

LES STATIONS DE MOYENNE MONTAGNE ÉBRANLÉES PAR LE DÉVELOPPEMENT DES LOISIRS DE PROXIMITÉ : L'EXEMPLE DE DEUX STATIONS PÉRIURBAINES DE GRENOBLE¹

Hugues Francois

Cemagref Grenoble – UR DTM
Domaine universitaire
2 rue de la papeterie
BP 76
38402 Saint-Martin-D'Hères Cedex
Grenoble
France
hugues.francois@cemagref.fr

Sylvain Billet

TerriScope
35, rue des Alliés
38100 Grenoble
France
sbillet@terriscope.fr

Résumé.

Le modèle de développement des stations de sports d'hiver françaises, soutenu par l'État dans le cadre du Plan neige, se fonde sur une dynamique de promotion immobilière favorisant l'affirmation d'un modèle économique reposant sur le séjour et les dépenses touristiques qu'il entraîne. Aujourd'hui, ce mode de développement local est directement remis en cause à la fois par l'émergence de nouvelles formes de résidentialités qui induit une concurrence pour l'accès au foncier et aux hébergements, et par la croissance des courts-séjours. Afin de préciser l'impact de ces phénomènes sur le fonctionnement des stations de montagne, cet article propose une approche comparative entre les stations de moyenne montagne des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse, toutes deux situées dans la proximité de la ville de Grenoble.

Mots clés : Station de sports d'hiver, périurbanisation, court-séjour, immobilier de loisir.

Codes JEL : R33, R52, L83.

Abstract. Mid-mountain Resorts Shaken by the Development of Nearby Leisure Activities: The Example of Two Periurban Resorts near Grenoble

The development pattern of French ski resorts was supported by the State in the framework of the *Plan neige* (Snow Plan). It was based on a real-estate orientation which encouraged an economic model based on long-term stays and related vacation expenses. This policy was directly driven by the central State and ignored local particularities. Thus, the logic of the "third generation model" stemmed from growth pole theory where the resort was seen as the core for all the dynamics of the economic system. Inspired by a Fordist point of view, today resorts have to deal with complex factors of rigidity which limit their resilience. This model of local development is now directly questioned both by new housing developments in rural areas, which lead to stiffer competition in real-estate, and by the increase in importance of short-term visits. Mid-mountain resorts, which are more accessible, more attractive for

¹ Cet article s'appuie sur des travaux réalisés au Cemagref de Grenoble, Unité de recherche Développement des Territoires Montagnards (DTM), dans le cadre du programme de recherche « Nouvelles pratiques touristiques en zone de montagne : vers un renouvellement des pratiques de gestion foncière ? », en collaboration avec l'UMR PACTE-Territoire, financé par la Direction du tourisme et coordonné par E MARCELPOIL (Cemagref de Grenoble, UR DTM).

lodging (with less standardised houses and apartments) and where leisure is more affordable, are more concerned by these new problems, especially in the context of suburbanisation. Resorts located close to agglomerations can thus be considered as laboratories for these growing trends. In order to identify the impact of these changes on the functioning of ski resorts, this article aims to compare the mid-mountain resorts of “Sept-Laux” and “Saint-Pierre-de-Chartreuse”, both located near Grenoble. The first resort is directly linked to the Third generation model: it is disconnected from the city below but it has a limited number of apartments (which are standardised ones) due to its history. On the other hand, Saint-Pierre-de-Chartreuse can be considered as a “village resort” where tourism lodging is mixed with residential housing. The comparison between these two case studies highlights the impact the overlapping of the dynamics of new residential practices and short visits in relation to the local base of resorts. In both cases, the growing demand for leisure has similar impacts on local supply offer but different consequences for local development. In Sept-Laux, suburbanisation has especially affected the village and has really influenced its economic model (and its economic balance) in the production of leisure for excursionists. In contrast, Saint-Pierre-de-Chartreuse has been directly impacted by the “residentialisation” of – less standardised – tourism lodgement leading to a disconnect between the locality and the resort where both of them were previously tightly linked together: the tourism activity no longer represents a source of income for local people and the activity of the resort no longer needs to rely on lodging capacity.

Key Words: Ski resorts, suburbanisation, short term stays, leisure-related real-estate.

JEL Codes: R33, R52, L83.

Introduction

En France, les stations de sports d’hiver se sont construites dans le contexte de la centralisation. Elles sont le fruit d’une véritable doctrine de l’aménagement de la montagne (Knafou, 1978; François, 2007) portée par l’État, tout d’abord avec la mise en place de la Commission Interministérielle de l’Aménagement Touristique de la Montagne (CIATM) puis d’un service dédié, le Service d’Études et d’Aménagement Touristique de la Montagne (SEATM). Le caractère dirigiste et les rigidités de cette doctrine ont contribué à alimenter la critique (Cognat, 1973; Arnaud, 1975). Cette critique prend aujourd’hui un nouvel élan questionnant la capacité d’adaptation du modèle aux enjeux actuels au point que certains estiment que la montagne est « *victime* » des sports d’hiver et de l’univers désenchanté des stations². Le modèle vieillissant doit effectivement affronter de nombreux défis (équipements anciens, aléa météorologique et changement climatique, marché touristique mature et évolution des pratiques). Les stations de moyenne montagne apparaissent les plus concernées comme en témoigne la multiplication des politiques publiques de “diversification” touristique³.

² Par exemple, le Monde Diplomatique de février 2008 publiait un article intitulé « Trop de béton, plus assez de rêve. La montagne victime des sports d’hiver », P. Descamps, 20-21.

