De la station ressource pour le territoire au territoire pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble.

Hugues François

▶ **To cite this version:**

Hugues François. De la station ressource pour le territoire au territoire pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble.. Géographie. Université Joseph-Fourier - Grenoble I, 2007. Français. NNT : . tel-00185781

HAL Id: tel-00185781

https://theses.hal.science/tel-00185781

Submitted on 7 Nov 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE JOSEPH FOURIER
INSTITUT DE GEOGRAPHIE ALPINE
Ecole doctorale 454 « Sciences de l'homme, du politique et du territoire »
UMR PACTE 5194

Cemagref Grenoble
Unité de Recherche « Développement des Territoires Montagnards »

Thèse présentée, et soutenue publiquement le 3 mai 2007
par

Hugues FRANCOIS

pour l'obtention du Doctorat de l'Université Joseph Fourier
Discipline : Aménagement de l'espace

DE LA STATION RESSOURCE POUR LE TERRITOIRE AU TERRITOIRE RESSOURCE POUR LA STATION

LE CAS DES STATIONS DE MOYENNE MONTAGNE PERIURBAINES DE GRENOBLE

Membres du jury
Claude LACOUR, président
Olivier CREVOISIER, rapporteur
Vincent VLES, rapporteur
Philippe BOURDEAU
Bernard PECQUEUR
Emmanuelle MARCELPOIL

Réalisée sous la direction de

Bernard PECQUEUR
Professeur des universités

Emmanuelle MARCELPOIL
Docteur en économie – Ingénieur du GREF

Préambule

La ballade des gens qui sont nés quelque part (G. BRASSENS, 1972).

C'est vrai qu'ils sont plaisants tous ces petits villages
Tous ces bourgs, ces hameaux, ces lieux-dits, ces cités
Avec leurs châteaux forts, leurs églises, leurs plages
Ils n'ont qu'un seul point faible et c'est être habités
Et c'est être habités par des gens qui regardent
Le reste avec mépris du haut de leurs remparts
La race des chauvins, des porteurs de cocardes

Les imbéciles heureux qui sont nés quelque part (bis)

Maudits soient ces enfants de leur mère patrie
Empalés une fois pour toutes sur leur clocher
Qui vous montrent leurs tours leurs musées leur mairie
Vous font voir du pays natal jusqu'à loucher
Qu'ils sortent de Paris ou de Rome ou de Sète
Ou du diable vauvert ou bien de Zanzibar
Ou même de Montcuq il s'en flattent mazette

Les imbéciles heureux qui sont nés quelque part (bis)

Le sable dans lequel douillettes leurs autruches
Enfouissent la tête on trouve pas plus fin
Quand à l'air qu'ils emploient pour gonfler leurs baudruches
Leurs bulles de savon c'est du souffle divin
Et petit à petit les voilà qui se montent
Le cou jusqu'à penser que le crottin fait par
Leurs chevaux même en bois rend jaloux tout le monde

Les imbéciles heureux qui sont nés quelque part (bis)

C'est pas un lieu commun celui de leur connaissance
Ils plaignent de tout cœur les petits malchanceux
Les petits maladroits qui n'eurent pas la présence
La présence d'esprit de voir le jour chez eux
Quand sonne le tocsin sur leur bonheur précaire
Contre les étrangers tous plus ou moins barbares
Ils sortent de leur trou pour mourir à la guerre

Les imbéciles heureux qui sont nés quelque part (bis)

Mon dieu qu'il ferait bon sur la terre des hommes
Si on y rencontrait cette race incongrue
Cette race importune et qui partout foisonne
La race des gens du terroir des gens du cru
Que la vie serait belle en toutes circonstances
Si vous n'aviez tiré du néant tous ces jobards
Preuve peut-être bien de votre inexistence

Les imbéciles heureux qui sont nés quelque part (bis).

Remerciements

La thèse est un acte social qui mérite bien qu'on sacrifie à quelques conventions comme celle des remerciements. Rarement des expériences personnelles m'auront permis de croiser autant de personnes issues de cercles sociaux différents. Le nombre de conventions à respecter constitue en tant que tel un apprentissage. Les postures et discours sont au centre du travail qui a été le mien pendant ces dernières années. Quelles que furent mes relations avec ces différents individus, conflictuelles, amicales ou d'une neutralité effrayante, je les remercie d'avoir plus ou moins directement contribué au travail de thèse. Dans le moindre des cas, ils en sont l'ambiance.

En continuité de ces remerciements généraux, j'en adresse des particuliers à :

B. Pecqueur, directeur de cette thèse qui fut une ressource locale indispensable au bon déroulement de ce premier exercice de la recherche. Merci à lui d'avoir apporté un regard scientifique et distancié.

E. Marcelpoil sans qui cette thèse n'aurait pas pu exister. Bien plus qu'un apprentissage de l'exercice formel de la recherche, je lui dois une vision et une compréhension du monde de la recherche, des gens qui le composent et des petits jeux qui l'animent. Elle a amplement contribué, à la fois psychologiquement et intellectuellement, à mener cette thèse a terme. Dans le même temps, elle a modéré mes coups de sang et m'a soutenu dans toutes les situations. Un encadrement total ! Difficile de lui formuler des remerciements à la hauteur de son engagement.

En filigrane, son complice au regard critique toujours acéré, J. Perret a toujours répondu présent pour discuter du reste et de la thèse aussi un peu quand même ne saurait être oublié par mézigue.

L'encadrement de cette thèse a également profité des remarques et réflexions de D. Réquier-Desjardins qui suit mes tribulations depuis le DEA, et de B. Zuindeau, aujourd'hui incontournable pour qui parle de développement durable territorialisé. Qu'ils soient remerciés pour leur investissement dans ce travail.

Je remercie également les membres du jury d'avoir accepter d'en faire partie et plus spécialement, les rapporteurs de mon travail, à l'avant-garde pour la lecture de ce document.

En complément d'E. Marcelpoil et J. Perret déjà cités, l'UR DTM du Cemagref Grenoble doit être remerciée pour l'accueil qu'elle m'a réservé et la disponibilité de ses membres. Tous m'ont apporté un petit coup de pouce pour peu que je prenne la peine de les solliciter. J'adresse une pensée particulière à M.P. Arlot, responsable de cette UR, pour son soutien dans mes différentes démarches et sa capacité d'écoute. Merci également aux autres agents du Cemagref qui ont su m'apporter leur savoir-faire ou leur soutien durant cette période.

Une pensée spéciale pour ceux de la "pause café". Haut lieu "nomade" de sociabilité qui a permis de nouer des liens particuliers avec nombre de stagiaires de passage et autres temporaires aux statuts variés.

Ceux du foot ne sont pas non plus oubliés. Je leur dédie toutes mes prouesses techniques "au sol" en mémoire de leurs douloureuses chevilles.

En complément de ces remerciements, j'en adresse de particuliers à André et Julien qui m'ont fait profiter de leur savoir-faire statistique.

Je remercie également les nombreuses équipes de recherches réunies autour du programme de recherche "Ancrage" et aux membres de son comité de pilotage. La Région Rhône-Alpes, fortement impliquée dans la vie des stations de montagne en général, et plus particulièrement celles de moyenne montagne, doit également être remerciée pour le soutien, notamment financier qu'elle a apporté à cette recherche.

Les personnes qui ont contribué au programme de recherche "Foncier", au niveau local, mais aussi à la Direction du Tourisme et à l'ensemble des membres du comité de pilotage de cette étude. Je pense plus particulièrement à C. Virole de la DEATM et à C. Bouyer (ODIT France) pour leurs remarques et critiques. Sur le terrain, je remercie J. Picchioni, maire des Adrets, commune support de

la station des Sept-Laux pour son implication dans ce programme de recherche et son regard sur le monde des stations de montagne.

L'IGA et le laboratoire PACTE - Territoires furent également des lieux phares de cette thèse et j'adresse également mes remerciements à ses membres et plus particulièrement aux doctorants qui m'ont accueilli bien que mon lieu d'activité soit décentralisé. Parmi ceux là, je ne manquerais pas de nommer les plus importants d'entre eux, Maud à Grenoble (et son indéfectible soutien en toutes situations, surtout en fin de thèse) et Nicos en Ardèche. Le Cermosem fut d'ailleurs un lieu de retrouvailles largement apprécié malgré le peu de temps que j'ai pu y passer. Ce temps m'a tout de même permis de faire la rencontre de personnes qui ont marqué cette recherche. Parmi tous ceux que j'ai croisés, je pense tout particulièrement à Marc et P.A. Landel que j'ai appris à connaître au-delà du petit monde grenoblois.

Le séminaire Ressource Territoriale et ses participants. Lieu de réflexion, il nous a permis de construire une base théorique partagée entre doctorants tout en bénéficiant de regards critiques au fil de son évaluation. Il fut plus largement un moment de rencontre avec une variété de chercheurs. A ce titre, j'adresse plus particulièrement mes remerciements à L. Bensahel qui m'a spontanément ouvert les portes de l'enseignement.

Sur le terrain, je remercie les acteurs en prise avec leur quotidien et qui ont pris le temps de me recevoir et de me parler de leurs parcours, leur activité et leur territoire. Je pense tout particulièrement à l'accueil que m'ont réservé M. Becle-Berland, maire de Saint-Pierre-de-Chartreuse, l'équipe du PNR de Chartreuse et ses nombreux(ses) chargé(e)s de mission, tout particulièrement B. Guicherd pour sa disponibilité et E. Giraud, présidente du Parc.

En dehors des personnes directement parties prenantes avec mon terrain de recherche, je remercie également F. Berlioz de la DEATM qui m'a communiqué une partie non négligeable des données relatives aux stations.

Enfin, en dehors de ce petit monde de la recherche, je remercie surtout mes potes, au féminin comme au masculin. S'ils n'ont pas forcément de rapport direct avec cette thèse, ils comptent énormément pour moi. Ils font parti de ce quotidien sensible dans lequel baigne, qu'on le veuille ou non, le travail de recherche.

Les « carpentrassiens », le canal historique qui m'a conduit indirectement jusqu'à cette aventure après un mémoire sur le PNR du Queyras, Alex, Boris*, François, Gwladys*, Julien, Laure, Peck, Sylvain*.

*Merci à tous les trois de m'avoir ôté les derniers soupçons de culpabilité de ne pas pratiquer mon objet de recherche.

Les « toulousains » avec qui j'ai gardé le contact, Bruno, Julien, Guillaume qui a su faire le boulet même en pleine période de rédaction, Tony et surtout Matthieu pour sa présence quotidienne.

Les « grenoblois » qui m'ont accompagné au fil de ces années de thèse. Tom (et le clown facétieux qui l'accompagne) et Hélène, Camille et Lilian, El Camacho, Sam, Gaëlle, Louis et Philippe qui nous a accompagnés, moi et ma thèse, au jour le jour ces années de Cemagref. En espérant que ses recherches sur l'automate de rédaction d'articles aboutissent.

Pour finir, des remerciements tous particuliers à ceux qui furent mes plus proches soutiens. Avant tout, je pense à Cécile, ma petite femme qui n'a pas assuré que la correction orthographique ! La séparation des tâches au sein d'un couple n'avait jamais atteint une telle perfection : elle regarde le foot / je bois les bières. Je pense également à Sylvain pour sa compréhension et sa disponibilité : jeux vidéos, carrom, coinche, bière et autres activités culturelles sont autant d'éléments essentiels à la survie quotidienne du thésard.

Evidemment, je remercie mes parents dont l'abnégation s'est arrêtée à la lecture du premier chapitre mais qui comme toujours m'ont soutenu sans conditions.

Sommaire

Préambule i

Remerciements iii

Sommaire v

Introduction 1

PREMIERE PARTIE Approche territoriale de l'économie touristique, une appréhension locale et globale d'un secteur de production aux contours flous 11

Chapitre premier : Le territoire : un construit socioculturel, un concept économique 13

1. Le territoire : entre maintien du système local de production et dynamique d'adaptation au contexte économique 15

2. Territoire et développement durable : un échelon pertinent pour saisir la réalité de la gestion des ressources environnementales 39

3. De la gestion des ressources locales à la valorisation de ressources construites par les acteurs du territoire 57

Schéma synoptique de thèse – Chapitre 1 77

Chapitre deuxième : Les stations de sports d'hiver à l'aune des dynamiques territoriales 79

1. Le concept de STL, une analyse des stations de sports d'hiver et de leur territorialisation 81

2. Les STL face à l'évolution du contexte global : quel avenir pour les stations de sports d'hiver dans un contexte post-fordiste ? 115

3. Synthèse de la problématique et hypothèses 143

Schéma synoptique de thèse – Chapitre 2 147

SECONDE PARTIE Trajectoire d'adaptation d'un STL de moyenne montagne pris entre renouveau des politiques publiques et changements des comportements touristiques 149

Chapitre troisième : quelle place pour la station de Saint-Pierre-de-Chartreuse dans le marché des stations périurbaines ? 153

1. Les PNR, des laboratoires du tourisme durable 155

2. Saint-Pierre-de-Chartreuse, d'une station touristique pionnière au développement des sports d'hiver 169

3. Les stations périurbaines de Grenoble : un point de vue comparatif sur les facteurs de compétitivité 185

Schéma synoptique de thèse – Chapitre 3 205

Chapitre quatrième : entre jeux internes et pressions externes, le sentier de développement d'une station de moyenne montagne.....207

1. La dynamique locale à Saint-Pierre-de-Chartreuse : entre trajectoire de développement et adaptation.....209

2. La station confrontée au phénomène périurbain : la mutation des modes de développement touristique local.....237

3. Saint-Pierre-de-Chartreuse – Les Sept-Laux : des stations de natures différentes confrontées à un même phénomène.....281

Conclusion.....319

1. La "touristification", une forme structurée de co-valorisation de ressources de différentes natures par le tourisme.....321

2. Le territoire, un outil indispensable à la compréhension des dynamiques touristiques.....323

Bibliographie.....327

Table des matières.....343

Table des figures.....350

Table des tableaux.....351

Table des cartes.....352

Introduction

L'objectif de cette thèse consiste à mieux comprendre la dynamique des stations touristiques fondées sur les sports d'hiver, et plus particulièrement le ski alpin dont la dimension capitalistique (remontées mécaniques) se prête naturellement à la concentration. En effet, ces stations sont actuellement confrontées à l'évolution forte de leur contexte de production. Concrètement, nous étudierons la situation exceptionnelle des stations de moyenne montagne et le renouvellement des politiques publiques dédiées dans les Alpes du Nord. Comme nous l'approfondirons par la suite, ce terrain constitue un lieu d'observation particulièrement pertinent. Le tourisme en général est un secteur d'activité qui n'a émergé que récemment. S'il est le fruit de pratiques de mobilité anciennes, il prend véritablement son essor avec l'avènement du tourisme de masse qui se développe après la Seconde Guerre Mondiale. Les sports d'hiver s'inscrivent alors dans ce vaste mouvement soutenu et financé (notamment en termes d'infrastructures) par les pouvoirs publics. Dans ce sens, l'activité touristique évolue dans une imbrication étroite avec la politique d'Aménagement du territoire associée à la planification économique. Le développement du tourisme est donc encadré par la volonté du décideur publique qui s'est doté de moyens spécifiques pour assurer cette mission. Un ensemble d'outils d'observation et de mesure propose une interprétation du secteur touristique, de son poids économique et de sa dynamique. Dans ce sens, les pouvoirs publics apparaissent comme un acteur stratégique de la relation entre un territoire et son environnement, notamment en proposant une traduction de la situation macroéconomique et de ses tendances. Véritable guide de l'action publique, ce système de connaissance du secteur touristique doit donc être compris par le chercheur qui veut saisir le contexte qui influence le devenir des stations de sports d'hiver.

Or, pour qui s'intéresse aujourd'hui aux problématiques de l'Aménagement du territoire et au développement économique et social, le fait touristique est incontournable. Il se superpose aux activités économiques existantes et se glisse entre les secteurs d'activités dont il transcende les frontières. Certains le désigneront comme une "petite économie", une forme d'activité difficilement identifiable tant elle emprunte et s'entremêle aux secteurs traditionnels. Si le tourisme brouille ainsi les clefs de lectures classiques, cela participe également de ses qualités et de l'engouement qu'il suscite auprès des aménageurs. Solution flexible et adaptable, il peut effectivement être mobilisé comme une source additionnelle de

revenus, comme un apport complémentaire là où l'économie est en faillite. Il constitue ainsi une réponse inéluctable quand émergent des questions de développement. Cet engouement pour le tourisme permet d'ailleurs au Secrétariat d'Etat au Tourisme (SET)[1] d'éditer une brochure déclinant la force de l'engagement régional dans le secteur touristique, sur l'ensemble du territoire national, à l'occasion de la signature de la génération 2000-2006 des Contrats de Plan Etat-Régions[2].

