rejetées en périphérie et engendrent de nouvelles relations avec les territoires : la station d'altitude sort de son archipel. Le second aspect important pour ces stations est évidemment la rentabilité de leur équipement en remontées mécaniques, qui reste structurant pour la station et l'économie locale (en termes de chiffres d'affaires évidemment mais également en termes de pourvoyeur d'emplois et de marquage touristique du territoire). Aussi, la préoccupation est de maintenir voire d'augmenter la part des lits banalisés et surtout d'en améliorer la professionnalisation. Ceci implique de connaître le parc d'hébergement, sa nature et son évolution ; ce panorama ayant des conséquences sur les choix d'aménagement réalisés par l'autorité organisatrice en lien avec d'autres acteurs de la station.

4.1. Stations d'altitude : l'exigence de la rénovation

Le quotidien des stations d'altitude est aujourd'hui marqué par la perte de lits marchands. Pas une semaine sans que la presse locale comme spécialisée, ne titre sur les problèmes d'hébergement de ces stations. Le flou reste toutefois aigu sur leurs capacités d'accueil touristique et leurs évolutions.

Plus que le volume global de lits, établi à près de 1.3 millions de lits pour les seules Alpes du Nord, c'est la qualité de leur remplissage qui s'avère aujourd'hui préoccupante. On a ainsi coutume de dire que lorsque les stations de Savoie sont pleinement occupées, elles ne le sont dans les faits, qu'à la moitié de leur capacité théorique. Au-delà du slogan, l'enjeu est de souligner l'importance du processus de sortie de lits du marché. Cette moindre rentabilité des

lits commerciaux peut être liée au vieillissement des logements, ne correspondant plus, par leur superficie, leur décoration, aux désirs d'une clientèle marquée par les phénomènes de familles recomposées, de tribus,... La remise en marché de ces lits en copropriété devient alors incontournable. Fort de ce constat, le législateur a initié des démarches de rénovation et de réhabilitation, avec la procédure des Opérations de Réhabilitation de l'Immobilier de Loisirs (ORIL), instaurées par la loi SRU³⁴ de décembre 2000. Treize stations pilote, dont certaines localisées en montagne, sont aujourd'hui concernées sur le territoire national.

Cependant, si des expériences d'ORIL sont toujours en cours dans certaines stations, leur bilan reste mitigé. Les lourdeurs administratives sont très souvent mises en exergue dans le montage des procédures et le nombre de logements réellement rénovés s'avère restreint par rapport aux effectifs ciblés. Enfin, la nécessité pour le propriétaire de mettre en location, via une agence par exemple, son logement pendant un bail d'une durée de 9 ans, apparaît souvent comme trop contraignante. L'objectif de rénovation et de réhabilitation est donc délicat dans sa mise en œuvre et repose de plus en plus sur des démarches locales, misant sur des rapprochements entre acteurs privés et publics. Certaines stations comme Tignes, se sont associées avec leur opérateur privé de remontées mécaniques, pour financer un programme de rénovation. Un diagnostic portant sur le nombre des propriétaires concernés ainsi que sur leurs attentes, a été réalisé. Une Maison des Propriétaires a été construite sur le front de neige, destinée à renseigner et à capter ces propriétaires, rénovateurs potentiels. L'objectif est de séduire au plus vite 25% des propriétaires concernés. En 2006, l'expérience aurait permis de remettre 1 000 lits de plus sur le marché.

La commune des Allues en Tarentaise, support de la station de Méribel s'est également engagée dans cette voie, en partenariat avec ses deux opérateurs de remontées mécaniques, l'office de tourisme, les hébergeurs et la centrale de réservation³⁵. Un décompte précis du nombre des logements, devenus résidences secondaires, non professionnelles, a été réalisé. Ainsi, en 2004, 53% du parc d'hébergement est constitué par du meublé diffus, autre dénomination de la résidence secondaire. Un décompte précis du type d'hébergement, de leur remplissage a permis grâce à un travail partenarial, associant mairie, office de tourisme, hébergeurs, centrale de réservation et les deux opérateurs privés de remontées mécaniques, de constater que les 53% de résidences secondaires assurent 28% du total des séjours tandis que les 7% des hôtels garantissent 12% des séjours.

³⁴ Loi n°2000-1208 du 13.12.2000 dite, loi SRU : Solidarité et Renouvellement Urbains.

³⁵ M. Muller, responsable de la centrale de réservation de Méribel, atelier rencontre MITRA du 6 avril 2006, Chambéry.

Les propriétaires ont été interrogés sur leurs pratiques (fréquence des locations, caractère déclaré ou informel, attentes de services,...). Les propriétaires captifs deviennent membres d'un Village Economique de Méribel, et bénéficient de réductions sur les forfaits, les services. Dans cette initiative, la location informelle n'est plus montrée du doigt, pourvu qu'elle s'assortisse de vente de forfaits, de consommation au sein de la destination,...témoignant sans doute de l'urgence des solutions dans certaines stations.

Le poids des résidences secondaires, phénomène largement décrié ces dernières années, ne concerne pas seulement la France. En effet, les stations suisses voisines sont confrontées au même constat. Ainsi, Crans-Montana-Aminona, compte aujourd'hui 35 000 lits en résidences secondaires, soit 6 fois la population locale et 10 fois le nombre de lits hôteliers qui est passé de 5 500 lits en 1985 à seulement 2 000 en 2006³⁶. De plus, seuls 20% de ces résidences secondaires sont sporadiquement disponibles sur le marché de la location touristique. Nos voisins européens recherchent eux aussi des solutions à cette prégnance des résidences secondaires dans le parc d'hébergement. La stratégie adoptée par les 6 communes du Haut Plateau, formant la station de Crans-Montana, consiste d'une part, à diversifier l'affectation des nouvelles constructions pour obtenir un équilibre adéquat entre hôtels, appartements de location, résidences secondaires, principales et commerces et d'autre part, à augmenter la contribution des acquéreurs et propriétaires de résidences secondaires aux coûts de la station touristique pour permettre son financement à long terme. Ainsi, la Suisse a envisagé de taxer les résidences secondaires vides d'occupation, afin de favoriser leur mise en marché et in fine, reconsidérer la relation entre résidences secondaires et station touristique.

Ces expérimentations rejoignent la problématique de la gouvernance (Gerbaux, Marcelpoil, 2006). En effet, ces logements (en appartements ou en chalets) sont encore majoritairement détenus par des familles ayant participé dès l'origine, à la création des stations de montagne. Elles revendiquent aujourd'hui une place renouvelée dans la destination, en considérant avoir contribué, par leurs investissements risqués, durant des périodes pionnières, au développement de ces stations. Cependant ces familles de copropriétaires apparaissent parfois en contradiction avec les objectifs commerciaux recherchés de fréquentation maximale et leur position peut alors être critiquée.

³⁶ F. Nanchen, maire de Crans-Montana-Aminona, intervention du 6 avril 2006 à Chambéry, « Immobilier, moteur du développement... ou insurmontable problème de gestion ? ».

Enfin, la question de la rénovation-réhabilitation ne peut passer outre la propriété même du parc d'hébergement. La présence sur certains sites, de grands hébergeurs, aux capacités financières importantes, contribue indéniablement à modifier la donne. En prenant exemple sur leurs démarches de rénovation engagées à Avoriaz depuis 2001, le groupe Pierre et Vacances confirme que la démarche de rachats d'immeubles entiers³⁷ « est, en l'absence de tout développement immobilier neuf, la seule solution de retrouver un stock locatif neuf »³⁸.