³ Depuis 1995 la Région Rhône-Alpes a engagé la politique des contrats « entreprise station », prolongée en 2002 par les contrats de « station moyenne » dont l’objectif est d’organiser la cohérence d’une offre composite et diversifiée. En 2003, cette initiative trouve un écho dans le département de l’Isère avec la mise en place des contrats de « développement diversifié », politique innovante qui a depuis fait des émules dans les départements de Savoie et de Haute-Savoie. Dans les Pyrénées, la constitution des pôles touristiques,

Cet ensemble de politiques publiques est également révélateur d'une évolution majeure de l'accompagnement du développement des stations : le Plan neige marqué par l'intervention de l'État a laissé sa place à la décentralisation. Si le modèle porté par le pouvoir central concerne essentiellement les stations que ses services ont désignées comme celles de « troisième génération », c'est-à-dire *ex-nihilo*, les collectivités locales, notamment les communes, interviennent en marge selon une logique de « volontarisme local » (Perret, 1992). Il y a eu là un véritable effet d'entraînement des pratiques d'aménagement du territoire : les collectivités locales sont présentes dans le sillage de l'État qui joue le rôle de chaland. Si les moyens diffèrent, les intentions demeurent et les certitudes également. Avec le retrait de l'État, nous assistons aussi à une forme de libération de la pensée aménagiste. Au modèle imaginé par les services administratifs se substitue une nouvelle conception qui privilégie une approche plus proche du terrain et plus pragmatique. Les remontées mécaniques ne sont plus automatiquement considérées comme la locomotive du développement local (Lorit, 1991; Pascal, 1993) : leur capacité à entraîner l'économie est désormais tributaire de leur propre efficacité.

Cette évolution majeure a des implications profondes sur l'ancrage territorial des stations et sur leur modèle économique. Entre autres, le fonctionnement des remontées mécaniques n'est plus impérativement orienté sur une fréquentation de séjour (François et Marcelpoil, 2007). Parmi les perturbations avec lesquelles les stations doivent composer, les nouvelles pratiques touristiques et / ou de loisir ainsi que les nouvelles formes de résidentialité remettent en cause la contribution du tourisme au développement local.

En premier lieu, la dissociation croissante entre lieu de résidence et lieu de travail touche directement les territoires porteurs de tourisme rendus attractifs par leurs fonctions de loisirs recherchées par les nouveaux habitants (Bryant, 2005). Aux conflits d'usage avec la clientèle touristique, habitants temporaires du territoire (Knafou et Violier, 2005), s'ajoute donc, dans le contexte des stations, la concurrence pour l'accès aux logements. Par ailleurs, à la diminution de l'offre d'hébergement touristique s'ajoute le morcellement du temps consacré aux pratiques récréatives (Cofremca, 2000) et la croissance des pratiques de loisirs de proximité (Lazzarotti, 1994, 2005). *De facto*, l'affirmation de ces phénomènes perturbe directement le modèle de séjour, supposé assurer à la fois le remplissage des remontées mécaniques, et source des retombées locales liées aux dépenses touristiques inhérentes au long séjour (notamment hébergement et restauration). Les stations localisées à proximité de centres urbains constituent de véritables laboratoires pour l'observation de ces tendances et de leurs conséquences.

La dynamique de périurbanisation de l'agglomération grenobloise reconnue (Briquel, 2001) concerne plusieurs stations dont celles des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Elles se situent toutes deux dans un isochrone de quarante minutes par rapport à la ville de Grenoble et connaissent un fort développement de la fréquentation de proximité. Les responsables d'exploitation des remontées mécaniques des deux sites estiment que cette dernière représente entre 75 et 85 % de leur chiffre d'affaires respectif. Si la proximité d'une grande agglomération fut un critère de choix important pour cette étude, la carte n°1 montre néanmoins la diversité des lieux d'origine de la

soutenus par l'antenne Pyrénées – Massif Central du DEATM dont le responsable, M. Rouffet est également auteur du rapport « *Contribution du tourisme du développement durable de la moyenne montagne* » (SEATM, 2000), s'inscrivent dans une dynamique similaire.

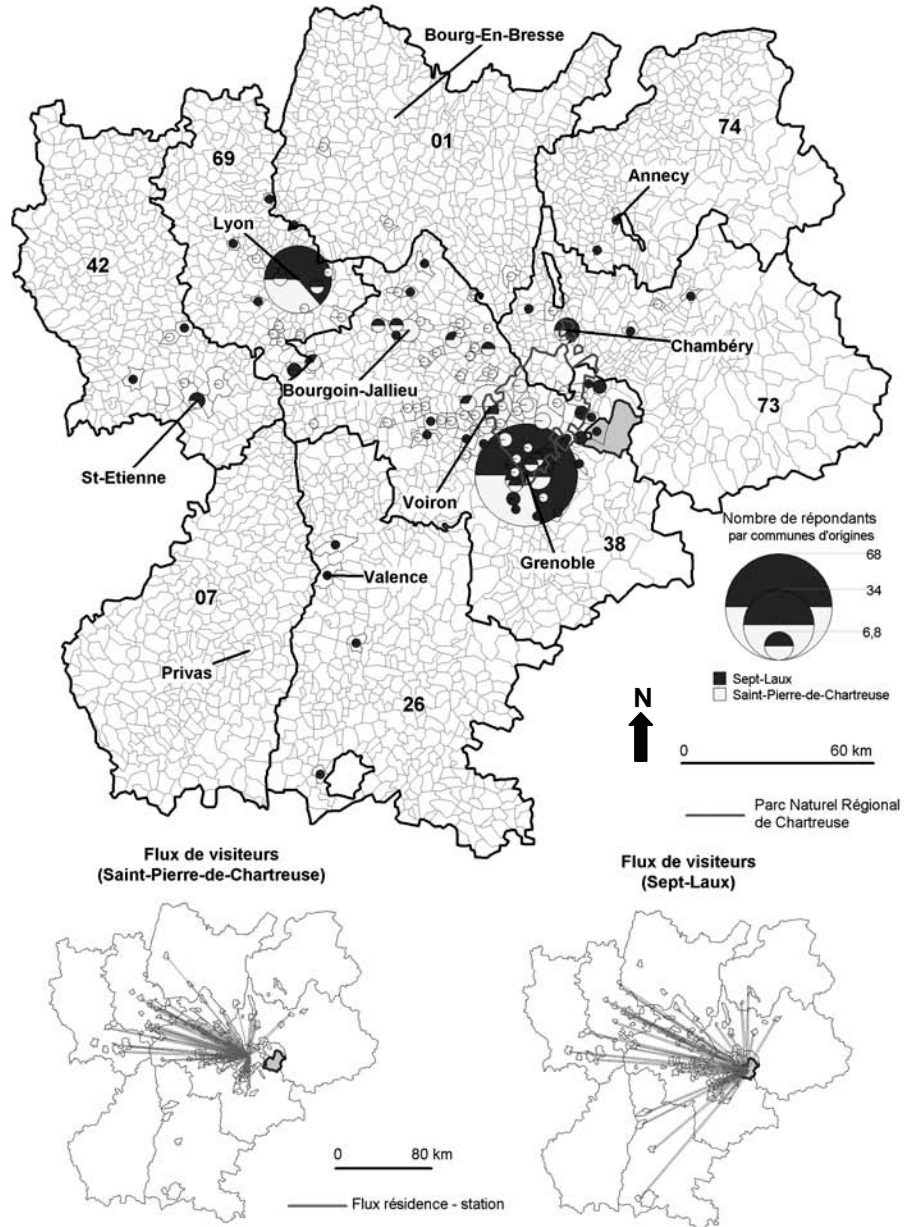
clientèle de proximité. Ces deux stations constituent par ailleurs des contextes contrastés pour accueillir de nouveaux habitants permanents.