L'effervescence autour de l'activité touristique dépasse par ailleurs le seul cadre du territoire et des institutions françaises. Il constitue un phénomène de portée internationale appuyé par l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) mise en place par l'ONU. Deux raisons principales soutiennent sa création : d'une part, le tourisme est une activité "jeune" et offre des perspectives de croissance importantes, de l'autre, il possède des spécificités qui font directement écho aux objectifs de l'ONU. Pour l'économiste classique, les loisirs pris dans l'allocation générale du temps se définissent comme un temps de non-travail et de non-productivité. On comprend dès lors que l'idée même de fonder le développement économique sur ce type d'activité a pu paraître incongrue. Effectivement, les premières expériences de tourisme ne concernent qu'une minorité d'individus pour laquelle ce temps libre est disponible. Dans les faits, il faut effectivement attendre que le temps des vacances se développe pour que le phénomène touristique prenne son ampleur actuelle. En France, ces dernières ne font leur apparition qu'à l'Entre-Deux-Guerres, période des Années Folles et des balbutiements de "l'American Way of Life", sous l'égide du Front Populaire. "L'invention" des congés payés s'inscrit dans un mouvement de société plus global. Ce dernier prend place malgré un contexte de crise et sera stoppé par la Seconde Guerre Mondiale, mais poursuivra son cours avec l'affirmation du tourisme de masse après-guerre. L'administration même du tourisme est relativement récente, un Commissariat Général au tourisme fondé en 1935 et réhabilité en 1946 n'acquerra son statut actuel qu'à partir de 1974[3]. Du point de vue international, la dynamique est quelque peu similaire : l'Union Internationale des Organismes Officiels de Tourisme (UIOOT) voit le jour après la Première Guerre Mondiale et change de rôle à l'issue de la Seconde, pour être transformée en OMT dès 1974[4].

Ces institutions s'affirment sur la base des perspectives de croissance associées au tourisme qu'elles reprennent à leur compte et revendiquent. La confusion de l'activité proprement touristique avec l'activité "normale" entraîne des difficultés statistiques à saisir l'impact et le poids du tourisme. Faute d'une évaluation directe, l'observateur se réfère

---

[1] Cette dénomination peut paraître obsolète au lecteur. En effet, l'administration actuelle du tourisme n'est plus désignée comme un secrétariat d'Etat mais comme une direction centrale sous la coupe d'un ministre délégué, actuellement, M. L. BERTRAND (auparavant Secrétaire d'Etat depuis 2002, à la suite de Mme. M. DEMESSINE appartenant au gouvernement socialiste de 1997-2001). Plus largement, l'administration du tourisme a fait l'objet d'une transformation majeure début 2005 avec la fusion de l'Agence Française d'Ingénierie Touristique (AFIT), de l'Observatoire National du Tourisme et le Service d'Etudes et d'Aménagement du Tourisme en Montagne (SEATM, devenu à cette occasion la DEATM, pour direction) au sein d'un Groupement d'Intérêt Public (GIP), ODIT (Observation, Développement et Ingénierie Touristique). A l'aune de ces différentes appellations, le lecteur reconnaîtra donc sensiblement le même organisme. L'usage des différents termes constitue, dans une moindre mesure, un marquage temporel imposé par la signature, voire la publication, d'un corpus essentiel à l'exercice d'une recherche contextualisée et à la prise en compte de la demande sociale. Au cours de la thèse, les appellations peuvent varier en fonction de la provenance des données mobilisées.

[2] SET, 2001, *Tourisme et aménagement du territoire – Contrat-Plan Etat-Régions 2000-2006*, SET, Paris, 159 p.

[3] Source : site internet de la Direction du Tourisme, http://www.tourisme.gouv.fr/fr/z1/ministere_delegue/historique/.

[4] Source : site internet de l'OMT, http://www.unwto.org/aboutwto/fr/menu.html.

généralement à des valeurs contingentes pour supporter son propos. Ainsi, quels que soient les chiffres, force est de constater que leur mobilisation alimente un discours spécifique. Dans ce sens, l'OMT affiche une forte augmentation des mouvements de personnes entre les différents pays : *« UNWTO's Tourism 2020 vision forecast that international arrivals are expected to reach over 1,56 billion by the year 2020 »*[5], leur nombre ayant dépassé le cap des 800 millions durant l'année 2005[6], l'horizon 2020 impliquerait donc un doublement de l'activité touristique en quinze ans. Parce que les perspectives de développement ne semblent faire aucun doute, il convient que les Pays en développement s'en saisissent. Cette activité doit d'ailleurs être également soutenue parce qu'elle répond plus globalement aux "Objectifs du Millénaire pour le développement" affichés par l'ONU. Non seulement le tourisme s'inscrit dans une logique de transferts des revenus depuis les pays émetteurs jusqu'aux récepteurs, mais surtout il consiste en une multiplication des échanges favorisant entente entre les cultures et l'avènement d'une paix mondiale fondée sur la compréhension mutuelle[7]. Ainsi, pour l'OMT, le tourisme apparaît comme un cercle vertueux, sa croissance créant elle-même les conditions propres à catalyser sa mise en œuvre. Au titre de ces vertus, ce secteur de l'activité n'échappe pas au discours du développement durable également soutenu par l'ONU. Cependant, son application ne recouvre pas les mêmes réalités dans les pays du Sud où le tourisme est balbutiant et dans ceux du Nord où il a connu auparavant une phase de développement non négligeable. Selon les prévisions de l'OMT, la position dominante de l'Europe tendrait à s'amoindrir à l'horizon 2020 au profit des autres régions du Monde qui vont connaître des taux de croissance importants.

Dans ce contexte, le cas de la France doit plus particulièrement faire l'objet de notre attention. En effet, elle est désignée comme "première destination mondiale" selon le critère des arrivées internationales de l'OMT[8]. On comprend dès lors qu'à cette primauté internationale répond un développement intérieur du tourisme primordial pour l'économie nationale. Dans ce sens, le ministère du tourisme a publié une note en octobre 2005 affichant une suite de statistiques affirmant l'importance du développement touristique dont voici quelques exemples : *« 6,5 % du Produit Intérieur Brut en 2004 »*, secteur dynamique, *« les emplois salariés des activités caractéristiques du tourisme ont augmenté de plus de 38 % »*, il est primordial pour le commerce international en tant *« premier poste excédentaire de la balance des paiements »*, alors qu'en interne, il constitue *« 3,4 % des actifs occupés »* directement et *« on estime généralement à un million le nombre d'emplois induits »*[9]. Cette place privilégiée du tourisme dans l'économie nationale s'inscrit dans une dynamique de développement soutenue. Après la Seconde Guerre Mondiale, le tourisme s'inscrit et prolonge en effet le mouvement de la reconstruction nationale et constitue un secteur plein de promesses, notamment dans l'otique de capter des devises étrangères et de soutenir la balance des paiements. La croissance du secteur touristique sera alors massive, marquant des pans entiers du territoire, tout particulièrement sur le littoral et en montagne. L'emprise du tourisme sur l'espace permet de saisir l'ampleur de l'impact.

---

[5] « Tourisme 2020 vision de l'OMT projette que les arrivées internationales devraient dépasser les 1,56 billions à l'année 2020 », traduit par nos soins ; OMT, 2006, *Tourism 2020 vision*, http://www.unwto.org/facts/eng/vision.htm.

[6] OMT, 2006, *Faits saillants du tourisme*, http://www.unwto.org/facts/eng/pdf/highlights/highlights06_fr_hr.pdf, 12 p.

[7] OMT, 2006, *Le tourisme source d'enrichissement*, http://www.unwto.org/newsroom/campaign/tourism_enriches_fra.pdf, 12 p.

[8] OMT, 2006, *Faits saillants du tourisme*, http://www.unwto.org/facts/eng/pdf/highlights/highlights06_fr_hr.pdf, 12 p.

[9] Ministère délégué du tourisme, 2005, *Le poids du tourisme dans l'économie nationale, année 2005*, publiée le 22 janvier 2006, http://www.veilleinfotourisme.fr/1138318154906/0/fiche___article/, dernière consultation, décembre 2006.

L'occupation du bord de mer révèle ainsi que *« sur une bande côtière de 500 m. de profondeur, la part du linéaire côtier naturel a été réduite entre 1960 et 1990 de 12 % à 1 % dans les Alpes-Maritimes, de 47 % à 22 % dans les Côtes d'Armor, de 66 % à 26 % dans l'Hérault »* (VLÈS, 2004). L'occupation de l'espace montagnard est plus difficile à cerner tant elle est tributaire de l'objet observé. Ainsi, la DEATM totalise d'une part une enveloppe globale de 161 875 ha occupée par les domaines skiables et de l'autre, la surface bien délimitée occupée par les pistes au sein de cette enveloppe, soit 26 581 ha[10]. Au-delà de ces valeurs absolues, il est difficile de présenter des données relatives comparables à celle du littoral dans la mesure où il est impossible d'isoler un espace plus particulièrement dédié à l'équipement touristique de l'ensemble de la zone montagne représentées par les communes classées (soit 22,8 % du territoire national). A titre de comparaison, la référence à d'autres pays européens est incontournable. L'étude de positionnement livrée en 2005 à la Direction du Tourisme affirme que le total national du *« domaine skiable représente 28 % du domaine skiable européen »*[11] ce qui place le pays au premier rang en termes d'espace occupé par les stations de sports d'hiver.

De fait, la construction constitue aujourd'hui un héritage interrogé par le renouvellement des conditions de développement du tourisme. Face à la croissance mondiale annoncée par l'OMT, les autorités françaises affichent leur volonté de défendre à la fois la position et l'excellence du secteur touristique national. *« Dans un contexte de concurrence accrue, le tourisme français doit faire face à de nouveaux défis »*[12]. En sus du maintien de ses parts de marché, il convient également d'assumer sa position dominante actuelle et de présenter une attitude exemplaire dans la mise en œuvre d'un tourisme durable. L'ensemble de ces facteurs convergents représente un bouleversement plus général que nous lirons comme celui du passage d'un modèle fordiste à une lecture post-fordiste du développement touristique (CUVELIER, 1994, 1997). Cette lecture participe à une redéfinition des critères qui fondent la logique économique appliquée depuis l'Après-Guerre. L'impact environnemental devient un facteur d'attractivité[13], les économies d'échelles ne suffisent plus à assurer la réussite de l'entreprise touristique et plus globalement la conception en pôle de croissance est remise en cause. Cette mutation sera au centre des préoccupations de cette thèse. Dans ce but, nous observerons les stations de sports d'hiver en tant qu'archétypes du développement fordiste en France.

Plus précisément, notre objet de recherche privilégiera les stations de moyenne montagne. En effet, elles constituent un hybride entre un modèle de tourisme diffus et celui d'une grande station d'altitude. Il en résulte une plus grande diversité d'acteurs ainsi que de ressources économiques mobilisables par le secteur touristique. Ainsi, elles représentent un milieu d'observation particulièrement riche. De plus, soumises à la pression marchande des plus grandes stations, celles de moyenne montagne subissent plus durement les fluctuations de l'activité d'une saison à l'autre (surtout quand celles-ci dépendent de l'enneigement). En

---

[10] ODIT France, 2006, *Les chiffres clefs du tourisme de montagne en France*, 55 p.

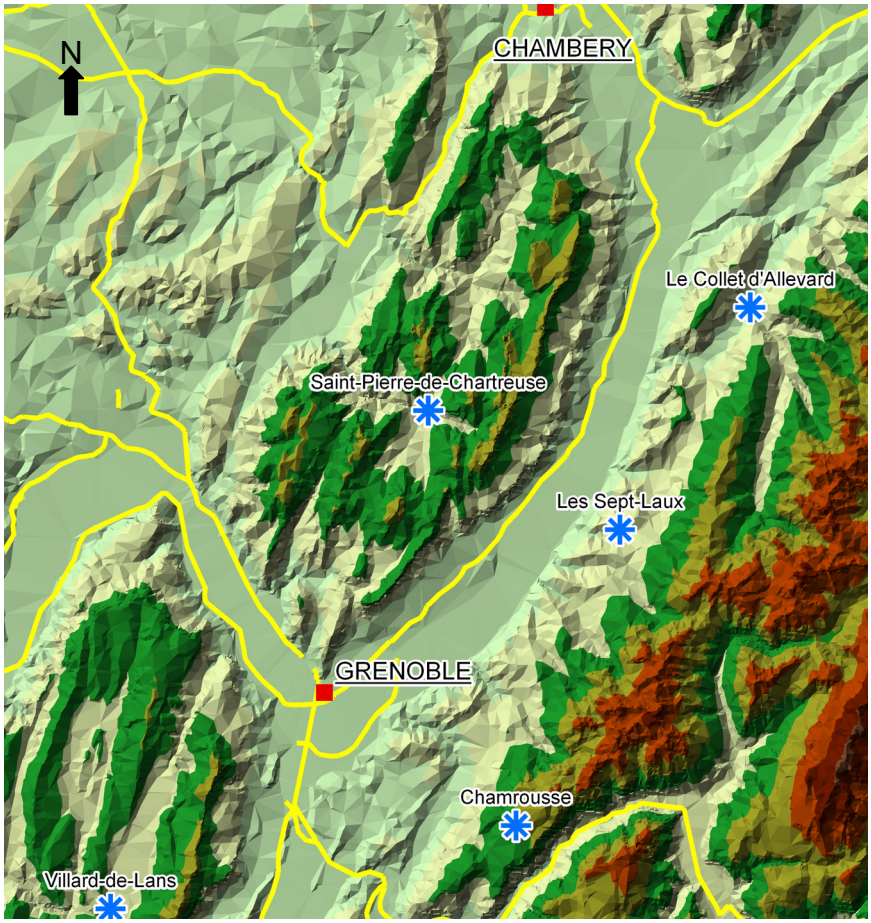
[11] Architecture et Territoire, *Le positionnement de l'offre française de sports d'hiver*, rapport pour le ministère délégué au tourisme, http://www.tourisme.gouv.fr/fr/navd/mediatheque/publication/attractivite/att00006388/offre_sh.pdf, 21 p. A noter que les données avancées par cette étude semblent plus anciennes que celles que nous présentons bien qu'ayant la même origine. Des statistiques similaires à celles présentées dans cette étude apparaissent également sur le site "geotourweb.com" qui les attribue au SEATM et les date de l'année 1997.

[12] Source : site internet de la Direction du Tourisme, http://www.tourisme.gouv.fr/fr/z1/ministere_delegue/politique_tourisme/.

[13] A titre d'illustration, nous pouvons mettre en avant un article du journal Le Monde, paru le 24 novembre 2006 titré *« Choisir une station "écolo" »* et l'édition par l'association Mountain Riders du *Guide vert des stations de montagne*.

conséquence, le tissu économique apparaît comme plus perméable aux influences du contexte global et plus directement visé par les politiques d'aménagement du territoire. Parmi l'ensemble des stations de sports d'hiver de moyenne montagne, il ne sera question de présenter que quelques exemples qui nous paraissent particulièrement intéressants. Plus exactement, notre étude prendra place dans le théâtre des stations périurbaines de l'agglomération grenobloise. Les contextes régional et départemental en particulier nous ont poussé vers ces cas particuliers. En Rhône-Alpes, la forte attractivité de l'hiver soutient la position de la région au deuxième rang en termes de population d'actifs occupés dans le tourisme[14]. De même en Isère, le poids du tourisme est loin d'être négligeable mais il ne représente que 13 % de la consommation touristique de Rhône-Alpes (plus de la moitié en hiver)[15] ce que les acteurs locaux interprètent comme une marge de progression importante. De plus, ces stations doivent également tenir compte de l'influence de la proximité urbaine qui leur pose des questions spécifiques. Ainsi, elles se trouvent à la croisée d'un faisceau d'éléments qui bouleversent leur activité et que nous considérerons comme représentatifs de tendances lourdes qui animent le tourisme. Comme nous le présenterons en deuxième partie de la thèse, cette complexité, aussi riche soit-elle, contraint également notre exercice de la recherche et limite nos choix d'approche du terrain.

Carte 1 : Localisation de la zone d'étude
(source : NASA – STRM-3 ; réalisation F. BRAY, 2006, Cemagref – Grenoble)



[14] MédiaSIM, 2005, « *L'emploi touristique en Rhône-Alpes – Analyse et évolution depuis 1975* », Les Cahiers de la MITRA, n°9, http://www.crt-mitra.com/data/document/ortrhone-alpesemploitouristiquergp.pdf, 38 p.

[15] Observatoire du Comité Départemental du Tourisme de l'Isère, 2006, *Chiffres-clés du tourisme – année 2005* », http://www.isere-tourisme.com/Commun/docs/1/Doc2977.pdf, 10 p.

Notre recherche porte avant tout sur le renouvellement du modèle de développement de stations de moyenne montagne dans le contexte du post-fordisme et dans l'évolution des critères de compétitivité. Les économies d'échelle et les ressources génériques ne suffisent plus pour affronter une concurrence accrue de laquelle il faut se démarquer. Nous sommes bien face à deux modalités de confrontation au marché, l'une fondée sur des produits standards et reproductibles et l'autre sur des produits particuliers et facilement identifiables. Ainsi, notre travail se propose d'étudier des situations intermédiaires, empruntant à l'une ou l'autre de ces formes de compétitivité, et la transition d'un mode de développement à l'autre. Ce faisant, nous questionnons leur interdépendance et leur cohabitation. Dans quelle mesure ces deux modèles s'attirent-ils ou se rejettent-ils ? Existe-t-il des spécificités de l'activité touristique dans cette relation ? Pour répondre à ces questions, nous faisons l'hypothèse que la capacité d'adaptation de la station dépend de son ancrage territorial et de ses rapports avec le système des acteurs locaux. Cependant, l'ancrage doit également être analysé en rapport avec les modèles de développement étudiés. Si la période fordiste en privilégie une lecture fonctionnelle, la période actuelle tend à privilégier une forme d'ancrage directement perceptible au niveau des produits. Ces derniers se démarquent de la concurrence, et sont donc compétitifs, car rattachés à un lieu qui les distingue de la masse. Ce n'est plus simplement le produit touristique qui fait la destination mais également son support territorial qui lui permet d'avoir une reconnaissance marchande. Cette vision des rapports entre une station et son territoire sera précisée par la présentation de notre cadre théorique. Dans ce sens, la thèse se structure autour de deux parties principales. La **première** est consacrée à la présentation des différents outils conceptuels et contextuels mobilisés pour asseoir notre problématique. Au contraire, la **seconde partie** se veut plus concrète en présentant les raisons précises qui ont guidé nos études de cas ainsi que les résultats qui en sont issus. Chacune de ces parties se compose de deux chapitres.