4.2. La pression foncière ou l'éviction de certaines populations

Le second processus concerne la forte hausse du coût du foncier en stations³⁹, qui tend à exclure les travailleurs saisonniers comme la population locale. Chamonix est exemplaire dans ce domaine, avec une disparition des actifs (saisonniers ou permanents) et d'une fraction de la population permanente en périphérie, entraînant une ségrégation sociale et spatiale. Plus globalement, le maire souligne que « cette évolution se vérifie par la baisse du nombre d'enfants scolarisés et donc la fermeture de classes, les difficultés accrûes pour trouver du personnel, ce qui à long terme, engendrera une perte de l'identité locale et du charme de petite ville de Chamonix »⁴⁰. Mais le terme est-il si lointain ?

CHAMONIX-MONT BLANC⁴¹ (HAUTE-SAVOIE)

Avec ses 10 000 habitants à l'année, Chamonix doit accueillir jusqu'à 100 000 personnes en été et 60 000 en hiver, dans une vallée très étroite : de 500 mètres à 1 km et demi au maximum en largeur et s'étirant sur 17 km des Houches jusqu'à Vallorcine. Par ailleurs, les contraintes dues aux conditions naturelles (il existe 114 couloirs d'avalanches des Houches au Tour) restreignent encore l'espace constructible. Le territoire communal comprend 24 546 Ha situés entre 1000 et 2400 mètres d'altitude, dont 337 Ha recevant de l'urbanisme, et 22 Ha de terrains à bâtir ce qui représente 1,6% de l'ensemble.

La capacité d'hébergement touristique s'élève à près de 66 700 lits, qui accueillent plus de 5,5 millions de nuitées touristiques en 2005, soit un volume parmi les plus importants qui puissent être observés en station de montagne. Station ou ville ? Cette ambivalence caractérise la gestion du territoire.

Chamonix connaît un ralentissement de la croissance démographique, avec 1,3% de croissance seulement au cours de la dernière période intercensitaire. Cette progression particulièrement faible (+ 0,15% en moyenne annuelle) est ainsi inférieure à celle enregistrée dans le bassin du Mont-Blanc (+ 0,71%) et en Haute-Savoie (+ 1,18%). La raison principale de cette démographie peu dynamique est un solde migratoire largement négatif, à mettre en parallèle avec les chiffres de l'emploi qui eux, sont en progression importante : 5 833 emplois recensés en 1999 contre 5332 en 1990, soit une progression de 9,5% légèrement supérieure au niveau départemental (+ 9,1%), lui-même particulièrement dynamique.

Dès lors cette augmentation va de paire avec une diminution en part et en volume des actifs logeant dans la commune : 27% des actifs travaillant à Chamonix vivent ailleurs que dans la commune en 1999 contre 17% en 1990.

³⁷ Pierre et Vacances propose aux propriétaires de racheter les immeubles, dont le groupe assurait la gestion.

³⁸ Montagnes Leaders, n°190.

³⁹ Selon de récentes statistiques des notaires de France, les prix immobiliers de la montagne ont augmenté entre 1998 et 2005 de quelque 179% à Val d'Isère, de 145% à Courchevel, à Méribel et aux Gêts (Espace rural, 2006).

⁴⁰ M. Charlet, maire de Chamonix, propos tenus lors de la conférence-débat du 6.04.2006, op. cit.

⁴¹ Analyse assurée par l'institut de géographie alpine.

On note également l'augmentation importante en volume et en part des actifs titulaires d'un emploi précaire : plus de 30% des emplois occupés en 1999 par des actifs résidents relevaient de contrats précaires (contre 20% dans le département).

Ce qui caractérise aujourd'hui le territoire de Chamonix c'est le décalage entre la création d'emplois et la capacité de logement ; la faible progression d'actifs résidents à Chamonix laisse transparaître d'importantes difficultés à se loger pour les actifs nouvellement arrivés :

- * multiplication par 3 en 13 années du nombre de demandeurs de logements sociaux en attente.

- * 18,3% des demandeurs ont un niveau de ressources dépassant les plafonds d'attribution d'un logement HLM.

- * entre 1998 et 2001, le prix au m² neuf a augmenté de 11% sur la période ce qui représente 4% en moyenne par an.

Aujourd'hui, dans le secteur de Chamonix sud, le logement neuf est estimé à 5 000 € le m².

Cela entraîne des difficultés (durée et coût de transport, pollution...) quant aux déplacements domicile / travail de plus en plus nombreux ; cela implique également de plus en plus de problèmes de recrutement pour les employeurs. De leur côté les résidences secondaires ne cessent d'augmenter, elles constituent aujourd'hui 61% du parc de logements.

Au sein de cette question globale des liens entre logement et travail, se dégage le cas particulier des saisonniers du tourisme. Notons que peu d'études existent sur les saisonniers à Chamonix ; les élus travaillent sur une base approximative, en raison des difficultés à répertorier ces données (étudiants en recherche de financements, stagiaires en formation, jeunes en insertions, « nomades » ou « mobiles » qui ont choisi cette vie...), à la fluctuation et à la rapidité des évolutions.

On considère en saison d'hiver entre 2360 (sur la base d'un saisonnier pour 25 lits touristiques) et 2950 le nombre de saisonniers à Chamonix, dont 55% seraient des locaux et donc 45% des saisonniers venant de l'extérieur du site, ce qui représente entre 1060 et 1330 personnes. Ainsi le nombre de saisonniers qui ont besoin d'un logement se situerait entre 610 et 765.

La municipalité de Chamonix a lancé deux expériences sur le terrain du logement des saisonniers : la Maison des Saisonniers et une tentative de politique d'accession à la propriété.

- La Maison des saisonniers, « les Cimes » : ouverte dans l'hiver 2005/2006, elle propose 58 chambres, dont 20 réservées à la « Compagnie du Mont- Blanc » (le plus gros employeur de la vallée). Le projet comportait l'acquisition - amélioration de deux immeubles ; une SEM a été créée pour l'occasion en 2003 et a créé un emploi de « gardienne animatrice » qui occupe un appartement de fonction.

Les entreprises partenaires ont l'assurance de pouvoir loger leurs employés dans de bonnes conditions et de garantir la stabilité de ceux-ci sur plusieurs saisons (leur fidélisation étant un gage de qualité du travail fourni et de facilité de recrutement).

- L'aide à l'accession à la propriété pour les jeunes, la ZAC de la Frasse ; cette opération concerne d'autres saisonniers : ceux qui travaillent à l'année sur Chamonix mais qui exercent une ou des activités saisonnières. La mairie a en effet acheté des terrains privés qu'elle a ajoutés à des terrains communaux et les a viabilisés. Cette opération a permis de libérer 37 lots vendus en totalité en 2001. Afin de gérer au mieux l'accession à ces propriétés, la mairie a mis en place des critères de sélection afin de retenir les candidats (ancienneté, activité, composition familiale...). Dans le contrat il était stipulé qu'en cas de revente, la commune était prioritaire sous certaines conditions.