- D'un côté, les Sept-Laux s'inspirent directement du modèle de troisième génération mais fait figure d'une réalisation incomplète du point de vue immobilier. Après de nombreuses années difficiles, la proximité contribue aujourd'hui au bon fonctionnement de la station, notamment des remontées mécaniques.
- De l'autre, Saint-Pierre-de-Chartreuse est une station pionnière directement intégrée au village. Fruit du volontarisme fort de la collectivité, le bon fonctionnement des remontées mécaniques dépend de leur capacité à impulser une dynamique touristique locale directement menacée par les effets de la proximité urbaine.

La comparaison de ces deux entités a donc pour objectif d'isoler les effets différenciés de la proximité urbaine qui sont propres aux différentes catégories de stations afin de cerner leurs marges de manœuvres respectives. En amont de ce choix nous souhaitons tester l'hypothèse selon laquelle la distinction fonctionnelle entre l'espace du tourisme et celui de l'habitat dans le cas des stations de troisième génération permettait de préserver le séjour touristique des pressions périurbaines, contrairement au cas de la station-village qui serait touchée de plein fouet par ces évolutions.

Notre démarche de recherche s'est appuyé sur une analyse des trajectoires de développement locales et de leur émergence au regard de la genèse des stations de sports d'hiver. Si les résultats issus du dépouillement des archives ne sont pas présentés ici, ils ont néanmoins contribué à alimenter les analyses développées dans cet article. En effet, au-delà des généralités et des typologies, l'histoire de chacun des sites pèse sur leur manière respective d'appréhender les questions liées à la proximité. Ces dernières seront plus directement au centre de notre propos construit en deux temps. Tout d'abord, nous reviendrons sur l'impact de la périurbanisation et de la résidentialisation des stations touristiques. Si cette tendance contribue à remettre en cause le concept de station touristique, nous verrons ensuite qu'elle s'accompagne effectivement de nouvelles formes de développement en laissant la part belle aux loisirs et une fréquentation de proximité. Cet exposé nous permettra alors de conclure sur la convergence des trajectoires de développement des stations de montagne.

FIGURE 1 Communes de résidence des skieurs interrogés dans les stations de Saint-Pierre-de-Chartreuse et des Sept-Laux (Francois, 2007)⁴



⁴ Cette carte repose sur une enquête effectuée au pied des pistes auprès d'un échantillon de 387 skieurs des deux stations durant la saison 2005/2006. Pour plus de précisions sur les choix méthodologiques de cette étude, le lecteur peut se reporter à la thèse réalisée par François (2007). Thèse accessible en ligne sur le site du Cemagref de Grenoble, UR DTM.

Station-village – station intégrée : l’impact contrasté des nouvelles résidentialités

L’étude parallèle des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse révèle en premier lieu des impacts des nouvelles résidences plus ou moins directs sur l’activité de la station touristique. En second lieu, nous constaterons que chacun de ces cas d’étude dispose de marges de manœuvre différenciées.

La périurbanisation touche de plein fouet le développement diffus en station-village

Les stations villages telle que Saint-Pierre-de-Chartreuse, fortes de leur intégration au sein de la population et de la vie locale, jouissent d’une offre de logements touristiques diversifiée : elle se distingue des meublés traditionnels en termes de confort et de caractère. Si leur authenticité constitue un atout touristique (Cofremca, 2000; François, 2004), cet argument joue aussi sur la périurbanisation et dans la recherche de bien être et d’éloignement des centres urbains. Cette double attractivité est propre aux stations-villages qui : « *répondent parfaitement à un besoin de cadre de vie* » (Faréniaux et Verlhac, 2008). De plus, la forte proportion de logements par habitant des communes touristiques constitue un terreau favorable à l’accueil de nouvelles populations. Confrontée à cette nouvelle concurrence foncière, la résidence principale se développe là où l’accueil des touristes était auparavant privilégié.

Ainsi, en Chartreuse, 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 confirme une fuite de l’hébergement touristique au bénéfice de l’habitat permanent : seule l’opération au début des années 1980 a permis d’enrayer une chute constante du taux de résidences secondaires par rapport aux principales. Une approche du phénomène par les permis de construire demandés entre 1995 et 2006 montre une faible progression des nouvelles constructions. Ce résultat contre-intuitif, au regard de l’affirmation du sentiment d’accélération de la périurbanisation chez les villageois, confirme les pressions foncières sur les résidences existantes, contribuant ainsi à réduire la capacité d’hébergement touristique.