Le **chapitre premier** de la thèse s'inscrit directement dans la continuité de notre approche du post-fordisme. En contrepoint de l'industrie intégrée orientée vers les économies d'échelle, l'observation de la Troisième Italie (BECATTINI, 1992) révèle l'existence de Système Productifs Localisés (COURLET, 1994). En tant que tel, ce modèle de production n'est pas au centre de nos préoccupations et notre objectif ne consiste pas à le mobiliser dans une lecture normative. Pour nous, l'intérêt principal de cet objet est conceptuel. Non seulement, il réhabilite des formes de production jusque là disqualifiées, mais surtout les SPL soulignent le rôle indispensable des fondements socioculturels qui rendent possible le jeu économique entre producteurs et qui contribuent fortement à l'efficacité globale du système. Le territoire, plus qu'un simple support, constitue l'espace vécu, interprété socialement et le lien entre les acteurs locaux. Une lecture en termes de développement endogène (LUCAS, 1988) sera proposée au lecteur. La contrepartie du ciment social apparaît alors comme une forme de rigidité qui oriente le processus de développement local sur le long terme. Toutefois, nous ne considérons pas pour autant le territoire comme isolé dans une économie globale. Au contraire, les réponses adaptatives au changement constituent une source d'innovation cruciale. En complément du concept de trajectoires, nous considérerons donc les concepts de marges de manœuvre et d'ouverture du cône des possibles des territoires (MARCELPOIL, 1997). Parmi les évolutions de contexte, la durabilité a déjà été évoquée. En tant que telle, cette dimension est absente des premières réflexions portant sur les SPL. Afin de "réinjecter" ces questions, deux attitudes sont alors envisageables, soit on considère l'impact négatif des activités économiques, soit on les comprend dans une optique de gestion durable et patrimoniale se donnant les moyens d'assurer la reproduction des ressources. Ainsi, la nature n'apparaît plus comme une donnée externe à assumer, mais comme un construit territorial qui permet de penser sa

valorisation directe. Ce regard en termes de ressources construites constitue effectivement la clef de voûte de notre raisonnement. En continuité des approches fondatrices de la spécificité des ressources (COLLETIS, PECQUEUR, 1993), nous proposons d'élargir le concept de ressource territoriale et de l'ancrer plus fondamentalement dans la dynamique des territoires. Ce faisant, nous avançons également la notion d'opérateur de la ressource territoriale qui sera ensuite appliquée au tourisme.

Le **deuxième chapitre**, consacré au tourisme et aux sports d'hiver, prolonge donc les réflexions avancées afin de mobiliser la grille de lecture territoriale. Il s'agit donc tout à la fois de préciser les conditions de son application que ses implications dans notre interprétation du renouvellement du modèle de développement touristique. En effet, l'objet station de sports d'hiver n'est pas neutre. Sa nature ne peut être comprise qu'en se penchant sur le processus de sa construction et sur son contexte. La reconstruction nationale déjà évoquée se traduit très concrètement en montagne par ce que certains ont qualifié de Plan Neige. Pour notre part, nous en retenons deux dimensions principales. En premier lieu, plus qu'un Plan, il s'agit d'une véritable Doctrine Neige qui fixe les normes que doivent respecter les stations. La norme globale s'incarne alors dans le modèle de la station intégrée (ou station de troisième génération). Cependant, au-delà de cet objet de nature particulière, le discours dominant véhiculé influe sur la construction de l'ensemble des stations, notamment en favorisant une vision de pôle de croissance. En second lieu, nous soulignons la dimension publique fondatrice de l'Aménagement du territoire avec une majuscule. La compréhension des stations est intimement liée à l'action publique et cela dès leur origine[16]. Cependant, force est de reconnaître également que celles-ci n'expliquent pas à elles seules l'ensemble des forces qui animent le développement touristique local. Aussi, en référence aux travaux de J. PERRET (1992), nous considérerons les stations comme des Systèmes Touristiques Localisés (STL).

Similairement au SPL, il ne s'agit pas ici de mobiliser le STL dans une visée normative. Au contraire, nous utilisons cet outil afin d'aborder les stations de sports d'hiver dans toute leur diversité (et cela en contrepoint de la Doctrine Neige, doctrine d'Etat a-territoriale par définition). Cette lecture repose essentiellement sur l'analyse de l'appropriation locale des sports d'hiver. Aujourd'hui, la question posée est quelque peu différente et le post-fordisme interroge directement le renouvellement des STL. Afin d'en saisir les conditions, nous proposons de "décrypter" les discours et politiques publiques pour en extraire la logique et la cohérence globale. Cet exercice a pour objectifs de comprendre quelle est la nature du tourisme durable de manière générale et, plus particulièrement dans le cas français. La situation nationale s'appuie notamment sur une traduction des inégalités Nord / Sud à sa propre échelle, dans les rapports urbain / rural. Cette articulation débouche sur une critique du modèle d'aménagement antérieur. Au tourisme de masse vivement critiqué, on oppose "l'authenticité" des territoires et le rôle moteur des acteurs locaux. En cohérence avec notre cadre théorique, nous analysons cette évolution dans le cadre des ressources territoriales et de leur mobilisation. Ces questions se posent plus particulièrement aux stations de moyennes montagnes. Non seulement cette dimension du développement touristique ne leur est pas étrangère, mais surtout, elles sont actuellement au centre de politiques spécifiques depuis l'Etat jusqu'aux collectivités territoriales. Le contexte précédemment évoqué de la Région Rhône-Alpes et du département isérois donne

[16] D'ailleurs, cet état de fait se prolonge et est directement reconnu par le texte de la loi "Montagne" à propos de laquelle nous apporterons des précisions dans le corps de la thèse.

effectivement lieu à la mise en place de politiques originales dont le lecteur doit avoir connaissance pour comprendre les critères de choix de nos terrains d'étude.

En conclusion de cette première partie de thèse, nous proposerons au lecteur de synthétiser les éléments réunis précédemment dans la formulation de la problématique et les hypothèses associées qui ont guidé nos travaux d'analyse concrète. La seconde partie de la thèse est consacrée à la présentation de ces derniers.

Le **chapitre troisième** a pour objectif de présenter les critères du terrain et leurs implications dans la démarche méthodologique mise en œuvre. Le but consiste à justifier nos choix de cas d'étude et à simultanément traduire en termes réels notre problématique. En complément de notre appréhension des politiques publiques locales, nous avons choisi de privilégier un terrain situé au sein d'un PNR. En effet, la Région et le Département s'intéressent avant toute chose à la filière neige et à sa restructuration. A travers les PNR, nous voulons également étudier un contexte favorisant la mise en œuvre d'un tourisme durable. Ainsi, nous considérons le PNR comme un milieu expérimental[17]. Le modèle de développement porté par cette institution présente de nombreux points communs avec celui du tourisme durable. Au-delà de ces caractères généraux, nous présentons les conditions de leur mise en œuvre dans un Parc particulier, celui de la Chartreuse (PNRC). Parc récent, nous pensons qu'il s'inscrit plus que tout autre comme une manifestation de la prise en compte du post-fordisme dans l'action locale. Au sein du PNRC, se trouve l'objet central de notre recherche, la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse, support d'une station pionnière. La situation de cette dernière est tout à la fois particulièrement riche et complexe. Paradoxalement, la multitude des variables à analyser, si elle enrichit notre étude, limite l'exercice de la recherche qui a pour but d'en saisir les interactions et d'isoler le rôle de chacune. Deux caractéristiques particulières soutiennent cette complexité. Tout d'abord, l'histoire de la station : particulièrement ancien, le tourisme a structuré au fil du temps le jeu des acteurs. L'analyse de la diversité interne de la station n'en est que plus ardue. Ensuite, si la commune chartroussine ne peut être directement qualifiée de périurbaine, il n'en demeure pas moins que des tendances indiscutables apparaissent, contribuant à brouiller les cartes entre activité touristique et effet de la proximité urbaine. Dans ces conditions, Saint-Pierre-de-Chartreuse sera considéré comme un terrain "référence" sur la base duquel nous aborderons d'autres stations périurbaines de Grenoble afin de jeter des éclairages ponctuels sur des questions particulières. Dans ce but, nous nous sommes également dotés d'un cadre de réflexion commun à l'ensemble des stations. La traduction concrète de notre problématique de la rencontre entre le modèle générique du fordisme et la spécificité prônée par le post-fordisme, confrontera entre elles les offres des stations proches de Grenoble.

Le **quatrième chapitre** poursuit l'analyse de terrain et présente les investigations menées durant la recherche. La question de l'hybridation formulée ci-dessus appelle trois temps de réponse distincts. Le premier consiste à observer les entrailles du territoire : de quoi se compose cet organisme et comment la diversité s'y agence-t-elle ? Dans une optique de trajectoires et de marges de manœuvre, il convient donc de décrire précisément les structures internes du territoire et la nature du ciment qui assure la cohabitation de la variété des ressources. Si le territoire est un construit, nous voulons en décrire le résultat pour en appréhender la dynamique. Il s'agit de comprendre la situation passée pour saisir les conditions de renouvellement du STL. Dans ce sens, nous avons mené successivement

[17] Ils étaient d'ailleurs considérés comme tels par la Région dans la mise en place de sa politique des contrats de stations de moyenne montagne.

deux types d'approche : l'une se veut exhaustive et présente la structuration spatiale des activités touristiques, l'autre cherche au contraire à approfondir notre analyse en enquêtant un échantillon d'acteurs locaux. Cette dernière partie du propos sera éclairée à l'aune d'une campagne d'entretiens réalisée sur Villard-de-Lans. Un second temps de notre étude de cas considère le territoire d'un point de vue externe. Il est question de clarifier les modalités de cette influence, notamment de préciser les interactions avec les zones urbaines proches. Cette étape du raisonnement repose non seulement sur des statistiques générales, mais surtout, elle essaye de saisir le comportement des touristes de proximité en s'appuyant sur une enquête menée pour cette thèse. Cependant, au-delà des spécificités de la fréquentation, la dimension périurbaine interagit également avec le tourisme dans sa dimension immobilière. L'ensemble des ces interférences fait l'objet du troisième et dernier temps de l'analyse. Pour cela, nous mettons constamment en parallèle les stations de Saint-Pierre-de-Chartreuse, station-village pionnière, et des Sept-Laux, station inspirée du modèle de troisième génération. Construites sur des modèles différents, ces dernières composent différemment avec la proximité de l'agglomération. La division fonctionnelle de l'espace inhérente à la station *ex-nihilo* permet de préserver le lieu du séjour touristique des pressions périurbaines alors qu'elles frappent de plein fouet la station-village dans laquelle émerge une concurrence forte entre les enjeux résidentiel et touristique. Plus généralement, nous pensons que le contexte périurbain constitue un lieu privilégié pour observer les tendances de morcellement des séjours et d'accroissement des mobilités qui heurtent de plein fouet le concept de station et constituent un facteur de changement fondamental.

En considérant l'ensemble de ces facteurs, la thèse contribue à alimenter un corpus de connaissances sur les stations de moyenne montagne, enjeu stratégique de l'Aménagement du territoire. Dans ce sens, notre recherche s'inscrit dans une volonté de répondre à la fois à des questionnements scientifiques relatifs aux modalités de la compétitivité et à des objectifs opérationnels d'accompagnement des changements globaux de ces stations de sports d'hiver.

PREMIERE PARTIE

APPROCHE TERRITORIALE DE L'ECONOMIE TOURISTIQUE, UNE APPREHENSION LOCALE ET GLOBALE D'UN SECTEUR DE PRODUCTION AUX CONTOURS FLOUS

Chapitre premier :
Le territoire : un construit socioculturel, un concept économique

La multitude des définitions du territoire proposée dans le dictionnaire de Géographie de J. LEVY et M. LUSSAULT[18] témoigne de l'intérêt actuel porté à la notion de territoire par les scientifiques. Le partage de certains concepts et préoccupations entre champs disciplinaires interroge d'ailleurs le géographe M. VANIER sur la possibilité d'extension du dictionnaire de la géographie à *« un dictionnaire interdisciplinaire des sciences du territoire[19] »* (VANIER, 2004). Nous pouvons voir dans cet engouement une des manifestations du contexte post-moderne. Si nous suivons l'analyse proposée par M.MAFFESOLI (1994), le concept se situe à la convergence de plusieurs de ses conclusions. Face à l'idée de progrès universel et ce que l'auteur nomme homogénéisation (pour désigner l'émergence de l'Etat-Nation et les institutions, comprises au sens étymologique et appliqué aux questions sociales, le travail, la famille…) comme caractéristiques fondamentales de l'époque moderne, un processus de morcellement est entamé. L'universalité du progrès est battue en brèche par le *« localisme »* à laquelle s'attache l'idée de proxémie, *« une cristallisation du temps en espace »*. Qu'est ce que le territoire si ce n'est le résultat de ce phénomène tel qu'on peut l'observer aujourd'hui ? Objet d'origine géographique, il est l'illustration même *« de cette œuvre humaine qu'est la production et l'organisation de l'espace »*[20]. Une deuxième dimension majeure de la post- Selon M. MAFFESOLI, *« l'idéal communautaire »* que nous retrouvons dans le phénomène territorial constitue une deuxième dimension majeure de la post-modernité.

Le territoire, en tant que cadre conceptuel de la recherche appartient ainsi à « l'esprit de notre temps ». De fait, en économie, si la dimension spatiale a pu être prise en compte dès le XIX^{ème} siècle par le modèle de Von Thünen, le territoire en tant que tel ne fait son apparition qu'à l'aune de la conjoncture actuelle. Il constitue avant tout le pendant au constat de l'échec du fordisme. Dans un contexte économique morose qui remet en cause les fondements du modèle adopté après guerre, dans l'esprit de la reconstruction nationale, l'observation concrète d'une alternative d'organisation productive fait figure de contre-modèle. Le titre de cet article, *Small shoemakers and fordist giants : tale of a supercluster*[21] (SCHMITZ, 1995) reflète à lui seul la dimension de « magie » économique qui a porté au pinacle la (re)découverte des districts marshalliens par G. BECCATINI (1992). Ce premier chapitre aura donc pour objet, dans un premier temps de traiter de l'émergence de cet objet dans l'économie régionale. Nous montrerons alors, comment, dans le cadre de l'économie industrielle, le concept de Système Productif Localisé (SPL), sa flexibilité productive et sa capacité d'innovation, soulignent fortement les dimensions socioéconomiques des dynamiques économiques. Construit social et historique, le développement territorial est intimement lié au jeu des acteurs localisés. Notre démarche s'inscrit alors clairement dans la

[18] J. LEVY et M LUSSAULT (dir.), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris.

[19] Souligné par nous.

[20] R. BRUNET, R. FERRAS et H THERY, 1992, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, La documentation française, Paris.

[21] Petits fabricants de chaussure et géants fordistes : le conte d'un Supercluster, (SCHMITZ, 1995, traduit par nos soins).

continuité de la proposition de C. LACOUR (1996) et de sa *« tectonique des territoires »* de dépasser les constats de terrain pour construire une véritable théorie du développement. Il ne s'agit donc pas de rechercher systématiquement les caractéristiques d'un modèle observé. Au contraire, tout comme l'auteur avance la notion d'intermédiation, nous considérons le territoire comme un cadre théorique qui permet de lire concrètement les changements économiques.

Outre le contexte post-fordiste dans le domaine industriel, la prégnance du phénomène territorial dans la recherche conduit à l'élargissement du champ de son application. Ainsi, nous verrons dans un second temps que la question de la durabilité posée au développement économique s'impose au territoire. Jusqu'alors, ce dernier avait effectivement fait l'objet d'études afin de déterminer les racines de son efficacité et la reproductibilité du type-idéal des observations italiennes, dans un contexte de crise économique, sans nécessairement prendre en compte la dimension environnementale. Le développement durable, dans ses dimensions opératoires locales, impose de prendre en compte la gestion de la nature dans la dynamique des districts industriels. Dès lors, cette attention nouvelle ouvre la porte à un glissement majeur qui participe à la généralisation du concept de territoire. La possibilité d'envisager l'environnement comme un avantage construit, tout comme les performances et l'innovation dans le domaine de l'industrie, conduit le chercheur à porter son attention sur d'autres secteurs économiques. L'espace naturel n'est plus vu comme le support de la proximité des acteurs mais comme un élément actif de leur coordination et de leur capacité productive. Dans le domaine agricole cette notion de milieu prend tout son sens. Ainsi, le territoire permet une forme de valorisation des produits de qualité, liée au terroir et à leur spécificité territoriale. Relativement à l'objet stations de sports d'hiver qui est le notre, se pose la question de la place du tourisme dans la grille d'analyse territoriale. Nous montrerons alors que l'approche comme activité connexe, simple service de mise en scène et de commercialisation, n'est pas suffisante. Au contraire, en tant qu'opérateur des ressources territoriales, il a toute sa place dans l'organisation de leur valorisation.

1. Le territoire : entre maintien du système local de production et dynamique d'adaptation au contexte économique

1.1. Le territoire, un construit social aux fondements socioculturels

La définition de l'objet économique "territoire" passe tout d'abord par une vision statique à laquelle est consacrée la première étape de notre approche. Pour cette description, il est nécessaire de raisonner en deux temps. D'une part, nous nous pencherons sur l'apparition du territoire dans l'économie. Il est notamment important de repérer comment l'agglomération de petites et moyennes entreprises (PME) apparaît en contrepoint du modèle fordiste dominant de l'entreprise intégrée horizontalement. D'autre part, il est nécessaire de présenter plus précisément les caractéristiques sociales et culturelles qui ont participé à la mise en œuvre et au développement de ces agglomérations. Ainsi, dans un second temps, le territoire nous propose une lecture particulière des dynamiques économiques.