Pour la station de Tignes, située en haute vallée de la Tarentaise, c'est près de 75% de son personnel des remontées mécaniques et du service des pistes, qui réside en vallée, notamment à Bourg Saint Maurice, à près de 30 km. Cette situation est source de migrations pendulaires intenses mais marque également un niveau élevé de dépendance par rapport à la qualité des voies de communication. Dans l'esprit de la fixation des saisonniers et de la population permanente, le contrôle de la destination des équipements réalisés est recherché. Tignes a réalisé un programme d'accession à la propriété à 2500 euros le m², soit deux fois moins que

le prix du marché. Un tel programme conduit toutefois l'autorité organisatrice à « *bien verrouiller les contrats sur le plan juridique pour être sûrs que les acquéreurs ne pourront pas spéculer en revendant leur bien* »⁴². Dans ce cadre, les collectivités publiques sortent de leurs strictes prérogatives d'intérêt général.

Les communes supports de la station de La Plagne ont-elles cédé gratuitement un terrain communal à une Société Commerciale et Industrielle, portée par des commerçants, afin de créer des logements de saisonniers. En Isère, le site des Deux Alpes s'est quant à lui refusé à la création de bâtiments dédiés spécifiquement aux saisonniers, en préférant solliciter les propriétaires non loueurs. Ces derniers ont été enquêtés et les volontaires passent des contrats de location garantis avec les employeurs, lesquels les mettent à disposition de leurs saisonniers.

En définitive, les stations d'altitude, celles souvent qualifiées d'archipels d'altitude semblent se comporter comme des entités urbaines. En effet, certaines catégories de population, au moindre pouvoir d'achat sont rejetées en périphérie des stations, tandis que les acquéreurs à forte capacité financière, aspirent à résider et/ou à devenir propriétaires au cœur même du site. De tels mouvements concourent à modifier les rapports au territoire des stations, et donc leur ancrage territorial.

4.3. Les rachats par les populations étrangères

Le rachat de logements par des personnes «étrangères», qu'elles soient issues des populations urbaines ou internationales, est un mouvement général au niveau national, associé à la revitalisation rurale (Talandier, 2006 ; Davezies, Lejoux, 2003). Ce phénomène concerne nombre de territoires touristiques, marqués par une forte attractivité. Il pose néanmoins un certain nombre de questions en termes de gouvernance locale dans les territoires touristiques. Dans le cas du débordement urbain, la finalité se recentre sur l'équilibre à trouver et surtout à maintenir entre logements à vocation touristique et résidences principales. La situation des rachats par des étrangers, d'un nombre non négligeable, voire très important de logements, peut entraîner de vives réactions, certaines se rapprochant d'une logique de communautarisme, aspirant à repousser les étrangers. En effet, l'opprobre **est** souvent jeté sur les vendeurs qui cèdent leur bien à des étrangers, concourant alors à « gonfler » le marché de l'immobilier⁴³. Cependant, comme le souligne un directeur de remontées mécaniques de

⁴² Propos du maire de Tignes, Dauphiné Libéré, 2006.

⁴³ 87 000 transactions ont eu lieu en 2003 avec nos voisins européens pour une surface totale de 23 000 ha (Espace rural, 2005).

Haute-Savoie, «faut-il laisser se dégrader des appartements ou bien les laisser être rachetés par des étrangers, notamment les anglais ? ».

Au-delà d'un communautarisme de rigueur, ces mouvements d'achat-vendeur questionnent plus largement notre contexte fiscal et institutionnel. En effet, en France, la vente d'un bien en dessous du cours du marché est synonyme de redressement fiscal, légitimant la pratique de prix élevés, associée à des acheteurs au fort pouvoir d'achat dont, les européens du nord.

De même, la baisse de fréquentation de la clientèle nationale va de pair avec un report sur la clientèle étrangère, synonyme de vente de biens. La France doit donc apprendre à gérer ses paradoxes.

De manière plus positive, ce rachat d'un patrimoine immobilier et sa dépendance ne peuvent-ils pas conduire les acteurs, partie prenante d'une destination touristique à se fédérer pour mettre en place des initiatives localement, notamment autour de la rénovation de certains équipements en vue de les mettre en adéquation avec les exigences de la clientèle. C'est tout le débat des limites entre privé-public, mais également celui de la gouvernance : dans quelle mesure peut-on bâtir un collectif réunissant différents groupes d'acteurs pour trouver des solutions innovantes ?

Cinquième partie

V. Quels leviers d'intervention pour quelle stratégie foncière et touristique ?

5.1. La tentation des lits neufs

Sur la base de ces constats, une des solutions avancées est la construction de nouveaux lits, et les statistiques disponibles l'attestent. Le réseau Comète enregistre pour l'année 2005, dans ses 43 stations référentes, la création de quelques 5 500 lits nouveaux, soit l'équivalent d'une station moyenne. L'exigence de nouveaux lits professionnels est indissociablement liée, dans l'esprit des stations, à la sortie des lits existants du marché. Cependant, le volume de cette sortie de lits comme des besoins de nouveaux lits, ne sont pas l'objet de références quantifiées très précises. Ainsi, certaines stations détenues par la Compagnie des Alpes ont perdu le gain lié aux nouveaux lits, par le moindre remplissage d'autres lits existants⁴⁴. Ce manque de précisions est également à rapprocher de l'étroite relation établie entre immobilier et perspectives de nouveaux équipements, et plus précisément de la nécessité de rentabiliser les projets d'interconnexion des domaines skiables. Ceci explique les démarches engagées par le département de Savoie qui via le Conseil Général, a chargé l'Agence Touristique Départementale de proposer une méthodologie apte à recenser les capacités d'accueil. La mise à jour aura plusieurs utilisations, indirectes dans le calcul de la cotisation par commune pour le plan routier du département de la Savoie et directes, avec un suivi en temps réel de l'évolution des capacités d'hébergement par site.

Les expériences menées par les stations en termes de constructions neuves se révèlent différenciées. Certaines stations privilégient à l'image de l'Autriche, les lits hôteliers⁴⁵ tandis que d'autres misent avant tout sur les résidences de tourisme. D'autres sites enfin, s'inscrivent dans un classement en Zones de Revitalisation Rurale⁴⁶ (ZRR) et bénéficient des mesures de

⁴⁴ Plus largement, depuis deux ans, la Compagnie des Alpes est en croissance zéro, avec pourtant des prix de forfaits en augmentation. Cette situation est permise par la vente souvent importante de foncier, détenues par ces opérateurs qui ont souvent été des aménageurs en même temps que gestionnaire de remontées mécaniques (Propos tenus lors de la préparation de l'atelier-rencontre de la Mitra, le 6 avril 2006).

⁴⁵ Et ce, même si la rentabilité de l'hôtellerie en stations de montagne, se révèle délicate, au vu notamment de la forte saisonnalité.

⁴⁶ Le dispositif des ZRR a été créé par la loi du 4.02.1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement des territoires ruraux. Il a été rénové par les articles 2 à 16 de la loi relative au développement des territoires ruraux (LDTR), dite loi n°2005-157 du 23.02.2005. Le texte a notamment prévu de tenir compte des évolutions démographiques et socio-économiques des territoires pour les avantages fiscaux qui y sont octroyés. Ainsi,

défiscalisation, encourageant ainsi la forte augmentation du nombre de lits en résidences de tourisme avec baux de 9 ans⁴⁷.