De plus, l’analyse des nouvelles constructions ne reflète qu’en partie les réalités périurbaines en lien avec l’immobilier touristique : les transactions n’entraînant pas de modification substantielle de la construction n’apparaissent pas. L’absence de cette donnée ne doit pourtant pas masquer son importance. Il nous faut également mentionner le processus particulier de transformation d’usage interne aux résidences secondaires. Si elles ne changent pas de statut, l’agence immobilière a noté des transactions depuis des propriétaires éloignés (la clientèle traditionnelle des Belges ou du Nord et de l’Est français) vers des personnes plus proches. Ainsi, un comptage sur « Les Granges » (studios classiques en station de 25 à 30 m²) place au premier plan les départements de l’Isère⁵ et du Rhône comptant respectivement 30 et 27 propriétaires, les 25 autres appartements se répartissant entre les départements de Savoie et de Haute-Savoie. L’usage de ces

⁵ Notons d’ailleurs que la proximité peut être « extrême » : un des propriétaires d’appartement dans « Les Granges » réside à La Tronche, commune de l’agglomération grenobloise appartenant au Parc Naturel Régional (PNR) de Chartreuse !

résidences, n'induit pas forcément la notion de séjour prolongé. Au contraire, il s'agit plutôt de conserver un pied à terre pour en disposer à loisir lors de courts-séjours. Ce type de bien n'engendre pas les retombées escomptées du tourisme et échappe probablement au marché de la location.

Plus globalement, la fréquentation en court séjour s'accompagne d'un renouvellement des pratiques touristiques, y compris dans le cas d'une location (les loueurs constatent une nouvelle forme de fréquentation "de groupe" durant les *week-end*). Ainsi, les touristes amènent avec eux l'ensemble des biens complémentaires dont ils auront besoin. Ce type de comportement nous amène donc à jeter un regard nouveau sur le lien entre résidence secondaire et tourisme. Avec des séjours plus fréquents mais plus limités dans le temps "l'utilisation" du territoire de loisirs va croissante sans pour autant trouver son pendant dans les consommations complémentaires. Une part non négligeable de la clientèle, bien qu'en (court) séjour, rejoint le comportement des individus se déplaçant pour la journée et n'effectue que peu de dépenses, voire aucune, en dehors de l'achat de leur forfait de remontées mécaniques. Ce mode de consommation interroge directement l'ancrage de la station sur son territoire support.

La mairie de Saint-Pierre-de-Chartreuse se trouve ainsi prise entre deux feux : d'une part elle insiste sur l'importance de maintenir des lits banalisés, mais, prise entre les pressions de la population locale pour l'accessibilité du logement et les dispositions réglementaires de la loi de la Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), elle participe d'autre part à la transformation d'un hôtel en logement social. En renforcement de cette tendance, confrontée à la concurrence des populations périurbaines, les saisonniers connaissent des difficultés d'accès au logement. Ainsi, dans une dynamique qui peut paradoxalement sembler contre-productive ils sont amenés à participer au phénomène de supplantation des résidences touristiques.

Leur situation apparaît par ailleurs en voie de précarisation. La restructuration des domaines skiables en réponse à la rationalisation des politiques publiques et la maximisation des performances économiques recherchée par les stations, 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 de la station. 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, qu'elle concerne des professions touristiques ou non durant la saison d'été.

Station Plan neige et nouvelles résidences

Aux Sept-Laux, la configuration spatiale de la station joue un grand rôle dans les formes que prend la contrainte périurbaine. Les Sept-Laux présentent la particularité d'être une station multipolaire concernant deux versants, les vallées du Grésivaudan et du Haut Bréda. Si le versant Grésivaudan est soumis à une forte pression périurbaine, la vallée du Bréda, plus éloignée des grands pôles urbains, commence seulement à ressentir une

certaine forme de pression sur son sol⁶, sans commune mesure avec les problématiques de l'autre versant.

Les Sept-Laux ont été construits *ex nihilo* sur les sites d'altitude des communes-supports. Spatialement, cela implique donc une dissociation très nette des villages de Theys, des Adrets et de La Ferrière d'Allevard (implantés aux alentours de 800 - 1000 m. d'altitude) et les sites touristiques, le départ des remontées mécaniques (1300 – 1400 m). Les villages jouent en quelque sorte le rôle d'une "zone tampon" qui amortit, pour l'instant, l'impact de la pression résidentielle. Enfin, il faut signaler que le versant Grésivaudan ne présente qu'un seul site touristique urbanisé, Prapoutel, seul ensemble immobilier à être réellement concerné : « *On compte aujourd'hui une cinquantaine d'habitants à l'année à Prapoutel* »⁷.

Cette évolution pose ainsi la question des services nécessaires à l'accueil d'une population permanente. Un panel de services moindre, car saisonnier et plus délicat à mettre en œuvre, relègue les « prapoutélois » au rang de parents pauvres de la commune. Les personnes économiquement plus précaires risquent ainsi de se voir reléguer dans cette deuxième couronne de la périurbanisation faute d'avoir les moyens de se loger dans l'agglomération (étudiants grenoblois qui se logent à Prapoutel) ou dans les villages proches soumis à une forte augmentation des coûts du logement. Les effets indirects de ces phénomènes se traduisent aujourd'hui par une certaine forme, encore marginale, de résidence permanente à Prapoutel. Si le phénomène prend encore de l'ampleur, la situation risque de se dégrader, faisant de la station le "quartier pauvre" des Adrets.

Des marges de manœuvre différenciées

L'évolution du site doit composer avec l'urbanisme préexistant, un immobilier peu adapté à l'habitat permanent et dont la rénovation, si ce n'est la transformation est un problème de longue date. Les Sept-Laux cristallisèrent dès leur construction des débats quant à l'importance et à la forme des projets immobiliers. Aujourd'hui, la station connaît encore un fonctionnement inhabituel dans lequel, selon l'exploitant, la vente de forfaits à des clientèles de séjour représente seulement 20 à 25 % de son chiffre d'affaires. La structure actuelle de son parc immobilier explique en grande partie une mise en marché limitée à 23,2 % de l'offre potentielle de 9042 lits⁸ :

- L'offre immobilière est inadaptée à la demande ;
- L'offre immobilière est insuffisante car les biens sont souvent réservés à un usage familial ;
- L'absence de structures hôtelières ou para-hôtelières y compris dans les villages en contrebas.

⁶ On évoque notamment une forme originale de périurbanisation « temporaire », avec le cas plusieurs fois avéré à La Ferrière d'Allevard, celui de jeunes couples avec ou sans enfants, qui s'installent au village pour un, deux ou trois ans, le temps de trouver un logement principal moins éloigné des centres urbains.

⁷ Source : entretien avec un responsable de la municipalité des Adrets

⁸ Source :

<http://www.odit-france.fr/fileadmin/pdf/Dossiers-en-ligne/oril-vrt/31-les-7-laux-etat-lieux-immobilier.pdf>.