1.1.1. L'agglomération des petites et moyennes entreprises et ses avantages.

- *L'Aménagement du territoire : contexte d'émergence des SPL*

Après la seconde guerre mondiale, l'économie a subi de nombreuses mutations. La croissance de la productivité agricole parallèlement à l'augmentation de la demande de main d'œuvre peu qualifiée entraîne un exode rural important dessinant une carte de France particulièrement déséquilibrée, répartissant les activités de part et d'autre d'une diagonale allant du Havre à Marseille. Devant ces inégalités géographiques de développement, les années 60 représentent l'occasion d'une politique volontariste pour briser cette organisation. Si, depuis 1947 et la parution de *Paris et le désert français* écrit par François Gravier, la répartition inégale des activités sur le territoire national est connue, ce n'est que pendant ces années 60 que l'économie prend réellement conscience de la structure spatiale et se dote d'un corps théorique pour l'appréhender.

Ainsi, en 1961 F. PERROUX (1961) publie *L'économie du XX^{e} siècle* dans lequel il décrit la polarisation de l'espace. Ce dernier est hiérarchisé par une dynamique proche d'une vision gravitationnelle de l'économie. Un pôle de croissance au centre concentre les moyens de production et la capacité d'innovation qui lui permettent d'être le moteur de croissance d'un espace qu'il domine. L'idée principale est qu'une industrie motrice cherche des fournisseurs de matières premières et de produits semi-finis et, qu'elle-même, produit des richesses importantes. De la sorte, les effets d'entraînement sur l'économie environnante se mettent en place à deux niveaux. Directement, ils permettent de relancer l'activité sur l'ensemble du secteur concerné en assurant de nouveaux débouchés pour la production d'un ensemble de sous-traitants et de fournisseurs. Indirectement, c'est l'ensemble des commerces et services nécessaires à la population locale, détentrice d'un nouveau pouvoir d'achat, qui se met en place. Ensuite, l'ensemble de la région profite de la mise en place d'infrastructures et se développe globalement. Cette vision est fondatrice des

politiques de métropoles d'équilibre et de délocalisation d'emplois. La volonté de rompre les inégalités de développement se traduit par l'implantation d'activités motrices qui assurent les effets d'entraînement attendus. Si le modèle de F. PERROUX s'appuie essentiellement sur les industries lourdes, les politiques de développement en proposent une vision multisectorielle qui s'applique également au tourisme. Ainsi, *« la théorie des pôles de croissance, proposée pour l'industrie, va être appliqué par l'Etat, dans le domaine touristique à partir des années 50 »* (PERRET, 1992) : elle prendra notamment la forme de stations intégrées qui doivent dynamiser les zones de montagne.

Dans l'optique des pôles de croissance comme dans l'attitude fordiste en général, l'idée est d'atteindre une taille critique de l'entreprise qui avait conduit à une forte concentration des entreprises après la seconde Guerre Mondiale. Cette attitude eut pour effet de reléguer en arrière plan les PME, considérées seulement comme des sous-traitants sous domination des grands groupes et confinées dans des créneaux fragiles de l'économie. Cependant, les années 70 et la crise que subissent les économies occidentales à la suite du premier choc pétrolier remettent en cause cet ordre des choses. L'organisation géographique de l'économie connaît des mutations profondes et une nouvelle donne spatiale apparaît : *« à la hiérarchie traditionnelle qui prévalait depuis un siècle, se substituent de nouveaux clivages puisque la "périphérie" française devient relativement attractive »* (PECQUEUR, 2000). Ainsi, dans les années 85, la diagonale aride, aux perspectives de développement problématiques, fait son apparition et sépare la France du Nord-est au Sud-ouest : Paris *« étend son influence du Nord à la Vendée tandis que de Strasbourg à Montpellier se développe un espace oriental et méridional en plein renouveau économique »* (R. BRUNET et J. SALLOIS in PECQUEUR, 2000). De nouvelles dynamiques régionales apparaissent et questionnent à nouveau les critères canoniques de l'efficacité des entreprises.

Dans ce contexte, les résultats de la recherche italienne attirent l'attention. Entre le Sud pauvre et le Nord industrialisé apparaît une *« troisième Italie »* (COURLET, 1999), l'Italie du milieu repérée notamment par G. BECATTINI (1992) et dont l'organisation fut dénommée district industriel, en référence aux travaux de A. MARSHALL en 1890 (et traduits en 1919), ou SPL (COURLET, 1994 ; POMMIER, 2002). Il se *« se caractérise avant tout par une forte densité d'entreprises [qui] sont essentiellement des PME »* (MARCELPOIL, PERRET, 1999). Ainsi, le centre de l'Italie se distingue par l'organisation de sa production qui va à contre-courant du modèle fordiste puisqu'elle est composée essentiellement de petites unités de production. Par rapport aux grandes unités de production, ces dernières possèdent des avantages que le contexte économique, depuis les années 70, a mis en valeur. En effet, la montée de l'incertitude, résultant des difficultés posées par la crise internationale, conduit les entreprises à une crise de dimension. Ce qui semble cruellement manquer aux géants de l'industrie est la capacité de suivre les évolutions du marché et d'amortir les chocs qu'ils subissent. L'avantage des PME réside dans leur flexibilité, leur capacité de réaction. Là où la production en petites quantités était une faiblesse, par rapport aux produits standardisés fabriqués en grande quantité et favorisants les économies d'échelle, elle devient un avantage.

Un autre avantage des SPL réside dans leur relative spécialisation dans la production d'une branche sujette à d'importants changements sur les marchés tels que le secteur de la mode (vêtements, chaussures) ou soumis à une importante pression technologique. Les SPL constituent une illustration de spécialisation flexible (PIORE,

SABEL, 1989) et se révèlent particulièrement performants pour répondre à des commandes précises et en petites quantités.

L'évolution du contexte économique remet en cause les préceptes qui ont jusqu'alors guidé l'Aménagement du territoire. L'intégration des différentes dimensions de la production dans une même entreprise n'est plus seule garante du développement. Au contraire, les districts industriels soulignent l'impact de la concentration des petites entreprises. Quels sont alors les mécanismes qui soutiennent la réunion en un même lieu d'une multitude de PME ?

- *Les mécanismes de l'agglomération industrielle*

Comme nous le rappelle la dénomination de district industriel, l'observation des concentrations d'entreprises est ancienne. Objet d'étude de l'économie industrielle dès le début du XX^{e} siècle, le but était alors d'expliquer comment les entreprises pouvaient atteindre des rendements décroissants. A. MARSHALL constate alors que certaines caractéristiques des regroupements d'entreprises peuvent avoir un effet quasi mécanique sur leur productivité. Ces caractéristiques sont désignées sous le nom d'effets externes d'agglomération et résultent des interactions entre les différentes entreprises. Ainsi, même si les entreprises raisonnent dans le cadre de rendements décroissants, c'est leur environnement qui, dans son ensemble, connaît des rendements croissants. Si l'entreprise ne connaît pas de changements directs, c'est la branche (dans une vision sectorielle) ou le système de production (dans une vision territoriale) dans laquelle elle évolue qui va en profiter à plus ou moins long terme. Le phénomène de gains de productivité globaux associés à la densité des entreprises au sein des SPL constitue une illustration concrète d'une question qui interroge fortement les économistes. Dans son article fondateur du courant de l'économie géographique, *« Increasing returns and economic geography »*, P. KRUGMAN (1991) fait des rendements croissants une variable explicative fondamentale pour appréhender la concentration des entreprises. L'auteur a pour but d'apporter des éléments de réponse à la question suivante : *« Why and when does manufacturing become concentrated in a few regions, leaving others relatively undeveloped ? »*[22]. Il propose une interprétation résumant les conclusions de A. Marshall en trois forces centripètes qui poussent à l'agglomération des entreprises[23].

Ainsi, il distingue l'effet de taille du marché du travail au sein duquel se trouvent des travailleurs qualifiés, la production locale d'inputs spécifiques et les effets de débordement liés à la circulation de l'information. Ces derniers sont qualifiés par l'auteur de *« purely technological spillovers »* auxquels il entend ne pas s'intéresser par opposition aux externalités pécuniaires. En effet, P. KRUGMAN propose un modèle explicatif des effets en chaîne favorisant l'agglomération des entreprises. Dans sa volonté de fonder un modèle global, l'auteur se penche également sur la question des débouchés pour les produits. Il prend alors le contre-pied des approches classiques. Si la taille du marché peut favoriser l'implantation des entreprises, le contraire peut également être avancé : *« the market will be*

[22] « Pourquoi et quand la production se concentre dans quelques régions, laissant les autres relativement sous-développées » (KRUGMAN, 1991).

[23] « First, the concentration of several firms in a single location offers a pooled market for workers with industry-specific skills ensuring both a lower probability of labor shorter. Second, localized industries can support the production of non-tradable specialized inputs. Third, informational spillovers can give clustered firms a better production function than isolated producers » (KRUGMAN, 1991).

large where manufactures production is concentrated »[24] (KRUGMAN, 1991). Le processus d'agglomération apparaît alors comme une mécanique se nourrissant d'elle-même : *« manufacturing will concentrate in whichever region gets a head start »*.

Les entreprises n'étant plus isolées mais ancrées avec d'autres sur un territoire, celles-ci entretiennent des relations spécifiques du fait de leur proximité. Tout d'abord, en termes de ressources, l'agglomération présente des avantages qui furent à l'origine de la réflexion sur l'importance de la localisation industrielle. Dans cette optique, il s'agit d'étudier la place du facteur "transport" dans l'implantation des entreprises. Ainsi, la minimisation des coûts d'accès aux ressources doit être considérée. Plus largement, le cadre des districts industriels permet un marché de taille plus importante. Les producteurs finaux peuvent trouver à proximité de nombreux fournisseurs d'inputs nécessaires. En parallèle, les producteurs de produits semi-finis ou de matière première trouvent des multiples débouchés proches. Comme le confirme G. BECATTINI, le district représente *« un cas concret de division du travail localisée »* qui s'explique car chacune des entreprises *« a tendance à spécialiser dans une seule, ou quelques-unes seulement, des phases des processus de production »* (BECATTINI, 1992). Ce partage local des tâches est un facteur de multiplication des échanges inter-entreprises. Il constitue un catalyseur des "externalités pures" laissées en marge par P. KRUGMAN alors même qu'elles sont intimement associées à la concentration des entreprises. Comme nous l'expliciterons par la suite, il est d'autant plus important de s'arrêter sur ces dernières dans la mesure où, au-delà de la mécanique de l'agglomération contingente, elles peuvent expliquer la viabilité et la persistance des SPL.

- *Les échanges inter-entreprises, un élément constituant des SPL*

En complément de ces échanges marchands apparaît une facilité de communication inter-entreprises qui résulte de la fréquentation quotidienne et récurrente des entrepreneurs. Ainsi, les occasions de communiquer sont plus fréquentes et permettent de fluidifier la circulation des informations. De même, la proximité des autres entreprises multiplie les occasions d'observer leurs pratiques et les évolutions de leur production. Cette dimension d'information est d'ailleurs particulièrement renforcée par la présence d'un réservoir de main d'œuvre circulant d'une entreprise à l'autre. Ce phénomène remarquable constitue une source concrète de mutualisation des savoir-faire reposant sur l'échange direct d'expériences des différents procédés de production utilisés localement. Cette dimension d'échange d'information et la permanence de l'agglomération ne sont pas sans évoquer les thèmes du courant de l'économie néo-institutionnelle édifié par R. COASE (1998). Cette école constitue une vision hétérodoxe de la microéconomie qui se penche plutôt sur le rôle des organisations que sur celui du marché pour expliquer l'allocation des ressources. La recherche étudie alors la réduction des coûts de transaction préalable à l'échange. Ainsi, dans le cas des SPL, l'information sur le marché est une ressource nécessaire pour en suivre les évolutions, et le regroupement peut être vu comme une organisation qui permet de réduire les coûts individuels et d'atteindre un niveau d'information global important.

Taille du marché et marché du travail constituant les deux éléments qui décrivent les externalités pécuniaires des districts industriels, il est nécessaire de se pencher sur les externalités technologiques pures (KRUGMAN, 1991). L'interprétation de A. MARSHALL par B. PECQUEUR propose de dépasser la vision de P. KRUGMAN. Son analyse se constitue

[24] « Le marché sera important là où la production manufacturée est concentrée » (KRUGMAN, 1991).

de deux dimensions principales. La première d'entre elles concerne l'ambiance de production : *« la densité d'activités faisant appel à des savoir-faire communs, engendre une atmosphère favorable à la création de métiers maîtrisés par tous »* (PECQUEUR, 2000). Il s'agit ici de prendre en compte l'émulation réciproque entre les entreprises du district car son existence en favorise le dynamisme individuel pris dans un mouvement global. D'ailleurs, cette dimension n'est pas sans lien avec la seconde. En effet, les districts semblent favoriser le processus d'innovation. En comparaison avec les grandes entreprises qui ont les moyens d'avoir l'avantage de l'autonomie dans la recherche et le développement de produits novateurs, l'intérêt majeur des SPL réside dans *« un processus collectif d'innovation »* (PECQUEUR, 2000). Effectivement, comme nous le préciserons ultérieurement, le jeu des échanges entre entreprises permet de mettre en œuvre une dynamique incrémentielle permettant d'atteindre les coûts d'adaptation inaccessibles pour une PME isolée.

De manière plus générale, ce qui semble finalement primer dans l'approche territoriale, c'est la dimension collective de la production. Cependant, une vision mécanique du regroupement d'entreprises fondateur d'avantages directs semble insuffisante. Ainsi, nous nous éloignons des préoccupations propres à l'économie géographique étudiant tout particulièrement des externalités pécuniaires *« to make the analysis much more concrete than if we allowed external economies to arise in some invisible form »*[25] (KRUGMAN, 1991). De notre point de vue, bien que faisant difficilement l'objet d'observations, les externalités immatérielles participent fortement au jeu des forces qui animent le milieu de production local. Si l'approche de P. KRUGMAN est cohérente avec sa volonté de construire un modèle général de localisation des entreprises et apporte des éclairages essentiels, elle ne permet que partiellement de comprendre les phénomènes constatés au sein des SPL. En effet, son approche veut se concentrer uniquement sur les "externalités générales" plutôt que sur celles particulières à une branche industrielle. De la sorte, la spécialisation dans une filière apparaît comme une donnée qui s'impose à l'analyse alors que les SPL la considèrent comme un résultat. Ce dernier est le fruit d'une construction sur le temps long reposant sur la capacité des acteurs locaux à s'inscrire dans un jeu collectif. En effet, comme nous l'enseigne la littérature sur les SPL, les éléments de culture qui fondent la communauté d'appartenance au territoire sont décisifs dans la mise en œuvre d'un système productif global et participent directement de son efficacité.

L'école de la proximité centrée sur l'étude des différentes formes de proximité en fonction de leur efficience dans les rapports économiques s'intéresse tout particulièrement aux coordinations entre acteurs. En ce sens, elle réfute la pertinence de la proximité géographique comme moteur des coordinations : l'espace apparaît comme un facteur contingent de la coordination pouvant jouer un rôle décisif dans la constitution d'une proximité institutionnelle (au sens de COASE) ou organisée (l'organisation est alors vue comme un élément déclencheur de la proximité sans que les situations de coordination qui en découlent y soient directement liées). Nous devons souligner la prégnance de ces deux formes de proximité au sein des SPL.

1.1.2. Culture et coopération, ciments de l'efficacité des SPL

Les atouts offerts par l'agglomération sont réels et sont recherchés en tant que tels par les grandes entreprises qui ont mené de véritables politiques de reconversion en

[25] « rendre l'analyse bien plus concrète que si nous autorisions l'intervention d'économies externes sous une quelconque forme invisible » (KRUGMAN, 1991).

liant des relations avec les entreprises qui les environnent. Les PME changent d'image et profitent des politiques de soutien de groupes industriels (par exemple Elf-Aquitaine dès 1979 met en place des CREATI, Centres Régionaux d'Appui technique et à l'Innovation) afin de favoriser leur démarrage. Cependant, ce qui explique la particularité des SPL, ce sont les fondations sociales profondes qui soutiennent leur dynamique car *« la proximité spatiale et l'homogénéité culturelle favorisent la transmission d'idées nouvelles et augmentent la fréquence de leur adoption »* (COURLET, 1994). En effet, ils se distinguent d'un simple regroupement d'entreprises parce que ses membres partagent un sentiment d'appartenance à une communauté territoriale qu'il convient de présenter plus précisément. Ce ressenti commun est d'autant plus important qu'il permet une coopération spécifique entre les entrepreneurs que nous décrirons ensuite.