5.2. Portée et limites des outils d'urbanisme

La création d'un parc d'hébergement neuf et professionnel renvoie également à la disponibilité du foncier ou plus exactement sa rareté, sa cherté et sa nature touristique. En la matière, les autorités organisatrices disposent de l'outil Plan Local d'Urbanisme (PLU), hérité de la loi SRU. Cependant, leur problème central est d'une part, de disposer de réserves foncières et d'autre part, de pouvoir garantir la destination des lits, dans le cadre du droit de la propriété.

La démarche de préemption permet théoriquement pour les élus, de constituer des réserves foncières. Cependant, l'acquisition de terrains n'est pas toujours possible au prix du marché, pour des collectivités locales aux capacités d'investissement parfois fort limitées. La commune de Chamonix⁴⁸ cherche à constituer des réserves foncières et recommande un certain nombre d'outils réglementaires comme fiscaux. Ainsi, le maire souhaite la négociation d'emprunts à long terme, sur 50 ans voire 80 ans, pour faciliter le financement de ces opérations par les collectivités locales. Dans le même esprit, en cas d'opérations destinées à l'habitat permanent et menées par des initiatives publiques, il est demandé une évaluation du prix en dessous du prix du marché.

Dans ce sens, nous reconnaissons avec Duboeuf (2006) que l'appropriation foncière peut être considérée comme un révélateur des pouvoirs locaux. Cette question du pouvoir limité des communes a d'ailleurs récemment été soulignée dans un département marqué par la spéculation immobilière et foncière, la Haute-Savoie (Saddier, 2005). Le rapport recommande ainsi l'élargissement des moyens juridiques à disposition des élus, notamment pour l'exercice du droit de préemption. Cependant, dans le contexte actuel, la question qui se pose n'est plus tant celle des stratégies de spéculation associées mais plutôt le problème de la maîtrise locale des choix de développement et de construction de marges manœuvres pour les destinations

l'article 2 de la loi LDTR dispose que le classement en ZRR est désormais subordonné à l'adhésion de la commune à un établissement de coopération intercommunale à fiscalité propre. Rappelons que par ailleurs, la commune doit toujours répondre à certains critères de densité de population spécifiques (déclin de la population, déclin de la population active, forte proportion d'emplois agricoles).

⁴⁷ Selon Comète, la construction des résidences de tourisme concerne préférentiellement la moyenne montagne. Quelques nuances sont à apporter dans le sens où certaines stations suivies par Comète sont qualifiées de moyenne montagne, sans forcément en avoir tous les attributs. C'est notamment le cas de la Maurienne.

⁴⁸ Propos tenus par le maire de Chamonix, lors de la conférence débat du 6 avril 2006 à Chambéry sur la gestion foncière et immobilière en stations.

stations. De telles interrogations mettent en avant le PLU. En effet, son élaboration interroge plus largement les choix de développement et d'aménagement portés par la commune, ainsi que l'intégration de l'économie touristique dans ce document d'urbanisme, en particulier pour les stations.

Certains auteurs (Wiel, 2005) rejettent l'idée de la seule responsabilité de la pénurie foncière souvent associée aux propriétaires fonciers et mettent en avant le rôle des collectivités territoriales. Selon lui, il serait intéressant de connaître les intentions politiques communales (ex. nombre de ménages que la commune compte accueillir d'ici 10 ans) dont l'inflexion pourrait ensuite être discutée. Or la réponse la plus fréquemment faite est du genre « *certainement moins que ces dernières années* ». De même, le domaine de l'urbanisme est directement concerné par le désengagement général de l'Etat et son recentrage sur les fonctions régaliennes. Ces évolutions institutionnelles s'accompagnent d'une dilution de l'expertise et du conseil auprès des communes, qu'assuraient auparavant les services déconcentrés d'Etat, les directions départementales de l'équipement. Un marché privé se développe pour les bureaux d'étude, mais dont certains ne possèdent pas forcément de compétences en économie touristique des stations⁴⁹. De telles modifications sont à apprécier en fonction des contextes territoriaux, notamment départementaux. Les pratiques d'encadrement de l'urbanisme et de la gestion tourisme s'avèrent en effet, très variables d'un département à l'autre et témoignent du poids des réseaux d'interconnaissance et de l'importance accordée à l'expérience.

Plus largement, ce constat plaide pour une analyse moins strictement centrée sur les outils d'urbanisme mais plutôt sur la relation entre les outils réglementaires, le degré et la nature de l'expertise et le profil politique de l'autorité organisatrice. Une telle relation doit par ailleurs intégrer le temps, souvent long de l'évolution politique et institutionnelle, en dépassant la seule durée de court terme des mandats politiques. Le positionnement d'une autorité organisatrice en matière de gestion foncière en lien avec les choix immobiliers, est temporellement daté. Les messages réglementaires portés par les services d'Etat, la pratique de la gestion foncière prennent du temps à diffuser... Or, aujourd'hui, en Tarentaise, toutes les stations sont en phase d'élaboration ou ont terminé leur PLU ; une situation d'observation exceptionnelle sur le plan de la pratique de l'urbanisme. Profitant de ce contexte, et avec

⁴⁹ Déjà quelques communes supports de stations de montagne n'ont pas bénéficié d'un accompagnement de qualité dans l'élaboration de leur PLU, par des bureaux d'étude. Sans systématiser ces situations, pour l'instant ponctuelles, elles cristallisent toutefois des dysfonctionnements à moyen terme dans la gestion globale de l'urbanisme.

l'aide de JC. Bompas, chargé de mission à la DDE de Savoie et en étroite relation avec C. Virole, chargée de mission ODI-DEATM, nous avons analysé un certain nombre de dossiers de PLU de stations, à des degrés d'avancement différents. Ce travail encore exploratoire fournit des éléments précieux quant à la relation parfois plus que distendue entre les choix d'aménagement affichés dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable du PLU, et leur traduction effective dans le règlement ou les prescriptions particulières d'aménagement. Cette démarche mériterait d'être élargie et systématisée sur l'ensemble de l'échelon Tarentaise, afin d'avoir une vue transversale et de pouvoir repérer l'écart entre le discours « foncier » d'une autorité organisatrice et sa traduction quantitative et spatiale. En ce sens, nous rejoignons Trapitzine (2005), pour qui « *l'élaboration des nouveaux documents d'urbanisme reste avant tout une démarche politique, mais elle devient de plus en plus une démarche globale, perfectible, concertée et partenariale* ». Mais cette démarche est perfectible, toujours inachevée. C'est la raison pour laquelle les documents comme les opérations d'urbanisme, SCOT, PLU, cartes communales, ZAC ne marquent que des instants dans la transformation d'un territoire. Ils ne sont que des outils réglementaires et opérationnels, nécessaires à la transformation de l'espace dans le cadre de l'état de droit mais en aucun cas des finalités. Ils doivent rester adaptables au regard des évolutions du territoire et de la société.