Pour remédier à ses difficultés immobilières, le site a été, en 2003, pilote dans la mise en œuvre de la procédure d'Opération de Réhabilitation de l'Immobilier de Loisirs (ORIL)⁹. Depuis 2003, 80 appartements sur les 1200 de la station ont fait l'objet de cette procédure, conduisant ainsi à la création du Village Résidentiel de Tourisme du « Pré de l'Arc ». C'est un bilan en demi-teinte, le parc d'appartements concerné représentant à peine 6,67 % de l'immobilier de la station.

Par ailleurs, un projet concernant l'immobilier est en cours de réalisation depuis 2006, assez représentatif des marges de manœuvres dont dispose la station. Le projet a mobilisé les 18000 m² de Surface Hors Œuvre Nette (SHON) de la ZAC des Sept-Laux non utilisés au moment des premiers développements. D'un certain point de vue, les défaillances passées offrent 40 années plus tard une marge de manœuvre foncière et immobilière. Dans sa conception primaire le projet consistait à réaliser de nouvelles constructions type "chalet" regroupant des appartements de grande surface, au minimum 40 m², plus généralement comprise entre 80 et 120 m² par appartement. La volonté affichée par la commune est conforme aux tendances dominantes dans les stations : intégration paysagère et montée en gamme. Dans les faits, le projet retenu a été celui des « Granges des Sept-Laux » mis en œuvre par Optimo-Promotion. A travers ces "granges", la proximité de la station étant acquise, le promoteur met plutôt l'accent sur l'ancrage territorial supposé de son produit. Il s'agit d'« *habiter ce qui est rare* », en mettant en avant « *l'authenticité retrouvée (...) dans un panorama grandeur nature* »¹⁰.

L'objectif poursuivi par la collectivité locale est double : soit ces nouvelles constructions contribuent à la revalorisation immobilière du site, soit elles participent de la résidentialisation du site évoquée précédemment. En effet, le projet engagé par les Sept-Laux se distingue clairement du lot commun. Rien n'est fait pour garantir la pérennité de la vocation touristique de ces nouveaux lits. On parle même ouvertement de la création d'un potentiel « *nouveau hameau* » des Adrets. Une telle reconversion éclairerait d'un jour nouveau les dynamiques en cours actuellement à Prapoutel, notamment du point de vue de la mixité sociale. On peut dès lors s'interroger sur les marges de manœuvres que se construisent les Sept-Laux au sein de ce projet en cas d'affirmation d'un usage résidentiel. Ces réalisations en direction d'un public aisé sont-elles compatibles avec les phénomènes de marginalisation, notamment en termes de service, prenant également place à Prapoutel ?

À Saint-Pierre-de-Chartreuse, l'analyse des permis de construire apporte des informations sur les zones sur lesquelles se concentrent les demandes et sur la nature du bâti neuf ou sur ses transformations. Deux espaces se démarquent clairement des autres :

1. Au sud, sections contiguës AK, AM AN, correspondant principalement à l'espace des hameaux de Saint-Hugues et des Egaux. Zone délaissée par le Plan Pluriannuel de Développement Touristique (PPDT) en 1983, elle semble aujourd'hui particulièrement concernée par l'urbanisation. La pression périurbaine risque ici de banaliser un espace pourtant propice à la diversification touristique orientée vers un tourisme rural plutôt fondée sur la spécificité territoriale (François, 2004). En outre, sur cette zone nous pouvons constater une forte présence des "isérois" qui prennent la plupart du temps le pas sur les

⁹ La procédure d'ORIL a été instituée par la loi n°2000-1208 dite SRU du 13 décembre 2000.

¹⁰ <http://www.optimopromotion.com/optimo-promtion-08.pdf>

phénomène de nature à interroger la pérennité du développement touristique à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Ne serait-on pas en train d'hypothéquer une diversité de l'offre touristique particulièrement marquée par son ancrage territorial ?

En outre, la prégnance du phénomène périurbain mêlée à l'activité touristique a des incidences plus profondes sur l'ancrage territorial de la station. La concurrence pour l'utilisation de certains services peut en effet poser problème. Station familiale, Saint-Pierre-de-Chartreuse assurait jusqu'à présent l'accueil des enfants de touristes et certains services avaient été surdimensionnés dans cette optique. Cependant, face à l'arrivée d'une nouvelle population, la crèche se révèle inadaptée à l'accueil de tous pendant les pics de fréquentation, notamment durant les vacances de février où les loisirs des uns se superposent aux périodes de travail des autres. Par ailleurs, la gestion de la crèche est finalement assurée par des parents périurbains dont l'activité ne dépend pas du rythme des saisons touristiques, voire s'inscrit en négatif de cette activité touristique. Ainsi, la crèche a pu être fermée pendant la saison, en fonction des vacances des grenoblois. De fait, l'incapacité à assurer l'hébergement touristique réduit le lien entre le développement de la station et du séjour ! Par conséquent, elle tend à favoriser la distension des liens entre la gestion des remontées mécaniques et son territoire support.

En définitive, à Saint-Pierre-de-Chartreuse, les pressions foncière et immobilière contribuent à modifier profondément les liens entre la dynamique de l'activité de la station et celle du développement local. Comme nous allons le voir maintenant, cette mutation s'accompagne d'une transformation des loisirs offerts qui contribue à accroître cette dissension. C'est cependant aux Sept-Laux que l'adaptation de l'offre à la fréquentation de proximité est portée à son paroxysme. Pour cette station, la séparation de la zone d'habitat permanent de celle des loisirs est une donnée héritée de sa construction. Dès lors, eu égard au démarrage difficile de l'activité hivernale, la posture locale consiste à favoriser la rationalité économique de la station afin qu'elle ne soit pas un poids pour la collectivité mais plutôt un centre de profit dynamique garantissant directement une partie des emplois locaux.