- *De l'espace au territoire : la représentation des acteurs*

Dans un SPL, l'espace est primordial, non seulement en tant que support des activités mais surtout par la conscience qu'en ont les acteurs. En effet, il n'est pas simplement une donnée mais un construit social qui se caractérise par le sentiment d'appartenance éprouvé par ses membres. Dans ce sens, il distingue le territoire administratif, espace de la gestion, et le territoire touristique, espace de la destination vu depuis l'extérieur, du territoire vécu, c'est-à-dire l'espace de vie tel qu'il est vécu par ceux qui l'habitent et le pratiquent. Dans ce contexte, la cristallisation d'éléments sociaux et culturels participe activement de la délimitation des frontières du système productif et *« l'appartenance territoriale relève de la représentation, de l'identité culturelle et non plus de la position dans un polygone »* (BONNEMAISON, CAMBREZY, 1996). Pour aller plus loin, les géographes nous proposent d'envisager l'espace comme un construit n'existant qu'à travers les représentations et l'action des acteurs (GUMUCHIAN, GRASSET, LAJARGE et al., 2003) : C. RAFFESTIN emploie l'expression originale *« d'écogénèse territoriale »* (C. RAFFESTIN in DI MÉO, 1999). Les communautés de développement de logiciels libres constituent une illustration particulièrement parlante de l'importance de ces dimensions socioculturelles. Elles constituent une forme de « territoire sans espace ». En effet, si nous reconnaissons l'existence de motivations individuelles (ZIMMERMANN, FORAY, 2001), il nous faut souligner avec force la cohésion de ce groupe dans un contexte économique particulièrement sensible aux innovations. Au-delà d'un gain en connaissance et en reconnaissance, les acteurs qui composent ces communautés partagent un ensemble de représentations de leur action sur le monde. L'impact des technologies informatiques[26] interdit leur appropriation privée et en conséquence la valorisation économique du logiciel libre se fonde essentiellement sur les services associés à leur utilisation.

Si les caractéristiques sociales et culturelles d'un système territorial vont de pair, il n'en demeure pas moins pédagogique de les envisager de manière séquentielle afin de dégager deux dimensions différentes d'un même phénomène. En réalité, il faut aborder la question à deux niveaux. Comprendre la réalité actuelle des SPL, c'est tout d'abord

[26] Il est d'ailleurs intéressant de noter les rapprochements récents entre ces mouvements dans le monde de l'informatique et ceux du monde libertaire au sein du mouvement d'opposition à Minatec dans la région grenobloise. Cependant, il faut se méfier d'une interprétation trop rapide d'une convergence des idéologies. La philosophie soutenant le développement des logiciels libres s'appuie plus sur la nécessaire diffusion des savoirs pour le développement économique et social de manière générale que sur une logique de remise en cause systématique à l'ordre existant. Ainsi, pour prolonger cette différenciation, les membres de la communauté du logiciel libre vont par exemple s'opposer au concept même du brevet (les empêchant d'utiliser leur propre savoir) sans pour autant s'opposer aux entreprises qui les exploitent.

reconnaître leur identité et se pencher plus avant sur l'importance des valeurs qui la sous-tendent. Il nous paraît donc nécessaire d'étudier la dimension culturelle, dont découlent ces valeurs et qui révèle la dimension historique des territoires. Ainsi, les SPL sont surtout un moyen de mettre en valeur la concordance d'éléments géographiques, historiques et culturels qui sont constitutifs de l'entité territoriale et qui dépassent la simple appartenance collective à un groupe d'entreprises. Nous considérons en effet que l'observation des districts affirme l'insuffisance d'une explication des dimensions spatiales de l'économie par la convergence d'intérêts individuels. L'acteur s'efface devant la dimension collective : avant toute chose sa capacité d'action au sein du territoire dépend de son aptitude à dépasser sa condition d'agent isolé.

Au premier plan, l'existence d'un territoire s'identifie donc à travers une communauté de personnes qui partage un *« système de valeurs et de pensée relativement homogène »* (BECATTINI, 1992). Si ce système est porteur d'avantages directs pour le secteur économique, surtout du point de vue de la coopération économique, comme nous l'approfondirons par la suite, il est tout de même ambigu. Le marché de l'emploi, notamment, subit cette contrainte sociale forte et *« le rapport salarial est spécifique à chaque système »* (PECQUEUR, 2000) : la valeur "travail" fortement reconnue localement permet de constituer un stock de main d'œuvre flexible et prête à supporter une précarité, surtout quant au rythme de travail. Cela permet d'assurer un certain maintien du niveau de l'activité et de résister aux chocs économiques. Plus généralement, ce système de valeur a aussi pour effet de limiter les combinaisons de valeurs socialement acceptables au niveau local. Ainsi, un risque du territoire est le repli sur soi en excluant les idées qui viennent de l'extérieur tout comme il existe un certain protectionnisme contre l'installation d'entrepreneurs qui ne sont pas issus du milieu local. En effet, l'ensemble des valeurs locales participe d'un mécanisme de régulation qui soutien sa reproduction. Cette stabilité du territoire est un élément important de son évolution dans la mesure où cette dernière connaît une certaine continuité dans laquelle l'histoire a toute sa place.

D'une part, l'histoire est un élément majeur de la constitution du système de valeurs locales. L'observation des SPL montre que leur mise en place trouve un terreau favorable dans les milieux qui ont connu une histoire forte, comme le SPL du Choletais qui lie ses habitants ou plus simplement une histoire particulière comme celle de la Vallée de l'Arve. Par ailleurs, l'histoire locale n'est pas sans liens avec l'apprentissage et la constitution de savoir-faire locaux. La production des décolleteurs de la Vallée de l'Arve, par exemple, n'est pas sans rapports avec la tradition d'horlogerie locale, travail de précision introduit dans la vallée au XVIII^{e} siècle. De même, l'implantation d'industries textiles qui employaient des travailleurs à domicile a pu favoriser des SPL dynamiques dans le même secteur. L'importance de la société locale autant que son histoire constituent des éléments primordiaux à prendre en compte dans l'analyse de l'évolution des entreprises et des savoir-faire locaux. Si la diffusion des innovations peut être favorisée au niveau local car il existe une culture locale forte, celle-ci doit aussi être prise en compte pour comprendre comment les producteurs vont faire évoluer leurs pratiques par rapport aux savoir-faire existants sur le territoire. Dans le cas des stations de sports d'hiver, même en milieu rural, il est impossible d'étudier de la même façon les pratiques de production dans une station-village ou dans un milieu où domine le monde agricole. Evidemment, elles n'auront ni la même ampleur ni la même image de destination mais surtout, la vision de la durabilité sera différente et les produits envisagés également.

- *Les fondements socioculturels de la stabilité du système*

Pour mieux saisir les différentes dimensions de ce sentiment partagé d'appartenance à la communauté territoriale ainsi que son importance pour le district industriel, nous pouvons faire référence aux travaux de T. KIRAT et C. SIERRA (1996) : *« l'appréciation des potentialités motrices des SPL est donc, selon nous, concomitante au repérage des institutions informelles qui sous-tendent l'identité du territoire »*. L'utilisation du terme institution informelle retient particulièrement l'attention. Il montre deux dimensions complémentaires de l'identité territoriale. Tout d'abord l'adjectif informel révèle la forte part d'inconscient de la construction territoriale, sentiment diffus qui se met en place "naturellement", et qui constitue une culture territoriale. Cependant, l'adjectif informel ne peut être séparé des institutions auxquelles il se rattache. En effet, l'idée que l'on peut retrouver en arrière plan est la permanence du territoire, sa continuité dans le temps et sa capacité à maintenir sa spécificité par rapport à l'extérieur, sa persistance dans un contexte changeant. Cette dimension institutionnelle et informelle semble primordiale et nous pouvons affirmer que *« certains aspects de l'analyse économique des territoires sont directement articulés aux analyses néo-institutionnalistes, notamment lorsqu'ils conduisent à insister sur les éléments de "culture" et les procédures partagées par les acteurs […] entraînant la minimisation des coûts de transaction »* (REQUIER-DESJARDINS, 1996).

En assurant régulation et cohésion du système les institutions sociales des SPL constituent *« un véritable guide de connaissance et de reconnaissance entre les individus »* (COURLET, PECQUEUR, 1996). Les interactions locales entre entrepreneurs se fondent sur des critères communs qui facilitent les contacts internes au SPL. C'est ainsi que plus qu'ailleurs, des relations importantes se mettent en place entre les entrepreneurs et facilitent la division locale du travail, que nous avons déjà décrite, et permettent aux PME de surmonter les handicaps liés à leur petite taille. Tout comme l'institution d'une culture particulière, les relations entre acteurs se mettent en place de façon informelle. Cependant, si cette ambiance générale de coopération est particulièrement mise en valeur dans les SPL, il est aussi important de constater que pour les producteurs cette collaboration est réellement nécessaire puisqu'ils assurent leur permanence par des institutions formelles comme des regroupements de professionnels qui garantissent une certaine stabilité des relations.

Le rôle économique du milieu socioculturel, on devrait plutôt parler de dimension socioculturelle des dynamiques économiques, fait directement écho aux recherches en termes de capital social. Cette notion prend une dimension économique avec la lecture proposée par le sociologue R. PUTNAM en 1993, le *« ''social capital'' refers to features of social organization such as networks, norms and social trust that facilitate coordination and cooperation for mutual benefit »*[27] (PUTNAM, 1995). Nous sommes donc ici au cœur des dimensions de l'économie révélées par les SPL. Cependant, le travail de R. PUTNAM s'est principalement attaché à résoudre le problème de la mesure des effets d'une forme de capital intangible sur la réalité économique. Pour mieux cerner les tenants et aboutissants de cette notion, il nous faut faire un détour par les publications en sociologie. La notion de capital social fut d'abord proposée par P. BOURDIEU (1986) puis reprise ensuite par J. COLEMAN (1988). Le propos de ce dernier consiste à dépasser les frontières conceptuelles classiques entre la sociologie et l'économie, entre le holisme et l'individualisme méthodologique. En ce sens, l'auteur insiste sur le rôle que peuvent jouer les

[27] « capital social fait référence aux propriétés de l'organisation sociale telles que les réseaux, les normes et la confiance qui facilitent la coordination et la coopération pour des bénéfices mutuels » (PUTNAM, 1995, traduit par nos soins).

relations sociales dans la formation du capital humain, *« the importance of social capital for the education of youth, or, as it might be put, the importance of social capital in the creation of human capital »*[28] (COLEMAN, 1988).

Cependant, J. COLEMAN nuance la vision de R. PUTNAM en soulignant également que le capital social n'est pas efficace seulement par ces aspects positifs (information, confiance…) mais également par son caractère exclusif. Nous ne sommes alors pas très éloignés de la pensée bourdieusienne. En effet, cette dernière s'intéresse principalement à deux niveaux de capitaux, le culturel correspondant au « stock » des acquis individuels et le social aux réseaux, en complément du capital économique. Une des conclusions majeures de l'auteur pointe alors du doigt les phénomènes d'exclusions et la reproduction sociale qui se véhicule à travers l'homogénéité des différents types de capitaux : *« the convertibility of the different types of capital is the basis of the strategies aimed at ensuring the reproduction of capital (and the position occupied in social space »*[29] (BOURDIEU, 1986). Cette dynamique des capitaux et des acteurs qui les manipulent participe donc directement à la stabilité, voire à l'immobilisme du système des acteurs locaux comme nous l'approfondirons plus avant du point de vue de la théorie économique. Ainsi, quelle que soit la nature des effets du capital social et la pertinence méthodologique d'un concept maintes fois critiqué (CALLOIS, 2004), il n'en souligne pas moins le rôle moteur du milieu socioculturel au sein des SPL, notamment si on lie cette notion à celle d'apprentissage et de transferts de connaissance, voire à l'innovation.

Grâce à l'homogénéité culturelle du territoire, la communication entre individus est facilitée. Ainsi, en dehors de la sphère de production, les acteurs du territoire partagent leurs expériences et se transmettent des informations sur leur métier et son évolution. Dans le cadre d'un SPL, au-delà des relations marchandes inter-entreprises classiques, la coopération des entrepreneurs peut prendre toute son ampleur car elle est soutenue par des contacts informels. Ainsi, leur collaboration va prendre une tournure toute particulière, d'autant plus importante qu'elle est vitale pour les PME. C'est tout un jeu de réciprocité qui se met en place entre les acteurs d'une façon tout à fait originale *« qui consiste en un échange de services gratuits »* (COURLET, 1994). Notamment, on remarquera la possibilité pour les entreprises d'échanger "librement" de la main d'œuvre selon les besoins de chacune. Cette pratique est doublement originale : d'une part, en elle-même, elle ne correspond pas à l'image de concurrence des entreprises, et d'autre part elle participe à la diffusion des savoir-faire.

- *Diffusion de la connaissance et émergence des innovations*

L'importance du ciment social est majeure : pour que ce jeu de transferts soit possible, il est nécessaire qu'il se fonde sur des règles connues de tous, leur inscription dans le temps participant à leur solidité, et à la garantie de leur respect. L'effet de communauté est donc fondamental puisque c'est cette dernière qui détermine qui peut y participer. Ainsi, tout comme l'identité partagée, il semble que la production soit aussi un élément issu de la communauté locale. Cela va plus loin que la division du travail entre PME qui assurent différents stades de la production : *« celles-ci sont, en général, articulées techniquement les*

---

[28] « l'importance du capital social pour l'éducation des jeunes, ou, comme on pourrait le dire, l'importance du capital social dans la création de capital humain » (COLEMAN, 1988, traduit par nos soins).

[29] « la convertibilité des différents types de capital est à la base des stratégies visant à assurer la reproduction du capital (et la position occupée dans l'espace social) » (BOURDIEU, 1986, traduit par nos soins).

unes aux autres et ***contribuent collectivement*** *à une production bien spécifique »* (COURLET, 1999). On dépasse alors l'idée d'une organisation productive et hiérarchisée pour observer de quelle manière des entreprises relativement égales et autonomes s'organisent directement. Comme nous pouvons le voir, c'est un dialogue permanent entre activité économique et collectivité sociale qui s'instaure. D'ailleurs à l'échelle du système économique qu'est le territoire, les rendements croissants de la production relativisent la concurrence entre les entreprises qui le composent. C'est pourquoi, les relations internes sont plus complexes qu'il n'y paraît et qu'il est impossible de les limiter à une pure concurrence. Au contraire, le district industriel est un *« mélange de concurrence-émulation-coopération »* (COURLET et al., 1996), une forme originale de "coopétition".

Pour certains auteurs, il est possible de découper en différentes phases l'activité des entrepreneurs et d'attribuer à chacune une attitude spécifique. L'innovation, soutenue par les échanges, serait une phase de coopération alors que la production et la commercialisation relèveraient du domaine de la concurrence. Cependant, la mobilité des travailleurs dans le processus de production en minore l'aspect concurrentiel. Dans le cas du tourisme, le phénomène est encore moins net dans la mesure où il constitue une activité de service dans laquelle production et vente sont concomitantes. Malgré cela, on ne peut pas exclure par principe l'idée de la coopération qui peut se mettre en place à travers des moyens communs de répartition de la clientèle (par exemple une centrale de réservation). Si les relations sont denses, il n'en demeure pas moins que leur mélange avec la concurrence peut être une source de conflits. On comprend donc mieux l'importance du rôle de leur formalisation dans des associations professionnelles qui se révèlent être de véritables institutions permettant de pérenniser et de réguler les échanges internes au SPL. En soit, le rôle des associations professionnelles est important car il permet aux entrepreneurs de sortir du cadre bilatéral des relations pour échanger multilatéralement, c'est-à-dire à l'échelle du territoire. Elles sont donc un élément de la prise de conscience de l'identité et participent activement à renforcer la dimension territoriale de la production.

Les SPL ont attiré l'attention par leur capacité à résister aux crises et à maintenir une dynamique de développement malgré leur éloignement des canons fordistes de l'entreprise. Leur étude a mis en valeur des caractéristiques de l'activité des districts qui étaient jusqu'alors peu considérées par une théorie économique où prévalait l'intérêt matériel et individuel comme principe explicatif. En effet, culture et société apparaissent comme les éléments fondateurs des territoires jouant un rôle actif dans la coordination économique. Elles permettent notamment d'expliquer des pratiques particulières de coopération et de diffusion des savoir-faire locaux. Si nous avons pu identifier ces éléments, il est maintenant nécessaire de se pencher sur leur rôle dans les mécanismes de développement. Ces fondations socioculturelles des territoires jouent notamment un rôle actif en termes d'innovation (en tant que réponse adaptative dans un contexte changeant) et constituent une illustration vivante du concept de rendements croissants qui préoccupe l'économiste.

1.2. Le territoire, une dynamique fondée sur la stabilité du système d'acteurs locaux

Comme nous l'avons vu en première partie de ce chapitre, ce qui a attiré l'attention sur les districts industriels ou SPL fut leur réussite économique face à un contexte de crise globale. C'est une dynamique interne à des territoires particuliers qui leur a permis d'assurer leur développement économique dans un contexte international où le pessimisme dominait. Devant ce phénomène, les recherches de l'économie territoriale se sont tout

d'abord portées sur une description pragmatique des différentes situations en essayant d'en faire ressortir les points communs. Cependant l'heure n'est pas à la construction d'un cadre compréhensif global, *« le développement local est un constat et une pratique »* (PECQUEUR, 2000). Il semble ainsi que la théorie du développement endogène proposée par R. J. LUCAS vienne combler une lacune. Elle jette un éclairage particulier sur le territoire et permet de préciser notre vision de la dynamique qui l'anime et d'expliquer comment il peut suivre une trajectoire originale, notamment par rapport à son cadre macroéconomique. Toutefois, trajectoire originale ne signifie pas isolement. En effet, si des mécanismes internes favorisent une interprétation particulière du cadre extérieur, celui-ci n'est pas pour autant absent.