5.3. L'implication des prestataires privés

Dans l'analyse foncière associée au PLU, les logiques sectorielles de groupes, notamment des hébergeurs, s'avèrent cruciales à considérer. En la matière, la presse spécialisée ne cesse de rappeler l'intérêt pour les promoteurs immobiliers et les hébergeurs, de l'ouverture de zones à urbaniser par les communes. Cette position est également celle défendue par le poids des opérateurs privés relevant de la gestion des remontées mécaniques. A leur sujet, on a souvent souligné leur emprise, leur influence auprès des élus pour construire de nouveaux programmes immobiliers, source potentielle de vente de forfaits. Sans renier ce lien quasi mécanique encore établi entre remontées mécaniques et immobilier, et ce au mépris des évolutions de la clientèle, le tableau peut cependant être nuancé, avec de nouveaux positionnements d'opérateurs privés.

Si les programmes engagés par ces acteurs économiques dépendent bien de la gestion foncière locale, donnant d'ailleurs lieu à négociation voire tractations, ils sont aussi marqués par une logique beaucoup plus globale. De fait, l'émergence de lits neufs, commercialisables dans des

stations, autrefois caractérisées par un manque flagrant de capacité d'hébergement, concourt à modifier le positionnement et la « vente » de ces stations dans les catalogues des hébergeurs. La banalisation de lits neufs, plus rentables et professionnels, va de pair avec une débanalisation de lits, par non reconduction notamment des baux de 9 ans sur d'autres sites, devenus moins attractifs. Autant d'éléments qui contribuent à modifier les limites traditionnelles entre stations d'altitude et stations de moyenne montagne. Constat d'autant plus vrai que les variations de l'enneigement des dernières années (bon enneigement et notamment en début de saison pour les sites de moyenne montagne) ont privilégié une redistribution des clientèles vers la moyenne montagne. Les stations d'altitude deviendraient-elles également sensibles à la question de la garantie neige, par le biais de la variable immobilière ?

Ces quelques éléments soulignent que la question foncière et plus particulièrement l'articulation entre foncier et tourisme doivent être intégrées dans le processus de gouvernance. En effet, sous-jacente à la notion de gouvernance en stations, il y a l'idée que l'organisation et l'adaptation d'une station ne seront pas le fruit d'une loi mais bien de l'émergence d'un projet partagé avec le maximum d'acteurs de la station. La gouvernance, c'est en définitive essayer que la structuration d'une station, en différents univers (Gerbaux, Marcelpoil, 2004) devienne un atout pour construire un projet partagé, dans lequel la gestion foncière et immobilière soit réellement articulée avec le devenir du territoire, notamment dans le champ du tourisme.

Conclusions

Des analyses aux perspectives de recherche

En développant une approche territoriale, cette étude, de courte durée et s'inscrivant dans l'optique de la définition d'une recherche pluriannuelle autour de l'articulation des phénomènes touristiques et fonciers, a permis de souligner un certain nombre de conclusions. Ces dernières sont de plusieurs ordres :

La première porte sur la mise à disposition **d'une lecture objectivée des mutations foncières et immobilières à l'œuvre dans les territoires touristiques particuliers que sont les stations de montagne**. L'histoire a souligné le rôle dévolu à l'immobilier dans la construction et le financement des stations. De ce point de vue, pour les stations intégrées, la détention de l'immobilier et des équipements dans les mains d'un même opérateur privé a incontestablement facilité la fluidité du mécanisme. Pour les stations-villages et plus généralement des stations pionnières, bien que créées en dehors de toute planification relative au Plan neige, la philosophie soutenant leur développement fut toutefois identique. L'objectif consistait à développer la station afin qu'elle constitue un facteur d'attractivité suffisant pour justifier d'un séjour et ainsi capter les revenus des touristes. Si les sports d'hiver jouent un rôle crucial, leur existence n'a de sens que parce qu'ils induisent des dépenses liées au séjour. Autour d'un même modèle d'articulation entre loisir et accueil se sont donc développées des Systèmes Touristiques Localisés aux trajectoires divergentes.

Pour la situation actuelle, les analyses ont mis en évidence le rôle central des processus de résidentialités dans l'expression des mutations foncières et immobilières. Ainsi, plus qu'une dichotomie stations d'altitude versus stations dites de moyenne montagne, il convient d'opposer une diversité de situations en fonction de l'intensité de la pression urbaine. L'étude des sites situés en pourtour de l'agglomération grenobloise, et tous soumis à la périurbanisation de l'agglomération alpine, a souligné la diversité des mécanismes en cours et au final, la **variété des chemins de développement mis en œuvre par les territoires**. La gamme de réponses territoriales sur les 3 sites alpins (Saint Pierre de Chartreuse, Sept Laux, Villard de Lans), témoigne à l'envi du poids d'un certain nombre de facteurs, tels l'histoire du développement touristique, la nature et les contours du système d'acteurs, ... Plus largement, l'inscription des stations étudiées dans le contexte territorial particulier qu'est le nord du massif des Alpes, ne peut être oubliée. En effet, la région Rhône-Alpes, avec sa capitale lyonnaise et le Sillon alpin, font partir des régions présentant un tissu urbain dense et des

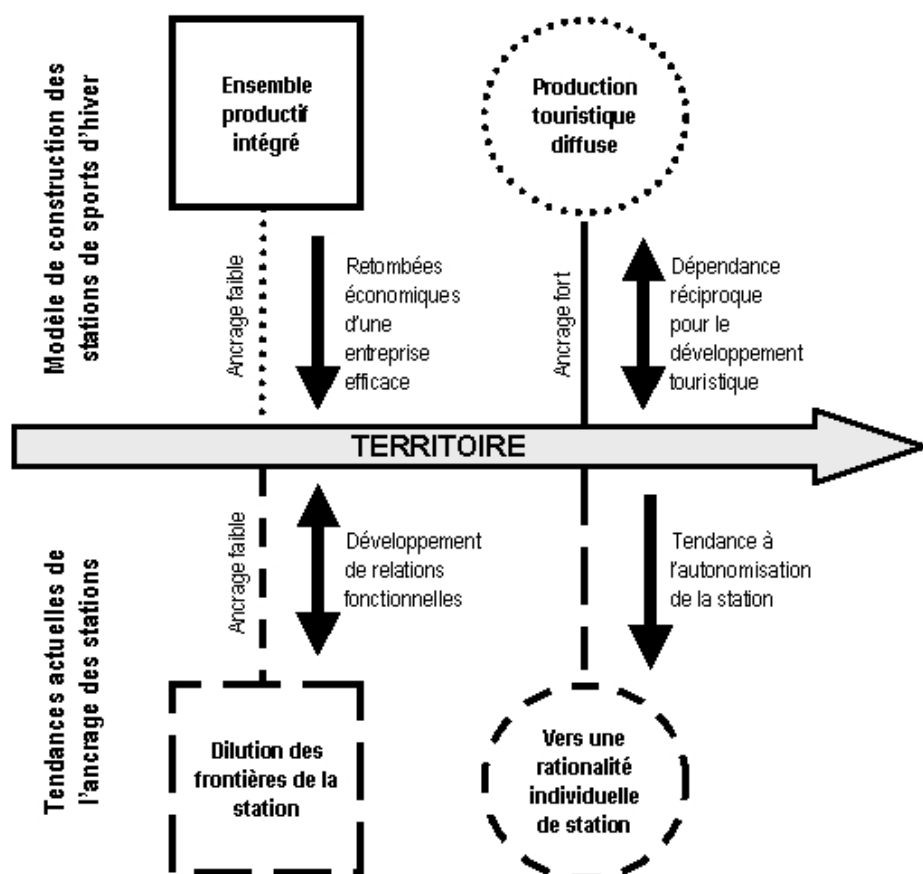
phénomènes de desserrement urbain associés. S'ajoute à cela une topographie montagnarde qui réduit d'autant les surfaces facilement urbanisables. Ces différents éléments contribuent à donner une tonalité particulière aux enjeux fonciers dans ces territoires touristiques, même si ils restent le reflet de tendances lourdes aux échelons national comme européen.