La nouvelle donne des loisirs de proximité : plus de courts-séjours, moins de retombées économiques

De la station Plan neige au stade de neige

Au sortir des violentes crises des années 90, se pose la question de mettre un terme à l'aventure des Sept-Laux. « *Ce sont le patrimoine immobilier existant et le nombre de propriétaires concernés qui nous l'interdisent* »¹². La qualité du domaine skiable apparaît comme l'élément central du redressement, la station actant finalement le fait d'être la station des grenoblois. La stratégie d'adaptation des remontées mécaniques consiste à assurer une assise économique solide sur la fréquentation de proximité et la fonction stade de neige. Le domaine skiable, source quasi-exclusive de revenu, est donc particulièrement soigné. Il s'agit de rationaliser l'exploitation en restructurant le parc de remontées, afin de

¹² Source : entretien avec un responsable de la municipalité des Adrets.

juguler les déficits liés à sa structure et de conforter l'exploitation des secteurs d'altitude par un enneigement artificiel garantissant le retour à la station en ski.

L'objectif est de proposer 'un produit ski au top'. En parallèle, des moyens spécifiques de mise en marché afin de capter la clientèle de proximité sont mobilisés. Cette clientèle potentielle émane essentiellement des bassins urbains de population de Chambéry, Lyon, et surtout Grenoble. Cette dernière présente l'image d'une ville dynamique, jeune et étudiante, sportive, et très liée aux technologies innovantes. La politique de communication et de mise en marché du produit colle sur tous les points à cette représentation. Les Sept-Laux ont ainsi mis en place une politique tarifaire agressive pour capter la clientèle étudiante, qui dispose de moyens de consommation limités, mais de plus de temps libre que les autres consommateurs potentiels. En semaine et hors vacances scolaires, la station "casse" le prix des forfaits sur présentation d'une carte d'étudiant, communique sur ce terrain, la qualité du domaine et le « bouche à oreille » faisant le reste. Dans la même logique, le forfait en semaine est avantageux pour les autres tranches de la population, la station jouant sur le développement des R.T.T. pour capter les jeunes actifs de la vallée, ainsi fidélisés au-delà de leur vie estudiantine.

Les Sept-Laux, à l'instar d'autres stations de proximité de la région grenobloise ont développé un outil Internet fort efficace. Les webcams placées sur le domaine se révèlent un outil de communication pertinent au regard de la clientèle étudiante. La Société d'Economie Mixte (SEM) des Sept-Laux a également développé des relations privilégiées avec des forums de sports de glisse. Les Sept-Laux jouissent d'une bonne réputation sur ces forums, entretenue par quelques 'gestes', comme l'ouverture anticipée et exclusive pour les représentants de Skipass un petit matin ensoleillé suivant une grosse chute de neige nocturne. Ces bonnes relations s'inscrivent dans la logique, puisque les membres de ces forums (jeunes actifs, étudiants en majorité) sont le cœur de cible de l'entreprise, laquelle est perçue comme répondant efficacement à leurs attentes concernant un domaine skiable varié, de qualité, accessible, bon marché et orienté vers les nouvelles glisses. Ce pan de l'offre a profité de la restructuration du domaine, avec un *snowpark*, un *boarder-cross* et un *half-pipe* quasi-unanimement reconnus comme 'de qualité' par les clients et pratiquants avertis. L'organisation de quelques compétitions de nouvelles glisses vient renforcer périodiquement cette image de station jeune et sportive. Dans le même esprit, l'installation du « Télécombi¹³ » du Grand Cerf (saison 2005-2006) fait l'objet d'une communication mettant en avant les caractéristiques innovantes de l'appareil et la modernité de la station.

En dix années, la station s'est donc dotée d'un outil de production efficace, rentable et particulièrement adapté à son marché. La politique de rigueur a porté ses fruits pour ce qui concerne les équilibres financiers, mais la station s'est en outre payé le luxe de devenir une station de sports d'hiver de premier plan en termes de débit des remontées, de kilomètres de pistes ouvertes au public et de garantie d'enneigement. Sa stratégie marketing a elle aussi été bien pensée permettant une progression constante du chiffre d'affaire ces dernières années.

¹³ Le concept du Télécombi repose sur la modularité des éléments de transport, qui permet au gestionnaire du domaine de composer un téléphérique associant cabines type « œuf » et sièges à 6 places. L'argumentation commerciale du fabricant repose sur l'utilisation multi-usage et multi-saisonnière du transport câblé.

Aujourd'hui, le gestionnaire de la station ne joue pas l'avenir de l'entreprise de remontées mécaniques sur la réalisation de nouvelles constructions, la vocation touristique des nouveaux lits ne conditionnant pas l'avenir d'un système qui, pour l'instant, repose essentiellement sur la proximité. Suite à une progression exceptionnelle dans le 'Top 100' des exploitants de domaine skiable du magazine Montagne Leaders (2008), le directeur de la SEM des Sept-Laux témoigne de ce modèle atypique : « *la performance de cette année tient dans le fait que notre chiffre d'affaires a progressé sans qu'un seul lit ne soit créé* »¹⁴. Malgré tout, ce positionnement exclusif peut se révéler à double tranchant : ce système en place tend à la fréquentation de la station par une mono-clientèle, urbaine, jeune et sportive. De la sorte, la station risque à terme de se priver de marges de manœuvres liées à la captation de nouvelles clientèles, qui ne pourront trouver d'autre offre que la mono-activité ski proposée par la station.

Quelle locomotive du tourisme en station village ?

À Saint-Pierre-de-Chartreuse comme aux Sept-Laux, la clientèle de proximité constitue une véritable manne pour le gestionnaire des remontées mécaniques. Sa captation devient un enjeu stratégique qui s'affirme au détriment de l'ancrage territorial de la station. En effet, le fonctionnement des remontées mécaniques ne dépend plus de la capacité d'accueil du territoire. La clientèle de proximité lève ainsi une part des incertitudes sur la viabilité d'une industrie du séjour en moyenne montagne. Paradoxalement, l'impact des remontées mécaniques sur le territoire ne s'en trouve pas réciproquement renforcé : les dépenses directes, indirectes ou induites que leur fonctionnement entraîne sont finalement limitées et le rôle moteur de l'entreprise de remontées mécaniques remis en cause. Ainsi, la tendance suivante se dessine : moins directement dépendant des prestations complémentaires produites par l'ensemble des acteurs locaux et en perte d'impact sur le territoire, le Syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) tend à prendre les traits d'un centre de profit autonome.