1.2.1. Le développement endogène ou la diversité des trajectoires territoriales

- *Des rendements croissants associés aux technologies à la généralisation d'un modèle de développement endogène*

L'origine des théorisations relatives aux rendements croissants se trouve dans l'étude des technologies permettant de dépasser la vision classique de la production. Selon cette dernière la productivité marginale d'une unité supplémentaire de capital décroît avec le nombre d'unités de capital mobilisées. Or, dans cette logique, la technologie mobilisée pour la production est exogène au modèle, elle constitue un donné qui s'impose aux pratiques de production. Cependant, la réalité des dynamiques économiques paraît toute autre : les technologies sont le plus souvent parties-prenantes du processus productif et c'est leur mobilisation concrète qui permet en retour de les améliorer. La dynamique de l'innovation est ainsi contingente de celle de la production. Plus une technologie est adoptée par les producteurs, plus elle est améliorée et plus elle est susceptible d'être adoptée. Dès, lors, ce cercle peut se révéler vertueux ou vicieux et l'économiste s'interroge quant aux mécanisme qui permettent d'expliquer *« how increasing returns might drive the adoption process into developing a technology that has inferior long run potential »*[30] (ARTHUR, 1989). B. ARTHUR propose ainsi un modèle à deux technologies concurrentes dans lequel il introduit la notion de *« historical small events […] those events or conditions that are outside the ex-ante knowlegde »*[31]. En ce sens, l'auteur entend prendre en compte les éléments de contexte, également appelés "chances", qui, au-delà des préférences des agents, déterminent leurs choix et favorisent ainsi l'adoption d'une technologie plutôt qu'une autre.

Ces événements ont une importance fondamentale pour expliquer le passage d'agents dont les préférences vont naturellement vers une technologie jusqu'à l'adoption de la technologie concurrente. Quand l'adoption de cette dernière, au gré de l'histoire, dépasse en nombre et en rentabilité (ces deux dimensions étant liées par les rendements croissants) la technologie traditionnelle alors tous les agents ont tendance à l'adopter. La première technologie tend alors à disparaître au profit de la première : la dynamique est *« locked-in one technologie only. Under increasing returns then, the adoption process becomes a*

[30] « comment les rendements décroissants pourraient conduire le processus d'adoption au développement d'une technologie dont le potentiel est inférieur à long terme » (ARTHUR, 1989, traduit par nos soins).

[31] « petits événements historiques […] ces événements ou conditions qui échappent à la connaissance ex-ante » (ARTHUR, 1989, traduit par nos soins).

random walk with absorbing barriers »[32]. Ces frontières induisent alors une "dépendance au sentier", *« path dependency »* qui peut avoir des effets limitants sur le développement économique, notamment en limitant la capacité d'innovation : *« thus in practice an early-start technology may already be locked in, so that a new potentially-superior arrival cannot gain a footing »*[33]. Finalement, B. ARTHUR montre de quelle manière une économie peut graduellement s'engager dans un phénomène de lock-in qui limite sa capacité à saisir des alternatives qui pourraient lui être supérieures. Néanmoins, ce type de mécanisme relativement déterministe n'est pas sans évoquer un phénomène de sélection darwiniste. La technologie la mieux adaptée à son environnement (variant en fonction des événements historiques) tend à prendre le pas sur les autres jusqu'à une domination sans partage. Loin d'une telle vision mécanique du développement, nous n'oublions pas que les innovations n'ont aucun sens en dehors des hommes qui garantissent leur existence. Dans les SPL, cette dimension humaine ne peut en aucun cas être ignorée. Pour compléter cette approche, nous poursuivrons donc notre analyse en étudiant les processus d'innovation liés à l'apprentissage.

C'est en 1988 que R. J. LUCAS publie *« On the mechanics of economic development »* (LUCAS, 1988) article fondateur du courant économique du développement endogène. A la présentation des éléments de ce modèle, nous verrons qu'il articule différentes dimensions spécifiques repérées par l'économie territoriale. Par rapport aux autres modèles de croissance économique, la principale innovation est l'endogènéisation du progrès technique qui, de ce fait, n'est plus une donnée fixée mais un élément de la dynamique. Par progrès technique, il faut comprendre une définition large : non seulement, l'innovation des équipements de production mais aussi l'évolution des savoir-faire.

De façon globale, l'introduction de capital humain permet d'intégrer le progrès technique au modèle. Dans le sens de Lucas, il représente le niveau général de savoir-faire, *« general skill level »*, qu'un travailleur peut acquérir dans un processus d'affectation du temps. C'est en effet le temps que l'individu va consacrer à sa formation qui lui permet d'accumuler du capital humain afin d'augmenter sa productivité. De plus, Lucas est à l'origine d'un apport majeur dans la théorie économique du capital humain *« that human capital accumulation is a social activity, involving groups of people in a way that has no counterpart in the accumulation of physical capital »*[34]. S'il existe un effet purement individuel de l'accumulation, il existe aussi un effet collectif qui correspond au niveau moyen de compétence des travailleurs et qui contribue à la rentabilité économique générale. L'atmosphère de savoir-faire apparaît comme une externalité qui donne la possibilité d'augmenter l'efficacité de l'ensemble. Cette externalité est particulièrement importante car elle permet d'expliquer comment les rendements d'échelles peuvent parfois être croissants. Ainsi, avec le modèle de croissance endogène, Lucas introduit les interactions sociales dans le processus de production.

Dans le prolongement de cette analyse du capital humain, Lucas propose un modèle d'économie internationale entre deux économies et à deux biens. L'intégration du

---

[32] « bloquée sur une seule technologie. Ainsi, sous un régime de rendements croissants, le processus d'adoption devient une marche aléatoire encadrée par des barrières d'absorption » (ARTHUR, 1989, traduit par nos soins).

[33] « ainsi, en pratique une technologie précoce peut d'ores et déjà être bloquée de telle manière qu'une nouvelle arrivée potentiellement supérieure ne peut trouver de place » (ARTHUR, 1989, traduit par nos soins).

[34] « L'accumulation de capital humain est une activité sociale, impliquant des groupes de personnes d'une façon qui n'a pas de contrepartie dans l'accumulation de capital physique. » (LUCAS, 1988, traduit par nos soins).

capital humain se fait par l'intermédiaire de l'apprentissage, *« learning-by-doing »*, qui existe à travers le parcours professionnel et qui donne un contenu concret à la formation. Si, pour Lucas, ce fonctionnement ne présente que peu d'intérêt au niveau de l'individu, c'est au niveau de l'économie nationale qu'il prend toute sa dimension. L'apprentissage est un élément déterminant de la trajectoire de développement que va suivre le pays, surtout si sa production est en partie spécialisée. En effet, les différents modes de production peuvent atteindre des rythmes de croissance plus ou moins rapides. S'il existe un cycle de vie de l'apprentissage ne permettant qu'une accumulation décroissante de capital humain, on comprend qu'un environnement dans lequel de nouveaux biens apparaissent fréquemment favorise cette accumulation : *« in other words, one would like to consider the inheritance of human capital within families of goods as well as families of peoples »*[35]. La spécialisation initiale de la production conditionne donc l'évolution des pays qui suivent un sentier particulier. Dans ce sens, on peut constater un effet d'hystérésis qui peut conduire les pays dans une trajectoire spécifique car ils sont pris dans un phénomène de "lock-in" mettant l'accent sur l'irréversibilité de l'évolution d'une économie. Transposée au niveau local, cette vision propose une explication du rôle de l'histoire dans la différenciation d'un territoire par rapport à l'ensemble macro-économique auquel il appartient.

- *Trajectoires de développement local*

L'importance du capital humain, sa diffusion au corps social et l'impact de ce dernier sur la production évoquent des dimensions territoriales mises en avant par les SPL. Ainsi, dans ce cadre particulier, nous percevons concrètement comment les savoir-faire locaux peuvent plus qu'ailleurs se diffuser à l'ensemble du territoire en s'appuyant sur un système de valeurs et des contacts importants entre acteurs qui participent au processus de production. De même, le modèle international proposé par Lucas met en avant l'effet de l'histoire sur les mutations de l'offre et fournit une explication des évolutions différenciées des territoires. La possibilité d'adopter le cadre du développement endogène pour aborder les territoires est d'ailleurs envisagée par différents chercheurs. Ainsi, C. COURLET et B. PECQUEUR (1996) n'hésitent pas à affirmer que *« la configuration du type SPL constitue une claire illustration de la dimension endogène territorialisée du développement »*. Cette vision du local est proche des théories du développement par le bas dans lesquelles les acteurs ont un rôle moteur. Mais l'autonomie relative du territoire n'est pas une donnée acquise et résulte d'une construction territoriale du développement rendue possible par un *« phénomène organisationnel qui crée les conditions favorables »* (C. COURLET et B. PECQUEUR, in KIRAT et al., 1996).

Parmi les enseignements des SPL, *« la réémergence de la figure de l'entrepreneur individuel »* (PECQUEUR, 2000), c'est-à-dire la capacité des acteurs locaux à impulser une dynamique spécifique à leur territoire est particulièrement importante. Pour l'analyser, il est nécessaire de saisir leur rôle avant d'étudier comment cette action se limite à un territoire en se fondant sur l'organisation des acteurs.

Ce qui caractérise le développement local, c'est la *« logique d'acteur »* (PECQUEUR, 2000) dominant dans les raisonnements. L'existence de nombreuses PME nous éloigne de l'importance de la structure productive en tant qu'organisation dépersonnalisée. Au contraire, dans le cas de l'entreprise individuelle, le personnel étant

[35] « Dans d'autres mots, on peut considérer l'héritage de capital humain provenant de familles de biens tout comme provenant des familles de personnes » (LUCAS, 1988, traduit par nos soins).

réduit voir inexistant, l'identification de la personne qui impulse la dynamique est plus nette et son action est fortement valorisée. Tout comme l'atmosphère industrielle du territoire est au premier plan, ce sont les prédispositions de ses acteurs qui sont mises en avant à travers *« un esprit entrepreneurial, avec une forte proportion de travailleurs indépendants, de petits patrons "partis de rien" et ayant construit un capital de production non négligeable »* (MARCELPOIL et al., 1999). Comme nous l'avons évoqué, cette vision des dynamiques locales n'est pas sans rappeler l'autonomie mise en exergue par les théories du développement par le bas. Concrètement, cette volonté s'est traduite par le mouvement social du retour au « pays ». Il s'agit alors de revendiquer la possibilité d'exister en dehors des structures géantes où le travail est vécu comme une exploitation aliénante, d'exprimer la capacité de la base de la population à réaliser ses propres initiatives et d'en vivre. Ainsi, ce qui prime, c'est que chacun puisse s'épanouir dans une activité économique fidèle à ses principes. Il résulte de ce phénomène le développement d'initiatives multiples et variées, peu cohérentes, difficilement compréhensibles et qui conduisent à ce que *« les expériences de développement local [soient] généralement identifiées à la procédure appliquée au territoire »* dans lesquelles *« l'acteur principal est l'animateur institutionnel plutôt que les entreprises »*. Pourtant, la teinte volontariste perçue à travers cette vision est gênante par rapport à la démarche réelle des entrepreneurs faite d'expériences et de tâtonnements. Les SPL nous proposent donc une grille de lecture globale des actions au sein d'un territoire et de leur agencement. En effet, elles apparaissent alors comme des initiatives dont la réalisation dépasse son porteur individuel pour rentrer dans le cadre d'une démarche collective qui leur donne une certaine cohérence.

Cette forme de cohérence apparaît notamment à travers la proximité sociale, la dynamique générale du territoire *« est basé[e] sur des initiatives à dominante locale et sur des interactions fortes entre l'économie et la société »* (COURLET, SOULAGE, 1994). Il semble en effet que la place des rapports sociaux au sein du territoire soit décisive parce qu'il *« structure les stratégies des acteurs en délimitant leurs comportements »* (COURLET et al., 1996). Nous pouvons donc affirmer que les démarches d'acteurs sont avant tout des pratiques territoriales, non isolées les unes des autres. Ce qui pose alors problème est de savoir comment nous allons aborder la façon dont cette unicité du territoire s'organise et quelle forme peut être donnée aux interactions entre acteurs. Ici, ce qui va retenir notre attention c'est l'idée de *« logique de réseau »* (PECQUEUR, 2000) fréquemment évoquée par les différents chercheurs pour décrire les relations denses qui se nouent au-delà du marché comme nous l'avons déjà décrit. Ainsi, ce sont de véritables réseaux qui permettent non seulement d'échanger des informations mais qui servent aussi de schéma à la diffusion des savoir-faire de façon systématique. L'originalité des liaisons inter-individuelles au sein d'un territoire découle de la facilité avec laquelle les nouvelles circulent en empruntant des chemins déjà balisés. Nous pouvons alors distinguer deux types de réseau : le réseau institutionnel qui réunit les associations formalisées dont le but est de catalyser les réseaux entre acteurs. Par ailleurs, il existe un réseau personnel à chaque acteur qui est plus difficile à cerner parce qu'il est plus souple. Ses deux composantes principales sont familiales et professionnelles : il n'existe pas une démarche volontariste mais la constitution de ces réseaux appartient directement à la capacité locale d'organisation.

Cette vision réticulaire est particulièrement importante car elle permet d'envisager le territoire dans sa globalité. En effet, nous pouvons alors percevoir que les producteurs sont les éléments d'un système, sous-ensemble qui se distingue par son unité. Celle-ci est assurée par l'importance des interactions que les réseaux parviennent à entretenir. Cette vision systémique de la production est tout particulièrement intéressante

dans le cadre du tourisme, comme nous l'approfondirons ultérieurement. Il existe une réelle difficulté à délimiter la production touristique : soit les limites sont trop fortes et ne permettent pas d'appréhender la totalité des pratiques des touristes, soit leur définition est trop large et permet seulement d'aborder le tourisme sous l'angle d'un surplus de consommation. Ici, nous pouvons évoquer la globalité de l'image d'une destination en rapport avec la globalité du système territorial. Les producteurs, acteurs du territoire, n'étant pas isolés les uns des autres, nous pouvons mieux envisager comment chacun, de par ses pratiques productives, s'inscrit dans la cohérence de la destination touristique. Le territoire nous permet ainsi d'aborder le tourisme par l'intermédiaire de la coordination des acteurs pour délimiter un ensemble de producteurs contribuant individuellement à une dynamique collective.

De plus, l'aspect systémique du territoire est instructif quant à son évolution. Tout d'abord, nous pouvons étudier sous un angle nouveau le constat pratique selon lequel un des risques encourus par une économie relativement fermée est de ne pas se renouveler. L'existence d'un système nous rappelle que *« l'obstacle à son [l'industrie] action peut provenir de « l'inertie du milieu » »* (KIRAT et al., 1996). Par ailleurs, tout système même s'il est plus ou moins fermé ne peut être envisagé de manière isolée mais doit être abordé par rapport aux interactions avec d'autres systèmes. Le cône des possibles décrit par E. Marcelpoil est construit selon deux dimensions et son ouverture *« dépend de contraintes externes (les forces macroéconomiques par exemple) et internes au système territorial »* (MARCELPOIL, 1997). Ainsi, aborder le territoire sous le seul angle du développement endogène serait une erreur et il convient de se pencher sur les modalités d'influence de l'extérieur sur le territoire. Il s'agit donc de considérer *« le cadre contextuel du local compris comme celui d'une économie non pas fermée mais limitée dans son étendue et dans sa relation à l'extérieur »* (PECQUEUR, ZIMMERMANN, 2004) qui peut pourtant se révéler fondamentale pour le devenir des districts industriels.

1.2.2. L'influence de l'extérieur sur l'évolution du territoire

Si l'influence de l'extérieur sur les SPL est souvent évoquée, c'est surtout pour son aspect positif. En effet, le système de valeurs en vigueur sur le territoire est un catalyseur des relations inter entreprises, mais il constitue aussi un risque d'enfermement pour le district industriel. Selon Lucas, l'apprentissage ne permet pas d'accumuler du capital humain indéfiniment si le produit ne connaît pas d'évolution et il existe donc des spécialisations appauvrissantes. En référence aux travaux de GRANNOVETER, nous devons rappeler que les informations véhiculées au sein d'un réseau dont la maille est relativement serrée sont le plus souvent redondantes et facteur d'enfermement du système d'acteurs qui le compose sur lui-même (CALLOIS, 2004). Nous comprenons alors que le rejet d'une valorisation originale du savoir-faire local, parce qu'elle ne constitue pas une pratique acceptable peut bloquer une possibilité de renouvellement et conduire à la sclérose d'un SPL. Le rôle de des apports exogènes au sein d'un système local apparaît alors comme un gage de sa dynamique. Cependant, les récentes recherches de l'Institute of Development Studies (IDS) (université du Sussex) sur le thème *« The Interaction of Global and Local Governance: Implications for Industrial Upgrading »*[36] que nous présenterons plus précisément dans la section suivante affichent un bilan plus mitigé. Entre apport externe et prise de contrôle d'un SPL, le fossé est mince. Les mécanismes régissant les rapports d'un

[36] L'interaction des gouvernances globales et locales : implications dans la restructuration industrielle (il est difficile de traduire précisément le terme "upgrading" qui suggère une restructuration mais contenant aussi l'idée d'amélioration à l'inverse de "downgrading"). Pour plus d'informations, voir leur site internet : http://www.ids.ac.uk/ids/global/vw.html.

système d'acteurs constituent effectivement un enjeu crucial mais porteur de paradoxes : une dépendance à l'extérieur nécessaire en termes d'innovation mais qui peut, à terme, se révéler être un facteur particulièrement limitant par la mise en œuvre de rapports de domination.