Dès lors, il nous semble indispensable **d'élargir le champ d'intervention géographique de l'analyse des mutations foncières et immobilières en stations**. Ces nouvelles perspectives empiriques concernent la France, avec des investigations possibles à mener dans les Pyrénées comme dans la partie sud du massif des Alpes, mais questionnent également les initiatives développées à l'étranger. L'examen de nouveaux contextes territoriaux ne vise pas uniquement à embrasser plus largement la diversité des stations, mais également à analyser comment les limites traditionnellement établies entre la nature des stations, intégrées ou village, d'altitude ou de moyenne montagne, éclatent sous l'effet des mécanismes en cours en termes de gestion foncière et immobilière. En particulier, les récents programmes immobiliers neufs ont contribué à modifier certains segments de marchés. En termes de réflexion prospective, ces faits porteurs d'avenir devraient être précisés, en abordant une problématique importante : la logique des grands hébergeurs mais également celle des groupes financiers, ces derniers étant certainement les seuls à disposer de la surface financière suffisante pour assurer le financement de la rénovation immobilière à grande échelle dans les stations.

Cet élargissement permettrait d'avancer dans **la formalisation d'une typologie de trajectoires d'évolution des stations, sous l'angle de la problématique foncière**. Cette phase fournirait des éléments quant au degré d'irréversibilité de certains mécanismes dans les territoires touristiques ? En effet, l'évolution concomitante des marchés touristiques et immobiliers questionne aujourd'hui directement le modèle touristique français et remet en cause l'aboutissement des types de stations reconnus. Loin d'assister au maintien, voire au renforcement, de trajectoires qui semblaient jusqu'alors antagonistes, on constate au contraire une inflexion réciproque s'inscrivant en rupture de la séparation classiquement admise entre stations d'altitude et de moyenne montagne. Leurs relations respectives au territoire sont actuellement en pleine évolution et tendent à converger bien que des différences persistent, notamment en termes de volumes de clientèles et in fine d'enjeux économiques.

Tel que le montre le schéma ci-dessous, les frontières construites à l'origine du développement des stations tendent à se diluer. On voit d'une part les stations d'altitude qui développent de nouvelles relations fonctionnelles avec leurs vallées, inversant la relation de dépendance originelle. D'autre part, les stations de moyenne montagne construites sur la base d'une imbrication étroite entre territoire support et entreprise de remontées mécaniques dès

leur conception, évoluent vers une plus grande dissociation des deux entités. Dans tous les cas, la relation au territoire constitue une variable « adaptative », sur laquelle les entreprises de remontées s'appuient. En retour, cette vision « flexible » du territoire interroge le modèle classique d'aménagement par les sports d'hiver : est-ce la station qui soutient le développement des territoires ou la dynamique des territoires qui leur offre les ressources nécessaires à leur maintien ?



Source : François, Marcelpoil, 2006

L'analyse de ces mécanismes fonciers et immobiliers, en articulation ou confrontation avec le tourisme, se doit de prendre en compte **une veille prospective**, en intégrant des faits porteurs d'avenir. De ce point de vue, la nature des résidentialités est un paramètre fort incertain. Ainsi, comme le souligne C. Vignal (2005), les situations de double résidence et de pied-à-terre urbain sont appelées à se développer du fait de l'évolution des conditions d'emploi et de travail (regroupement du temps de travail, affranchissement de la contrainte du lieu professionnel, mise en service de moyens de transport rapides), même si aujourd'hui, ces flux

demeurent encore quantitativement limités. De plus, ces situations sont encore fortement différenciées socialement : les professions intellectuelles, les cadres et certains indépendants peuvent plus facilement partager leur vie entre deux lieux de résidence que les ouvriers et les employés. De même, il nous faudra intégrer les évolutions rapides des clientèles, leurs exigences. Dans ce cadre, le recours à Internet peut contribuer à modifier les contours du marketing, avec une place accrue pour les conditions d'hébergement et services associés⁵⁰.

Ces premiers éléments rebondissent sur le second axe de l'étude : **la nature et la pertinence des outils et leviers d'intervention en matière de gestion foncière dans les stations. Ces leviers d'action** portent sur les outils, procédures et autres dispositifs dont peuvent se saisir les acteurs locaux, et notamment les autorités organisatrices responsables de la gestion foncière de leur territoire. Dans ce domaine, les outils d'urbanisme, particulièrement les PLU, sont souvent décriés car ne permettant pas de maîtriser au mieux l'affectation touristique des logements. Au-delà de leur efficacité, c'est l'ensemble de la démarche de planification spatiale des stations qui est à apprécier. Ceci passe par la prise en compte des paramètres touristiques, analytiques et prospectifs, mais également de l'histoire du site et de son contexte politique. En effet, nos analyses de terrain ont montré qu'à la classique interrogation sur l'adéquation des outils de gestion foncière aux enjeux locaux, il convenait de substituer un questionnement plus large notamment autour d'un tryptique élus-orientations stratégiques-outils. Plus largement, les enjeux du développement durable doivent trouver leur place dans les documents d'urbanisme tels les PLU ou à une échelle plus large, les SCOT. D'ailleurs, l'élaboration d'indicateurs fonciers ne pourrait-elle pas s'inscrire dans une mesure de la performance des stations et du degré de durabilité de leur développement ? Sur un plan plus opérationnel, il est à constater, à déplorer diront certains, qu'aucun guide de bonnes pratiques n'existe sur les outils des politiques foncières locales, appliqués à la spécificité institutionnelle des communes supports de station⁵¹.

En continuité, émerge un questionnement sur **la pertinence des échelons de réflexion** relatifs à l'urbanisation de loisir⁵². Quelles peuvent être les incidences en termes de périmètres de

⁵⁰ Ainsi, une étude récemment commandée par Expédia, leader du voyage en ligne, révèle que « les internautes deviennent de plus en plus leur propre agent de voyage en créant leur voyage sur mesure : ils veulent choisir leur mode de transport, leurs dates e voyage, leur hôtel ainsi que leurs activités sur place. Internet n'est plus le lieu de la dernière minute uniquement ni celui du prix le plus bas ».

⁵¹ Ainsi, si on se réfère au document édité en 2004 à l'initiative de la Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Habitat, et portant sur les outils des politiques foncières locales, rien n'est spécifiquement mis en avant pour le tourisme, alors que les activités agricoles ou les infrastructures de transport font l'objet de chapitres particuliers.

⁵² Ainsi, certains auteurs tels Trapitzine (2005) considèrent que la raréfaction de l'offre de logements est à chercher dans la décentralisation de l'urbanisme : « *le pouvoir de décision en urbanisme dévolu aux 36 000*

gestion et de progression des démarches intercommunales (Vlès, 2006). Les réflexions peuvent également dépasser l'injonction des regroupements intercommunaux et ainsi, se fonder sur des entités plus larges, distancées du marquage politique local, pour aborder les thématiques de la gestion foncière et immobilier comme de véritables enjeux pour l'avenir des sites⁵³.