La volonté de la station chartroussine d'accroître sa part de marché sur la clientèle de proximité est immédiatement visible à travers les leviers classiques de l'action commerciale. Tout d'abord du point de vue tarifaire, elle propose ainsi des prix clairement différenciés en fonction du moment de la saison (dans la gamme des forfaits journée ou demi-journée la différence de prix entre haute et basse saison est de quatre euros¹⁵). De plus, elle propose des forfaits particulièrement destinés aux clientèles de proximité, notamment la 'petite journée' de 11h à 17h, horaires privilégiés par ces dernières (Lazzarotti, 1994) ou encore la 'petite après-midi' pour les personnes les plus proches se déplaçant pour une très courte durée. Enfin, cette grille tarifaire est directement conçue pour attirer la population étudiante proche avec un forfait journée vendu bien en dessous du prix normal. Parallèlement à cette politique tarifaire, la station développe sa propre

¹⁴ G. Marchand, directeur général de la SEM Sept-Laux, cité par Montagne Leaders, n°209, octobre 2008, p. 53.

¹⁵ Par « haute-saison » la station entend l'ensemble des périodes de week-end et de vacances scolaires durant lesquelles les remontées mécaniques sont ouvertes. Ainsi, pour les clientèles de week-end c'est essentiellement une offre différenciée selon les types de forfait telle que nous la présentons ensuite qui a pour but d'attirer les clientèles de proximité.

politique de communication dédiée à la proximité, contrairement aux communes qui délèguent cette tâche à l'Association de Développement Touristique de (ADT) Chartreuse¹⁶. Le site internet¹⁷ entièrement tourné vers la station a ainsi vu le jour. On peut donc y retrouver des informations régulièrement mises à jour relatives à l'ouverture des pistes et à l'enneigement ainsi que la traditionnelle *webcam*. Outre le développement d'un arsenal commercial, la volonté de capter les flux de la proximité encourage la station à modifier plus profondément la structure de son domaine skiable.

Prenant exemple sur l'expérience de la station des Sept-Laux, le SIVU envisage ainsi de développer un espace dédié "nouvelles glisses" recherché par les clientèles jeunes. Il s'agit également d'une réponse au *snowpark* du Col de Porte jouissant d'une certaine notoriété locale et plus facilement accessible depuis l'agglomération. Le recentrage du domaine skiable sur le site du 'Battour' répond également à des problèmes liés à la proximité : en plus de bénéficier d'un meilleur enneigement, il devrait faciliter le stationnement. Par ailleurs, il correspond à une volonté de démonter la télécabine du centre-village (actuellement, le principal départ des pistes) qui présente des coûts fixes liées à une dimension de service public¹⁸. Le déplacement sur le site du Battour marque donc à la fois une rupture physique et symbolique avec la commune, au bénéfice de la création de valeur pour la seule station¹⁹.

Conclusion

Dès l'origine, le foncier et la construction immobilière jouent un rôle déterminant pour la construction des stations de montagne et leurs diverses formes de développement. L'évolution conjointe du marché et des modes de fréquentation touristique constitue donc une interrogation centrale pour le devenir des stations. Cette étude comparative des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse avait pour objectif de mieux comprendre l'impact polymorphe de ces changements. La proximité de l'agglomération leur donne par ailleurs une position de 'stations laboratoires' pour lesquelles les tendances sont exacerbées : la pression foncière et immobilière y est particulièrement forte et la fréquentation de proximité, excursionnisme ou court-séjour, une réalité quotidienne. Notre

¹⁶ Elle même prend directement en compte la spécificité de la clientèle de proximité comme le montre le récent slogan « si proche et tellement différent », tourné vers des populations urbaines à la recherche d'un dépaysement rural..

¹⁷ <http://www.ski-alpin-chartreuse.com>, site s'ajoutant au site global <http://www.chartreuse-tourisme.com> mis en place par l'ADT.

¹⁸ En effet, elle doit assurer la desserte du lieu-dit des Essarts, lieu habité et dont la route d'accès est fermée durant l'hiver.

¹⁹ Nous pouvons souligner ici la posture paradoxale qui consiste à déplacer ainsi le site principal de la station en dehors du village tout en revendiquant par ailleurs qu'il en va de l'intérêt général. Le soutien demandé aux pouvoirs publics pour procéder aux aménagements nécessaires a mobilisé des symboles forts, notamment en investissant le fronton de la mairie avec des banderoles et son parvis avec des pièces de l'ancien télésiège du Battour. De plus, la dépendance directe des remontées mécaniques aux clientèles de proximité est également reconnue à travers le lancement d'une large souscription sous la forme d'obligations d'un montant de 500 €. Finalement, la symbolique des sports d'hiver mise en avant pour le financement du télésiège du Battour a également renforcé l'image centrale de la télécabine pour laquelle la grande visite (obligation réglementaire de contrôle) a été préférée au démontage malgré son coût.

hypothèse de travail relative au moindre impact de la proximité dans le cas de la distinction fonctionnelle des espaces de loisir et d'habitat s'avère vérifiée sur le plan de la dynamique foncière et immobilière. Cependant, l'impact sur le développement des loisirs apparaît moins différencié d'un cas à l'autre et pèse plus ou moins lourdement pour orienter la trajectoire de développement de chacune des stations.

Dans le cas des Sept-Laux, nous sommes finalement face à une forme de continuité, réaffirmant le mode de développement que la station a connu par le passé, voire légitimant pour partie certains choix. La manne de la clientèle de proximité constitue un réel nouveau souffle pour une station qui a connu de nombreux écueils dans la construction de son parc immobilier. La croissance de la fréquentation en court-séjour relègue ce dernier au second plan dans les perspectives de développement qui s'ouvrent à la station. Conçue comme un centre de profit et doté d'un parc immobilier restreint et vieillissant, son avenir repose sur l'adaptation de l'offre de loisir à une demande particulière. Dès lors la trajectoire de spécialisation fonctionnelle de la station se trouve d'autant renforcée. L'équilibre trouvé aujourd'hui renforce un positionnement en centre de profit et d'activité dont bénéficient les communes supports, non pas sous la forme d'effets d'entraînement de l'économie mais en assurant la croissance de l'entreprise centrale de loisir, le gestionnaire des remontées mécaniques. Dans le cas chartroussin, on constate également une tendance à un plus fort développement des loisirs qui vient, au contraire, perturber la trajectoire de développement de la station et modifie substantiellement l'ancrage territorial de l'activité touristique.