- *La dépendance créatrice*

Cette notion de dépendance est plus généralement mise en avant par J. Perret qui la place au centre du processus d'innovation des systèmes locaux à travers le concept de *« dépendance créatrice »* (PERRET, 1992). En effet, le milieu local est sous la coupe d'une société globale, *« ensemble plus vaste, structuré, qui comprend différents territoires »*. Nous pouvons donc la voir à différents niveaux : non seulement international comme nous l'avons déjà évoqué mais aussi national où l'Etat possède tous les moyens de l'administration pour exercer sa domination. La dépendance se met particulièrement en place dans deux domaines. D'une part, sur le plan économique, les territoires doivent trouver des débouchés à leur production et ils ne peuvent donc échapper au jeu du marché et de la concurrence. D'autre part, sur le plan politique, l'unité nationale permet à l'Etat d'exercer un pouvoir central, souvent par le biais de ses institutions décentralisées, et il est particulièrement intervenu dans la vie économique. Les politiques d'Aménagement du Territoire de la République successives tentent d'équilibrer et d'améliorer l'organisation économique de l'ensemble national. Elles ont un impact important parce qu'elles décident de l'orientation des activités par les infrastructures ou les équipements qu'elles financent. Le cas des stations de ski en site vierge est un exemple de cette forte influence : dans le monde économique, elles répondent à des contraintes pour attirer une clientèle internationale, et sur le plan politique, elles résultent d'une doctrine publique du développement qui a, en grande partie, financé leur construction par l'intermédiaire du "Plan Neige". De plus, cette politique a orienté les deniers publics vers les stations privant ainsi d'autres formes de développement touristique. Cependant, les acteurs du territoire ne sont pas forcément passifs par rapport à cette dépendance. Ils ont la capacité de faire des choix et d'adapter ainsi les éléments venus de l'extérieur pour renouveler leur "stock" d'idées et faire évoluer leurs pratiques : ils *« s'adaptent selon leur position sociale (catégorie professionnelle, patrimoine, clan, âge), leur origine (autochtones-installés), leur appartenance familiale, leur capacité d'initiative (moyens financiers, formation, niveau d'information) »*. Mais le mécanisme n'a rien d'automatique, les acteurs peuvent ne pas réagir et les forces du système local peuvent favoriser son inertie.

Dans le cadre de cette dépendance, nous avons maintes fois évoqué le rôle de l'action publique par rapport au développement local. Il semble que ce rôle soit particulièrement important actuellement car le mode opératoire des politiques de développement s'inspire de plus en plus du cadre territorial (MARCELPOIL et al., 1999) et (DEBARBIEUX, POISAT, 1999). Du point de vue de l'activité touristique, le rôle de l'intervention publique est majeur. Elle est essentiellement mise à contribution pour assurer les services collectifs et complémentaires aux services marchands qui permettent de garantir l'accueil des touristes (infrastructures de communication, voirie local et parking, traitement des déchets et des eaux usées…). Le cas particulier du tourisme dans l'Aménagement du territoire nous pousse donc naturellement à approfondir cette dimension des politiques publiques au sein des territoires.

- *Territoires et politiques publiques*

L'Etat possède des moyens d'action locaux qui existent depuis longtemps et qui se sont plus récemment construits en tant que collectivités décentralisées, dites territoriales. Pourtant, le mouvement issu de la politique menée depuis 1982 peut être considéré comme un malentendu qui donne seulement un rôle de "pompier de l'économie" au niveau de l'administration locale (PECQUEUR, 2000). Ainsi, leur action ne semble pas réellement correspondre à une politique de développement. Aujourd'hui, le mouvement vers le milieu local paraît être d'une toute autre ampleur. Comme nous l'avons évoqué auparavant, la méthode de conception du projet et le travail en partenariat nous rappelle les réseaux de production qui participent à l'efficacité des SPL. De même, on assiste actuellement à une organisation administrative cherchant plus de cohérence dans la gestion de l'espace national. Ainsi, nous pouvons remarquer que la notion même de pays a pour but explicite d'assurer la concordance entre territoire vécu et territoire administratif. Cependant, il est important de rester critique face à la réalité de ce processus de développement par le bas. En effet, on peut constater que l'organisation et les moyens financiers des collectivités publiques leur donnent la possibilité d'appréhender les projets locaux dans leur globalité et d'avoir un pouvoir de proposition important. Il ne faut pas oublier qu'elles sont aussi les organisateurs des travaux en partenariat, elles invitent les personnes qui y participent, préparent les débats et arrêtent un ordre du jour. Les pouvoirs publics occupent donc une place stratégique qui leur permet d'exercer un certain contrôle sur le contenu du projet de développement et son déroulement. De plus, la formalisation de la dynamique du territoire ne va pas de soi et n'implique pas automatiquement des externalités dont les acteurs ne sont pas toujours conscients dans un SPL. Il semble particulièrement compliqué de décréter le développement local. C'est sur ce sujet que s'est penché B. SOULAGE qui étudie la *« place du politique dans les SPL »* (SOULAGE, 1994a, b).

Il présente tout d'abord comment une approche tripolaire permet d'établir une typologie des SPL selon la convergence des trois pôles : les entreprises, les institutions d'intermédiation et les institutions publiques. L'équilibre du système tient alors à la cohérence des actions des pôles vers un même but, alors elles sont efficaces et se renforcent les unes et les autres. B. SOULAGE constate que ce cas résulte le plus fréquemment d'une impulsion des entreprises qui mettent en place un monde politique issu du monde de l'industrie. Dans un modèle de déséquilibre en revanche, la faiblesse des institutions politiques, qui sont incapables d'assurer la pérennité de leur action, est mise en cause. Dans le cas de convergence, les institutions publiques apparaissent comme favorables pour assurer les réactions du territoire, son maintien sur le long terme et pour faciliter ses mutations. C'est pourquoi, il paraît important d'examiner les conditions de maintien ou de convergence au sein des SPL et pour cela d'étudier les modalités d'articulation des institutions politiques. En faisant appel aux approches institutionnalistes et conventionnalistes, B. SOULAGE propose une vision synthétique. Il considère que deux dimensions des institutions politiques et des politiques publiques peuvent expliquer leur importance : leur capacité à diminuer les coûts de changement et la part du non-marchand dans les relations internes qu'elles facilitent par la prise en charge des coûts d'expertise ce qui limite le poids des relations marchandes dans la définition des choix stratégiques des entrepreneurs. Ainsi, face aux mouvements opposés de décentralisation et de globalisation, l'auteur conclut au paradoxe de la liaison entre les deux : la pression concurrentielle pesant sur les territoires les amène à renforcer la présence des institutions locales pour capter les retombées économiques de la globalisation.

1.3. Le territoire, un concept pertinent de l'analyse post-fordiste : le jeu de la mondialisation

Tel que nous l'avons abordé dès l'introduction de cette première partie consacrée à l'étude de l'émergence de l'objet territoire en économie, l'observation des districts italiens s'appuie sur une conjoncture particulière. La remise en cause du fordisme par son incapacité d'adaptation aux évolutions du contexte marchand, laisse une place pour des visions alternatives des règles économiques. Mieux encore, face à l'échec d'un système de pensées et du modèle productif associé, les SPL apparaissent comme des "négatifs" performants ! Finalement, ils ne sont que le reflet concret du bouleversement plus large qu'est la post-modernité. Si les chercheurs ont pu saisir ce phénomène c'est dans le contexte plus large du renversement du « discours ambiant » que M. MAFFESOLI (1994) désigne comme *épistémè*, paradigme ou encore bassin sémantique. Le monde des agents économiques n'échappe pas à ce contexte. Ainsi, nous pouvons assister à une double dynamique qui peut paraître paradoxale : d'une part la mondialisation des échanges et des entreprises et de l'autre l'affirmation de leurs fondations locales. Plus qu'opposées, globalisation et localisation apparaissent comme des phénomènes concomitants, *« le processus de globalisation marqué par la réorganisation de réseaux productifs autour des grands groupes multinationaux et le développement de la sous-traitance et des délocalisations a conduit à l'émergence et à la dominance de filières de plus en plus globales où la valorisation prend la forme d'une 'chaîne de valeur globale'. Les formes locales de gouvernance de ces filières sont fortement articulées à leur forme de gouvernance globale »* (RÉQUIER-DESJARDINS, 2005). O. TORRES parle quant à lui de *« glocalisation définie comme une stratégie où la pénétration des produits et des marchés globaux est combinée à une forte intégration entrepreneuriale dans le contexte local »* (TORRES, 2002). Pour illustrer ces propos, nous aborderons donc, dans un premier temps, la question particulière des clusters et de leur place dans les « global value chains » avant de discuter plus largement la question de l'ancrage territorial des activités économiques comme forme de réponse adaptative.

1.3.1. Les clusters face à la mondialisation

Avant toute chose, nous devons apporter quelques précisions quant au vocabulaire employé et aux problématiques qu'il recouvre. Le terme de « cluster » tout d'abord, bien que fréquemment utilisé dans la recherche actuelle en économie régionale mérite qu'on s'y attarde. Il désigne ce que certains chercheurs français ont pu traduire par « grappes d'entreprises » (ZIMMERMANN, 2002) afin de généraliser l'archétype des districts industriels tels qu'observés par G. BECATTINI. L'objectif poursuivi par cette démarche consiste à dépasser la perfection des SPL pour interroger plus largement les relations entretenues par un ensemble de firmes localisées. Cette volonté paraît cohérente avec l'objectif d'étudier de manière générale comment la gouvernance globale interfère avec celle du local : que recherchent les grandes entreprises dans le tissu local et comment pèsent-elle sur les relations inter-enterprises ? Ou, du point de vue du local, quelles sont les modalités d'insertion des entreprises dans la compétition mondiale ? En effet, tel est le point de départ du programme de l'IDS pour faire le lien entre cluster et "global value chain".

- *Les questions posées par la nouvelle donne économique*

L'ouverture générale des marchés a provoqué un mouvement de globalisation de l'économie se traduisant notamment par une compétition accrue pour l'ensemble des

producteurs. C'est tout à la fois la multiplication du nombre de producteurs, et surtout l'introduction de producteurs "bon marché" dans les pays à bas salaire, parallèlement à la concentration du nombre des acheteurs, qui sont à l'origine de ses difficultés. Cette réalité est particulièrement visible pour les pays en développement concentrant leurs exportations sur les productions manufacturières, telles que le secteur de la chaussure. Ainsi, l'ouverture du marché mexicain, notamment l'ALENA, permet aux importations de prendre une place importante sur le marché domestique (RABELLOTTI, 1995). En Inde, le point d'inflexion de l'économie se situe en 1991, après l'effondrement de l'Union Soviétique son principal client à l'exportation, et parallèlement à la libéralisation de son économie, facilitant les importations sur le marché interne (KNORRINGA, 1999). Dans le district industriel de la Sinos Valley, au Brésil, H. SCHMITZ, constate qu'après la seconde moitié des années 80, les fluctuations des exportations sont surtout dues aux mouvements du taux d'échange alors qu'il existe une stagnation des revenus (SCHMITZ, 1998). Par ailleurs, il faut souligner, par rapport à ce dernier exemple, que si les pays développés ne sont pas épargnés par cette croissance de la compétition, ils sont peut-être affectés de manière différente. Ainsi, l'Italie, premier exportateur de chaussures européen voit ses ventes diminuer en quantité alors qu'elles ont tendance à augmenter en valeur (RABELLOTTI, 2001).

Cependant l'ouverture des marchés peut aussi se présenter comme une opportunité à saisir, en ouvrant la porte vers des marchés jusque-là protégés. Les exemples des producteurs d'Amérique Latine, notamment le Mexique part le biais de l'ALENA, sont frappants par leur proximité avec le marché américain. Mais, face à la mondialisation des échanges, la proximité ne suffisant plus, les producteurs doivent améliorer leur production. Ainsi, nous parlerons du "upgrading"[37] des producteurs, ce qui est couramment traduit en français par l'action de "mettre à jour" ou "mettre à niveau" c'est-à-dire atteindre un niveau de production qui permette de participer à la compétition. Cet "upgrading", fondamental pour répondre aux crises dues à la globalisation, peut prendre plusieurs formes : "upgrading" du produit dont on améliore la qualité, "upgrading" du processus de production dont on augmente l'efficacité ou encore "upgrading" fonctionnel, c'est-à-dire la complexification de la production par l'acquisition de nouvelles capacités telles que design, marketing ou commercialisation venant compléter la production manufacturière. De plus, cet "upgrading" nécessite des investissements qui peuvent être problématiques pour les petites unités de production qui ont peu de moyens. C'est pourquoi, il semble intéressant de se pencher plus particulièrement sur les districts industriels ou clusters qui permettent de dépasser les contraintes habituelles de la croissance et de l'innovation en procédant à une restructuration de la production par étapes à risques modérés (HUMPHREY, SCHMITZ, 2000; SCHMITZ, KNORRINGA, 2000).

- *Une restructuration des relations internes aux clusters*

"L'intrusion" d'un acteur global dans le milieu local participe directement à la modification des relations internes au cluster. Etant donné le rôle fondamental des liens entre producteurs pour comprendre la dynamique territoriale animant un SPL, l'étude des pressions actuelles pesant sur la coopération des acteurs est essentielle. D'un point de vue formel nous distinguerons deux principales formes de coordination : verticale et horizontale.

[37] Comme nous l'avons précisé précédemment, face à l'impossibilité de traduire clairement l'idée de "upgrading" (amélioration – mise à niveau) et surtout de lui trouver son pendant négatif ("downgrading") dans la langue française, nous conserverons les termes anglais.

L'approche verticale s'intéresse aux relations tout au long de la chaîne de sous-traitance interne et aux rapports entre producteurs et fournisseurs (les premiers pouvant devenir pourvoyeurs de produits semi-finis et donc des fournisseurs selon le niveau d'observation adopté, notamment par rapport à ceux qui assurent la production finale destinée au marché global). Dans l'ensemble des clusters étudiés, les résultats vont dans le sens d'une plus grande implication des entreprises d'origine extérieure (SCHMITZ, 1998). De la même manière, les relations de sous-traitance internes ont connu une croissance notable. Cependant, plus qu'une multiplication des sous-traitants, nous assisterions plutôt à une augmentation en volume des échanges avec ceux qui précédaient les pressions compétitives (KNORRINGA, 1999). Nous pouvons par ailleurs remarquer le cas original de l'organisation taiwanaise. Les compagnies de commerce (trading companies) prennent effectivement une place tout à fait particulière dans la structuration des relations horizontales. Le développement de la compétition et la prégnance des pressions de marché qui s'exercent sur le cluster renforcent leur rôle "d'agent de liaison". Ainsi, l'implication des compagnies de commerce au sein du cluster est de plus en plus importante et les renforce également dans leur rôle de coordonnateur local (HSING, 1999). Du point de vue des performances, dans l'optique du "upgrading" qui est mise en question, le principal résultat constate la corrélation entre l'accroissement du volume de la sous-traitance et celui des performances. Cependant, un tel résultat peut paraître tautologique : les entreprises qui ont vu leur activité augmenter accroissent proportionnellement le volume sous-traité. L'implication des "acheteurs globaux" quant à lui joue un rôle contrasté. En réalité, plus qu'une implication directe en tant que telle, et qui peut se limiter à exercer un contrôle fort sur le processus de production ou les produits finis, l'extension du champ de la coopération joue un rôle fondamental (RABELLOTTI, 2001; SCHMITZ et al., 2000).

Dans tous les cas, le phénomène de "upgrading" des clusters constitue une dimension particulièrement importante de notre point de vue. En effet, la diffusion des innovations et la péréquation technologique sont des propriétés fondamentales des SPL. L'intrusion d'un nouvel acteur vient-il perturber les relations entre entreprises pratiquant la même activité ? Du point de vue bilatéral, les auteurs dans leur grande majorité constatent peu de changements. L'exercice de comparaison entre le Mexique et l'Italie proposé par R. RABELLOTTI (1995) se révèle particulièrement instructif à ce sujet. L'auteur constate en effet, non seulement le rôle historique de ces associations à Brenta (Italie), mais surtout le rôle moteur qu'elles jouent dans le processus de "clusterisation" recherchée au Mexique. Du point de vue des performances, s'il existe des conclusions contrastées, c'est la corrélation entre les performances et la participation à ce type d'associations professionnelles qui est remarquée. Tel est le cas à Agra, regroupement indien de PME. P. KNORRINGA indique que la petite augmentation des relations bilatérales horizontales est faiblement corrélée avec les performances des entreprises, il affirme également que la corrélation la plus significative entre coopération et performance concerne la participation aux associations professionnelles (coopérations multilatérales) (KNORRINGA, 1999). Le même type de conclusion peut être trouvée chez H. SCHMITZ (1998) : si peu de variations peuvent être observées dans la participation même aux associations professionnelles, il existe tout de même une variation significative des performances des entrepreneurs qui s'inscrivent dans ce processus de collaboration par rapport aux autres.

1.3.2. Mondialisation économique : perte de sens des territoires ou affirmation de leur ancrage ?

De la section précédente, nous pouvons tirer deux conclusions principales : d'un côté l'insertion dans des filières globales appuie un renforcement des relations internes aux clusters, et de l'autre, la corrélation avec l'accroissement des performances présente un bilan plus mitigé. Cet aspect nous amène à relativiser l'hypothèse première de "upgrading" pour préciser les modalités d'ancrage territorial de l'économie. Que recherchent exactement les acheteurs globaux dans les clusters ? En quoi l'insertion dans une filière globale donne un sens particulier à l'innovation dans les clusters ? Ainsi, au-delà des forces centripètes de la collaboration, il convient de préciser les forces centrifuges exercées par la filière. Cet exercice nous conduira à relativiser l'approche en termes de gouvernance de filière comme facteur explicatif des dynamiques territoriales. Nous montrerons alors comment d'un territoire passif, soumis au bon vouloir des acheteurs globaux, nous pouvons envisager l'actif territorial, source de renouvellement des filières de production.