Cependant, les initiatives analysées dans différentes stations de divers contextes territoriaux semblent parfois en contradiction flagrante avec des orientations avancées dans certains documents cadres. C'est le cas avec les recommandations du Livre Blanc des Alpes du Nord (2003) qui stipulent ainsi que *«la priorité est à l'amélioration de la qualité de l'offre touristique et son juste positionnement concurrentiel par opposition au simple accroissement quantitatif de l'offre»*. Et de préciser que les projets devront répondre aux contraintes suivantes : *«priorité aux réaménagements de domaines skiables existants plutôt qu'à l'extension ; réhabilitation de l'immobilier de loisirs et amélioration du cadre urbain des stations ; limitation des développements quantitatifs de l'offre d'hébergements et d'équipements ;»*. Nous en sommes parfois loin dans la plupart des sites de stations de montagne,.....

In fine, l'ensemble de ces réflexions militent pour une réelle prise en compte de la territorialité des stations de sport d'hiver et implique une remise en cause des politiques de filière en matière touristique. Comment peut-on avancer vers des modalités de gouvernance du développement territorial, associant élus, professionnels du tourisme et population locale mais articulant également aspects touristiques et résidentialités ? Dans le même esprit, faut-il poursuivre les démarches prospectives à la stricte échelle des stations, ou ne doit-on pas enfin, réellement élargir le regard et mener des diagnostics et des réflexions prospectives sur des entités fonctionnelles, au sein desquelles les stations ne constituent qu'une composante parmi d'autres, en interrelation avec les autres paramètres.

maires français en 1982 crée alors difficulté en ce sens où les grandes questions d'urbanisme ne sont appréhendables qu'à une échelle géographique plus large que la seule commune et que les maires n'avaient que rarement eu l'occasion de traiter le problème de la production foncière. Simultanément, le montée de la contestation écologique et la pression des associations locales les amenaient à gérer leur urbanisme en fonction des préférences immédiates de leurs électeurs sans s'occuper de produire du foncier équipé ni de loger les populations défavorisées ».

⁵³ En Savoie, le périmètre de l'Assemblée des Pays Tarentaise-Vanoise, créé le 4 mars 2005 et regroupant 43 communes et 50 000 habitants, s'est donné comme objectif, la définition d'un projet de territoire qui donne une vision à 10-15 ans ; Dans ce cadre, un volet foncier a été initié. Pourquoi ne pas en faire un lieu de débats, d'échanges autour des prospectives foncières et immobilières, sous forme de scénarii d'évolution de la consommation foncière, d'enjeux plus globaux notamment autour de la ressource en eau,... et ainsi tenter d'aller vers un instrument d'inflexion des stratégies d'aménagement vers une gestion plus durable du foncier dans les territoires touristiques.

Références bibliographiques

AFIT, 200, Carnet de route de la montagne – de l'écoute des clients à l'action marketing, Paris : Ed. AFIT.

BOINO P. (2003) : Les paradoxes de l'essor périurbain, La lettre d'infos du CAUE 69, n°23.

BOUMEGGOUTI D, (ÉD.), 2005, Le périurbain : une zone touristique d'avenir ?, *Revue Tourisme (ERIT)*, Acte du colloque sur le tourisme en milieu périurbain, Toulouse, 10-12 mars, 172 p

BRIQUEL V., 2001, « L'avancée de la périurbanisation dans les Alpes du Nord françaises et ses liens avec la croissance démographique », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, pp. 21-40.

BRIQUEL, V., 2001, « L'avancée de la périurbanisation dans les Alpes du Nord françaises », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, pp. 21-40.

CAMAGNI R., MAILLAT D., MATTEACCIOLI A.,(ÉD.), 2004, *Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local*, Neuchâtel, EDES, 298 p.

CIAT (2003) : Quelle France rurale pour 2020 ? Contribution à une nouvelle politique de développement rural durable. Etude prospective de la DATAR, 59p.

COLLETIS G., PECQUEUR B., 1993, « Intégration des espaces et quasi intégration des firmes : vers de nouvelles rencontres productives », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°3, pp 489-507.

CUMIN, G., 1970, « Les stations intégrées », *Urbanisme*, n°116, pp. 50-53.

DAVEZIES L., LEJOUX P. (2003) : Un train peut en cacher un autre. Derrière l'économie productive, attention à l'économie présentielle, communication Colloque ASRDLF concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales, Lyon, les 1-3 septembre.

DGUHC (2004) : Politiques foncières locales. Prendre en compte le foncier dans le projet de territoire. Les outils, Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, mars, 63p.

DUBŒUF, T., 2006, « Pouvoir local et stratégies foncières en stations de montagne françaises : quelle durabilité du développement touristique local et quels enjeux pour la gouvernance ? », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, pp°33-41.

ESPACE RURAL (2005) : Le foncier sous la pression des néo-ruraux, n°84, mai.

ESPACE RURAL (2006) : Montagnes : le foncier atteint des sommets, n°88, mars.

EXPEDIA (2006) : Près de la moitié des acheteurs de voyage en ligne optent désormais pour le Voyage sur Mesure, communiqué de presse du 7 mars 2006.

FRANCOIS, H., 2004, « Le tourisme durable, une organisation du tourisme en milieu rural », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°1, pp. 57-80.

FRIGGIT J. (2004) : Le prix des logements en 2004 : quelques anomalies historiques, article disponible sur <http://www.foncier.org>

GILLY, JP., LEROUX, I., WALLET, F., 2004, "Gouvernance et proximité", in Pecqueur B., Zimmermann JB. (2004), *Economie de proximités*, Eds Hermès, Lavoisier, 264p.

GIS (2005) : Les prix de l'immobilier parisien : peut-on parler de bulle ? », Débat organisé dans le cadre du GIS Socio économie de l'habitat.