De plus, afin de conquérir la clientèle de proximité la station diversifie son activité, notamment sur la période estivale en concurrence des acteurs qui occupaient ce créneau jusqu'à présent laissé vacant. Dans ce sens, il convient d'interroger le rôle d'aménageur des communes et de la mise en œuvre d'un « service public d'animation du secteur touristique » à travers les remontées mécaniques. D'une part nous pouvons effectivement constater que les remontées mécaniques de Saint-Pierre de Chartreuse n'ouvriront en été que dans la mesure où elles seront en mesure de proposer une activité afin d'assurer leur rentabilité. Dans ce sens, l'été 2006 a vu la mise en place d'une activité de *moutainboard*. D'autre part la municipalité investit également le terrain estival privilégiant le développement d'infrastructures lourdes à destination de la clientèle de proximité. Cette multiplication des loisirs présente un risque de standardisation des activités de loisir en montagne. Le développement d'un parc d'aventure forestier à Saint-Pierre-de-Chartreuse en est l'illustration. La forêt peut effectivement être considérée une source de spécification de l'offre de tourisme (il existe d'ailleurs une démarche de labellisation AOC du bois de Chartreuse). Elle fait l'objet de prestations dans ce sens par les accompagnateurs de moyenne montagne (sensibilisation aux dynamiques de la forêt ainsi qu'à son exploitation ou encore capacité de mobiliser des compétences d'accrobranche). Un parc comme il s'en développe dans la plupart des massifs, dont un dans la commune proche du Sappey-en-Chartreuse, vient donc leur faire directement concurrence.

Cependant, cette dernière doit être largement relativisée dans la mesure où la proximité constitue également une source de revenus pour les indépendants du tourisme. Ainsi, les accompagnateurs de moyenne montagne (par l'intermédiaire de Cartusia leur structure commune) et le foyer de fond organisent leur activité auprès des scolaires ce qui permet de combler les périodes de creux par l'accueil de groupes. La pluriactivité fondatrice du tourisme en montagne, les sports d'hiver s'inscrivant traditionnellement en négatif des

saisons agricoles, tend à disparaître au profit d'une pluri-saisonnalité touristique. Finalement, les propositions d'activités de loisirs tendent à se multiplier au sein de la commune à l'aune de la proximité. Cependant, cette manne partagée permet à chacun de se développer de manière relativement autonome par rapports aux autres acteurs sans que leur territoire support ne constitue un facteur d'intégration des différentes activités. Se pose donc la question du développement d'un parc à thème "montagne" aux portes des agglomérations qui sont autant de réservoirs de clientèles urbaines. Serait-ce là le visage réel de la diversification touristique en moyenne montagne ?

Bibliographie

- Arnaud, D. 1975. *La neige empoisonnée*. Paris: Editions Alain Moreau.
- Briquel, V. 2001. "L'avancée de la périurbanisation dans les Alpes du Nord françaises et ses liens avec la croissance récente de la population". *Revue de Géographie Alpine* 1: 21-40.
- Bryant, C.R. 2005. "La place des espaces ruraux périurbains et de l'environnement dans le développement local". *Symposium international : Territoires et enjeux du développement régional*, 9-11 mars, Lyon.
- Cofremca. 2000. "Tome 1 : Les voies à explorer". In : Afit (éd.), *Carnets de route de la montagne - de l'écoute des clients à l'action marketing*. Paris: AFIT 2000, 13-91.
- Cognat, B. 1973. *La montagne colonisée*. Paris: Éditions du cerf.
- Farénioux, B. et E. Verlhac. 2008. *Le dysfonctionnement des marchés du logement en zone touristique*. Paris: Rap. n° 004983, Rapport pour Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC).
- François, H. 2004. "Répartition spatiale des activités touristiques et station de moyenne montagne : l'exemple de Saint-Pierre-de-Chartreuse". *La notion de ressource territoriale*, 14-15 octobre 2004, Mirabel (07).
- François, H. 2007. *De la station ressource pour le territoire au territoire ressource pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*. Grenoble: thèse de doctorat, Sciences du territoire, Université Joseph Fourier, UMR PACTE-Territoires, IGA, Cemagref Grenoble, UR DTM.
- François, H. et E. Marcelpoil. 2007. "Mutations touristiques, mutations foncières : vers un renouvellement des formes d'ancrage territorial des stations". In : Vles V. et Clarimont, S. (dir.), *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratiques*. Paris: Éditions AFNOR, 103-119.
- Knafou, R. 1978. *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*. Paris : Masson.
- Knafou, R. et P. Violier. 2005. "Les mondes urbains du tourisme". *EspacesTemps.net*, n°23-06-2005, <http://espacestemp.net/document1446.html>.
- Lazzarotti, O. 1994. "Les loisirs périurbains". *Espaces* 127: 34-44.
- Lazzarotti, O. 2005. "Tourisme et espace périurbain : dépasser les contradictions ?" In : Boumeggouti, D. (dir.), *Le périurbain : une zone touristique d'avenir*. Toulouse: *Revue Tourisme (ERIT)*10-12 mars 2004, 19-28.

- Lorit, J.-F. 1991. *Enquête sur les difficultés des stations de sports d'hiver*. Paris: Rapport pour le Ministère de l'intérieur.
- Pascal, R. 1993. *Problèmes structurels des stations de moyenne montagne*. Paris : Rapport pour le Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.
- Perret, J. 1992. *Le développement touristique local - Les stations de sport d'hiver*. Grenoble: thèse de doctorat, Économie du développement, Université Pierre Mendès-France - Grenoble 2.
- Seatm. 2000. "Contribution du tourisme au développement durable de la moyenne montagne (troisième partie : les constats)". In: Service d'Etudes et Aménagement Touristique de la Montagne, 2001: 6-19.