- GRANOVETTER M. (1985), Economic action and social structure: the problem of embeddedness, *American Journal of Sociology*, Vol. 91, N°3, p. 481-510
- GUILLAUD-LAUZANNE A.-L., 2004, « Les conflits de pratiques foncières entre périurbanisation et Parc Naturel Régional – Le cas du PNR Chartreuse », *Mémoire de maîtrise sous la direction de DUVILLARD S.*, Institut de Géographie Alpine, Grenoble, 113 p.
- KASZYNSKI M. (2005) : Les EPF après la loi sur la cohésion sociale, in *Etudes foncières*, n°113, janvier-février
- LACAZE JP. (2006) : La crise du logement et la compétitivité des territoires, in *Futuribles* n°317, mars.
- MARCELPOIL, E., 2006, Activités économiques et ancrage territorial : l'exemple des stations de montagne, Rapport de recherche intermédiaire, Région Rhône-Alpes.
- MARCELPOIL, E., FRANCOIS, H., 2006, « Les processus d'articulation des proximités dans les territoires touristiques : l'exemple des stations de montagne », Workshop international, Dynamiques territoriales : quelles nouveautés ?, Mars, Annecy.
- MARCELPOIL, E., FRANCOIS, H., 2006, « Les processus d'articulation des proximités dans les territoires touristiques : l'exemple des stations de montagne », Workshop international, Dynamiques territoriales : quelles nouveautés ?, Mars, Annecy.
- ODIT (2006) : Analyse des interactions entre intercommunalité et tourisme. Cas particulier de la montagne », *Mémoire collectif de l'IRA de Lyon*, promotion 2005-2006, 12 p.
- ODIT (2006) : Tourisme et urbanisme, Pour une meilleure prise en compte du tourisme dans le domaine de l'urbanisme, Note de travail, le 22 juin 2006
- PERRET J., 1992, *Le développement touristique local. Les stations de sports d'hiver*, thèse de doctorat en économie du développement, réalisée à l'Université Pierre Mendès France sous la direction de Courlet C., Cemagref.
- PERRET, J., 1994, *Le développement touristique local – Les stations de sports d'hiver*, Paris : Cemagref.
- PERRET J., MESSAD S. (1995) : Les stations de moyenne montagne, enjeux socioéconomiques et capacités d'adaptation-1. Etat des lieux, rapport pour l'AFIT-SEATM-DATAR (Commissariat des Alpes du Nord), Grenoble, 57p.
- PERROUX, F., 1961, *L'économie du XX^{ème} siècle*, Paris : PUF.
- PIALAT, G., 1970, « Urbaniser la montagne ? », *Urbanisme* n° 116.
- PREAU, P., 1968, « Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver », *Revue de Géographie Alpine*, n°1, pp. 127-141.
- Préfecture de la Région Rhône-Alpes (2003) : Livre blanc des Alpes du Nord, décembre, 25p.
- Rapport de la Cour des Comptes (2005) : L'intercommunalité en France, La documentation française, décembre.
- SADDIER, M., 2005, Foncier-logement : les territoires touristiques et frontaliers sous haute pression, Rapport au Premier Ministre, décembre.
- SEATM, 2000, Contribution du tourisme au développement durable de la moyenne montagne,
http://www.tourisme.gouv.fr/fr/navd/mediatheque/publication/attractivite/contribution_dev_montagne.jsp, consultée le 12.04.2006.

TAILLANDIER M. (2006) : Etrangers dans les campagnes : un facteur de développement économique des espaces ruraux ? in Actes du colloque, Les étrangers dans les campagnes, CERAMAC, Presses universitaires Blaise Pascal.

TRAPITZINE R. (2005) : La gouvernance territoriale dan la transformation de l'espace, in Etudes foncières, n°113, Janvier février

VIARD, J., 2000, « Le tourisme durable, essai de définition », in Actes de la dixième université d'été du tourisme rural – Vers un tourisme durable, Manosque : CNRTER

VIGNAL C. (2005) : « Villes sans bornes », in Etudes foncières n°114, mars-avril.

WIEL M. (2005) Et si la crise du logement était structurelle ?; in Etudes foncières n°114, mars-avril 2005

WOZNIAK, M., 2002, « Les stations de ski : quelles représentations des clientèles pour quel bâti ? », Revue de Géographie Alpine, n°4, pp. 17-31.

Liste des acteurs rencontrés

1) Sur le site de Saint Pierre de Chartreuse

Sestier Sylvie (Victoria)
Sestier Christophe (Beau site)
P. Dallung (la scia)
F. Robert (Arcabas)
N. Ducastel (foyer de fond)
M. Jambon
M et Mme Itchenko
Georgin / Sestier
B. Gaude (camping)
JF Galeazzi 29/06
La friandine
H. Marin
Renaudin (ESF)
C. Roux
A. Rougier (MNEI ex -CM PNRC)
M et Mme Koch
M. Belanger (Mohair et cimes)
M Charlet (correrie)
E. Provost (RM)
L. Fouque (Pedibus)
V. Brisard (les gens d'air)
M. Reignier
Damien (Cartusiana)
Franck Bailleux (ex CM Com PNRC)
Maire Saint-Pierre-de-Chartreuse
Réunion PNRC / ADT
B. Guicherd + discussion informelle - CP Ancrage
Foncia - Andrevon
OT SPC (Carole + Valérie)
Philippe Humbert + projet Région - site internet

2) Sur le site des Sept Laux

M. Jean PICCHIONI, Maire des Adrets, président du SIVOM des 7 Laux
M. Léon BOUCHET-BERT-PEILLARD, Maire de Theys
Mme Claude BOULLIER, Maire de La Ferrière d'Allevard
M. Julien NOËL, Chargé de projet ORIL, adjoint de G. Marchand à la SEM T7L
M. JOURDAN, Chargé de mission urbanisme à la Mairie des Adrets
M. BARROS, 1^{er} adjoint au maire de La Ferrière d'Allevard
M. Yvon CHARLES, agence immobilière Immovac-LBI Immobilier (Prapoutel)
M. le directeur de l'agence Club Sirius (Prapoutel)
M. Le directeur de l'École de Ski Française des Sept Laux

3) Sur le site de Villard de Lans

Maire de Villard-de-Lans 2005 : Adoption PLU et Révision.
Maire de Villard-de-Lans 1980 : Adoption POS.
Responsable Urbanisme de Villard-de-Lans en 2006 : Adoption et Révision PLU.
Responsable Urbanisme de Villard-de-Lans en 2002 : Elaboration du PLU.
Président du syndicat agricole.
Directeur Parc Du Vercors (Charte en cours de renouvellement) et/ou responsable chargée plus spécifiquement de la question développement.
Responsable Urbanisme au sein de la CCMV (Communauté de communes du Vercors).
Agences immobilières.
Notaire.
Office du tourisme.
Responsable SEVLC (Société d'équipement de VDL et Corrençon) : Société privée.

4) Sur les sites de Chamonix et des Contamines-Montjoie

C. VIROLE, ODI France
D. PAGE, Directeur des services municipaux, Les Contamines Montjoie
O. MUSSET , Directeur des remontées mécaniques, Les Contamines Montjoie
D. ROLLAND, Responsable du service de l'urbanismes, commune des Contamines Montjoie
S. HORELLOU, Maire de la commune des Contamines Montjoie
B. PERRIER, chargé de mission Montagne, DDE 74
C. CERRATE, DDE 74
L. THIVEL, DDE 74
J.B. KOLODIER, président de l'association des commerçants de la commune des Contamines Montjoie
F. BIDAUT, Compagnie du Mont Blanc, Chamonix
M. CHARLET, Maire de Chamonix
M.J. COUTET, élue aux affaires sociales, commune de Chamonix
J.M. BONINO, chargé du service urbanisme de la mairie de Chamonix

5) Entretiens globaux relatifs à la dynamique foncière et immobilière

Mme Philippe, sous-préfet de l'arrondissement d'Albertville
M. Bompas, chargé de mission DDE Savoie
Mme Thivel, chargée de mission DDE Haute-Savoie
M. Laruz, chargé de mission de l'Assemblée de Pays Tarentaise Vanoise
M. Sales, Dg de la SMA, gestionnaire des remontées mécaniques des Arcs, et depuis septembre 2006, responsable du site de Serre Chevalier
Mme Lagurgue, responsable urbanisme, mairie de Flaine
M. Capelleti, directeur général des services, Communes des Allues, support de la station de Méribel
M. Saragoza, maire de Tignes
M. Nourygar, Compagnie des Alpes,