- *Les forces centrifuges de la mondialisation : modalités de gouvernance des filières globale et rôle du territoire*

Nous pouvons ici supposer que ces associations jouent un rôle déterminant dans la capacité du cluster à "exister" afin de s'insérer dans des filières globales (tout comme le rôle central que tendent à jouer les compagnies de commerce dans le cas de Taiwan). A ce titre, leur action est ambiguë. La différence entre ceux du dedans, participants au jeu mondial, et ceux du dehors tend à recomposer le cluster. A Agra, P. KNORRINGA (1999) note d'ailleurs la tendance oligopolistique qui découle de ce processus. De même, J. HUMPHREY et H. SCHMITZ (2000) soulignent la tendance à la hiérarchisation du cluster qui tend vers un modèle de type "hub and spoke" à entreprise dominante et donneuse d'ordres (concentre et parle). Or, l'origine de cette domination est problématique : la participation à des filières globales exerce des forces centrifuges sur le cluster et tend à le disloquer. En effet, les entreprises profitant d'ores et déjà de ce processus modifient leur manière d'envisager leur rapport au monde marchand. Dans l'ensemble des cas présentés, une nouvelle pratique fait son apparition : la délocalisation d'une partie de la production ou de la fourniture ! Ainsi, si la question du "upgrading" peut être posée, la réponse apportée par la recherche demeure ambiguë, entre amélioration des performances et perte de sens. Ce phénomène tient à la nature des gouvernances de filière.

Il est ainsi possible de distinguer deux types particuliers de gouvernance de filière : l'une "producer's driven" et l'autre "buyer's driven" en référence à GEREFFY et à son article *« A commodity chains framework for analysing global industries »* publié en 1999 (HUMPHREY et al., 2000). Dans le premier cas, le facteur qui permet d'asseoir sa domination sur l'ensemble de la filière intervient en amont de la production. Il s'agit des filières, telles que l'automobile ou les produits pharmaceutiques, où l'innovation joue un rôle majeur. Dans le cas des filières "buyer's driven", au contraire, les conditions de mise en vente des produits priment sur le reste. Il s'agit des filières où la communication joue un rôle primordial. Le tourisme est donc directement concerné par ce type de gouvernance (RÉQUIER-DESJARDINS, 2005) sur laquelle nous allons nous attarder. L'étude du cluster de Brenta (RABELLOTTI, 2001) se révèle particulièrement révélatrice des processus différenciés qui animent ces filières. R. RABELLOTTI distingue en effet deux débouchés distincts pour la production de chaussure du cluster. La première, le marché mondial apparaît comme particulièrement difficile d'accès pour les petites entreprises, même non-

isolées, parce qu'il nécessite des investissements massifs pour se constituer en "marque globale supérieure". Elles ont alors tendance à se concentrer sur le cœur de leur savoir-faire en termes de production. Les améliorations envisageables et rendues accessibles du fait des gains obtenus sur le marché mondial se concentrent sur la croissance de la productivité. En revanche, le design et la commercialisation restent à l'écart de ces améliorations.

Dans ce domaine, les entreprises acceptent même un *« functionnal downgrading »* (RABELLOTTI, 2001). En opposition à ce type de stratégie, les producteurs conservent leurs débouchés plus anciens, notamment le marché allemand, au sein duquel ils développent leurs propres produits et leur propre design. R. RABELLOTTI explique ce phénomène par les caractéristiques des acheteurs allemands (détaillants réunis en groupes d'achat) qui ne correspondent pas à la définition générique d'un acheteur global. Or, ses travaux nous apprennent également qu'il s'agit également d'une existence ancienne sur le marché allemand, existence reconnue et nommée *Riviera del Brenta*, sur un segment de marché à haute valeur ajoutée. Dans un tel contexte, l'alternative suivante est légitimement envisageable : fort d'une reconnaissance sur le marché marqué par l'origine des produits, le territoire en tant que tel apparaît comme un avantage comparatif. Ainsi, plutôt que les externalités classiques telles que le gain de réactivité et de qualité sur des marchés standards, il convient d'élargir notre champ de vision pour définir de manière exhaustive les externalités territoriales : *« les motifs de localisation évoluent et à ces déterminations simples [minimisation des coûts de production par recherches de bas salaires, subventions publiques, infrastructures…] s'ajoute le motif de captation des externalités qui peuvent être le fait d'une organisation urbaine dense »* (PECQUEUR et al., 2004).

- *Les apports d'une approche de l'ancrage des activités économiques par le territoire plutôt que par la filière*

L'approche proposée par l'IDS révèle finalement deux choses fondamentales : la recherche d'ancrage territorial des filières globales et leur impact souvent limitatif sur le milieu local. Cependant, nous sommes en droit de penser que leur démarche induit directement un biais dans l'analyse et masque une partie de la réalité. En effet, en confrontant global et local, les chercheurs acceptent une forme de domination *a priori* du premier sur le second. Les acheteurs globaux sont nécessairement en position de force puisqu'ils maîtrisent seuls l'accès aux marchés mondiaux. Dès lors, en tant que donneurs d'ordres, ils ont la possibilité de limiter les contacts du SPL avec son environnement et les évolutions du contexte économique. De plus, ces acheteurs expriment un souhait particulier et clairement défini : la recherche de productivité et de flexibilité. Or si ces deux dimensions sont certes intégrées dans les districts industriels, elles n'en constituent forcément pas le cœur. La recherche exclusive de ces effets de territoire masque en réalité tout le phénomène de construction / innovation lié au territoire et que nous avons interprété à travers la dépendance créatrice comme une capacité d'interprétation / re-formulation des contraintes externes. Dans le cas de l'intervention directe des filières dans le système local, le problème est autre : les firmes s'inscrivent directement dans l'activité et le quotidien des clusters en modifiant ainsi leur structure même et y introduisant une entreprise dominante par nature. Elle participe alors directement à la limitation de la diversité des innovations, facteur majeur du développement régional (PORTER, 2003), plutôt que de la renforcer. De plus, les études de l'IDS se concentrent essentiellement sur des pays du Sud dans une position de vulnérabilité certaine. L'étude du cas de Brenta et les interprétations alternatives que nous proposons montrent qu'en étudiant des pays développés, la situation est moins tranchée. La

question se pose alors de l'existence de forces centripètes liées à la mondialisation et qui poussent le territoire à affirmer sa construction et à la poursuivre en innovant.

En premier lieu, la mondialisation confronte les territoires à leur altérité au sein de la globalité économique. Plus qu'un effacement des particularismes, nous assistons à un renforcement des identités (BONNEMAISON et al., 1996). Dans ce sens, nous nous éloignons d'une vision de la globalisation telle que celle proposée par F. FUKUYAMA de la "fin de l'histoire". Plus qu'une convergence des idéologies, l'approche par les territoires tendrait à leur fragmentation. De même, en partant d'une vision territoriale, nous pouvons envisager leur rôle dans la fragmentation des filières et du jeu de la concurrence. Si on s'inscrit dans la continuité de la construction territoriale et de son originalité, appliquée aux produits qui en sont issus, nous pouvons remettre en cause *« une linéarité de produits génériques de qualités différentes mais commensurables »* privilégiant les économies à bas, et lui préférer une vision qui consiste à *« différencier le produit pour qu'il devienne « spécifique » et donc échappe à la concurrence »* (PECQUEUR, 2006). Dans ce cadre de réflexion, la vision du territoire dépasse celle de l'efficacité productive telle qu'envisagée dans le cadre de la filière. Cela correspond aux situations d'identification de l'origine géographique des produits où le territoire en tant que milieu de production se trouve à la base de la valeur-ajoutée du produit. Ce phénomène se rencontre dans l'étude des systèmes de certification géographique tels que les AOC et se renforce à l'aune de la multiplication des formes de labels qui font force de loi à des échelons plus larges que notre seul Etat-Nation, notamment en faisant leur apparition à l'échelle européenne (ALLAIRE, SYLVANDER, 1997). En fin de compte, *« ce ne sont pas les produits et les services qui se vendent localement, mais, à travers les contributions de tous les acteurs (y compris les acteurs publics) et l'intégration des aménités environnementales (paysages, climats, etc),* ***c'est le territoire lui-même qui est le produit vendu*** *»* (PECQUEUR, 2006), au travers des produits locaux qui en sont le support. Plus qu'un avantage comparatif, B. PECQUEUR préfère alors parler d'**avantages différenciatifs** qui permettent de créer une situation de quasi-monopole.

Cette approche permet donc de poser dans des termes nouveaux la question de l'ancrage territorial. Ainsi, en référence à M. PORTER, il est envisageable de mettre en œuvre une *« compétitivité par la différenciation de l'offre […] fondée sur une stratégie relative à la qualité des produits ou des services et au renforcement de la capacité innovatrice afin de générer de nouveaux produits »* (MAILLAT, BATAÏNI, 2003). En tant que levier de l'adaptation des systèmes de production face à l'évolution du contexte macroéconomique, il ne s'agit plus d'une capacité à être flexible pour se plier aux exigences d'une filière mais bien de poursuivre son évolution propre dans le sens de l'innovation. Cela ne signifie pas que la filière s'efface devant le territoire. On pourra alors retrouver certains éléments dans les pratiques productives locales, notamment liées à sa réglementation ou à l'acquisition de matières premières. Egalement du point de vue marchand, les produits d'origine connue doivent toujours se confronter à leur pendant standard. Cependant, l'objectif consiste à s'inscrire dans ce jeu concurrentiel de manière singulière, pour le fragmenter et le rendre moins lisible plutôt que de le privilégier. L'ancrage signifie alors la capacité des produits locaux à revendiquer les attributs du territoire pour se différencier. Dans le cadre du tourisme, et nous y reviendrons ultérieurement, cette différenciation est fondamentale pour attirer les clients ici, plutôt qu'ailleurs. La contrainte de localisation prend alors tout son sens. Cependant, tel qu'il s'est constitué, le corpus théorique de la valorisation territoriale s'appuie essentiellement sur les produits agricoles dont le lien avec le milieu de production, environnement (voire terroir) apparaît comme plus direct et évident. En réalité

cette application originale du cadre conceptuel des SPL, prolongé dans la notion de territoire, repose sur une ouverture plus large des questions de production. Tout d'abord posées au monde industriel et à ses performances, leur confrontation au développement durable les pousse à prendre en compte leur dimension environnementale. Comme nous allons maintenant le montrer, les ressources naturelles peuvent alors être intégrées dans la dynamique du SPL au-delà d'une simple relation de dépendance en termes de ressources localisées.

2. Territoire et développement durable : un échelon pertinent pour saisir la réalité de la gestion des ressources environnementales

«Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leur propres besoins» (BRUNDTLAND, 1987), telle est la définition approuvée par la Conférence de Rio en 1992. Les préoccupations environnementales sous-jacentes à cet énoncé s'inscrivent dans la continuité du mouvement critique de l'impact de l'économie et de son impact sur l'écosystème. Dès 1972, le rapport The limits to growth[38] remis au « Club de Rome par une équipe du MIT dirigée par D. MEADOWS prédit l'effondrement du modèle de croissance et la Conférence de Stockholm marque une étape décisive dans la mobilisation de la Communauté internationale par les Nations Unies. En effet, le concept de développement durable ne peut se comprendre que dans la perspective du contexte mondial dans lequel il apparaît. Si le développement économique en tant que tel est une idée relativement récente, elle trouve effectivement son origine dans l'Entre-Deux-Guerres et la mission civilisatrice que s'arroge la Société de Nations (SDN).

De part sa construction historique, *« la représentation « développement » est liée indissolublement à l'idée de* ***progrès*** *qu'elle prolonge et accomplit »* (LATOUCHE, 1988). Comme le rappelle l'auteur, si cette vision du développement peut ainsi être sous-jacente au contexte des Lumières, elle devient écrasante avec l'idée de croissance de la production, à l'aune de l'entrée dans l'ère industrielle dès le XIX^{ème} siècle. Puis, elle prend toute son ampleur après la seconde Guerre Mondiale et l'avènement de la société de consommation. Cette dernière modifie radicalement les niveaux de vie et l'opposition développés / sous-développés construit les bases actuelles de notre conception actuelle du développement : *« le "bien-être" est défini comme un "bien-avoir" »* (LATOUCHE, 1988). Dans un tel discours, l'économie apparaît comme une traduction concrète du concept de progrès assimilé à la croissance concomitante de la production et de la consommation. Dans un tel contexte, le développement durable questionne fortement les limites de la croissance relativement à la charge qu'elle fait peser sur le système. Il en va de la survie même du système productif. Cette dernière considération porte en elle les paradoxes de la durabilité, à la fois facteur de remise en cause et de renouvellement d'un modèle de développement. La dimension durable met en jeu *« une plasticité extrêmement forte du système productif »* (LOINGER, 2000) et peut donc relever d'interprétations très variables.

On peut en effet distinguer deux grands courants de la durabilité, faible ou forte selon leur niveau de rupture avec l'assimilation des idées de croissance et de développement (FAUCHEUX, O'CONNOR, 2002)[39]. Dans une vision standard de l'économie, la règle énoncée par J. HARTWICK (1977) *« établit une condition assurant le*

[38] Bizarrement, la traduction française de ce titre préférera une formulation interrogative et politique Halte à la croissance ? ce qui ne correspond pas forcément à l'esprit du travail de recherche formalisé par le MIT. Pour plus de précisions au sujet de ce rapport, voir http://www.manicore.com/documentation/club_rome.html.

[39] Cet exposé des interprétations du développement durable n'étant pas en tant que tel au centre de nos préoccupations, nous ne retenons pas des catégories d'analyse aussi fines que celles proposées par O. GODARD (1994) : très faible et faible se distinguant dans la reconnaissance d'un *« noyau minimal de capital naturel critique »* par les seconds, fort et très fort, ces derniers militant pour *« une économie qui serait stationnaire dans son fonctionnement physique »*.

maintien du stock de capital dans le temps […] il suffit que l'épargne du capital économique (c'est-à-dire, l'investissement) soit au moins aussi importante que la dépréciation du capital naturel » (FAUCHEUX et al., 2002). Trois postulats soutiennent cette affirmation : une vision positive des progrès technologiques, une homogénéité des différentes formes de capitaux et leur substituabilité. Dans une vision de la croissance productive fonction de capitaux humains, techniques et naturels, il est alors possible de compenser les atteintes faites à l'environnement par l'investissement dans le capital technique : *« les rentes procurées par l'exploitation des ressources naturelles épuisables doivent être réinvesties dans du capital technique »* (VIVIEN, 2004). L'homogénéisation des différentes formes de capitaux sous leur forme monétaire constitue alors un moyen de la transmission patrimoniale aux générations futures. Dans ce cas, nous sommes en présence d'un modèle de croissance durable. Les partisans d'une durabilité forte, quant à eux, considèrent le capital naturel comme sensible à des phénomènes d'irréversibilité et susceptible de présenter des seuils critiques pour le maintien des autres formes de capitaux, notamment le capital humain dépendant de son milieu de vie, mais aussi, le capital technique. Les progrès techniques apparaissent d'ailleurs sous un nouveau jour et la vision positive de leur impact est ainsi nuancée par leurs effets qui peuvent également se révéler néfastes : *« plus de capital pour maintenir le flux de production ne peut qu'accélérer l'épuisement de la nature »* (PASSET, 2004). Le développement de ces théories s'appuie notamment sur l'ouvrage fondateur de N. (GEORGESCU-ROEGEN, 1971) décrivant le développement économique en s'appuyant sur les lois de la thermodynamique et de l'entropie des systèmes. Cependant, si les membres de ce courant partagent un héritage commun et s'entendent sur l'insuffisance de l'idée de croissance pour garantir la durabilité, il ne constitue pas pour autant un groupe homogène. Au sein de la durabilité forte, on peut ainsi reconnaître les tenants d'une vision qui veut *« en finir, une fois pour toutes avec le développement »* (LATOUCHE, 2001) et revendique le concept de décroissance. L'ensemble de ces approches ne permet pas d'adopter une définition claire du développement durable. Son contenu exact demeure, en tant que tel, l'objet de débats qui nous paraissent relever pour partie d'une approche scientifique et pour partie du choix politique. Cependant, la version "forte" de la durabilité dans son ensemble souligne, à travers leur conception du capital naturel, l'interdépendance de l'environnement et des activités humaines. Dès lors, si l'économie repose sur du capital naturel, dans le sens où elle en est consommatrice, elle doit également prendre en compte sa création et sa reproduction. Plus qu'une transformation à sens unique, il s'agit alors d'une véritable co-construction.

Ces débats sur la nature du développement durable "fort / faible" ou "autre / après" (BILLAUDOT, 2004) ne constitueront pas une dimension essentielle de notre approche. Il ne s'agit donc pas ici d'expliciter la nature d'un développement durable *souhaitable* (soutenable ?) mais de montrer comment ces débats participent à enrichir la vision scientifique par la prise en compte des questions de transmission temporelle et des questions environnementales au-delà d'une simple contrainte productive (l'environnement n'étant alors considéré que dans la mesure où il constitue un support ou un intrant particulier). Selon la distinction entre les dimensions positive et normative du développement durable établie par B. ZUINDEAU (2000), la première apporte de nouveaux éléments dans l'évaluation des systèmes de production alors que la seconde permet de se projeter sur le devenir souhaité des territoires. Dans notre démarche de recherche, nous nous contenterons d'aborder le développement durable sous son angle positif dans la mesure où il permet de jeter un regard nouveau sur les dynamiques territoriales confrontées à leur pérennité (et surtout au risque de générer leur propre destruction). Si nous nous efforcerons de reconnaître leur existence, le contenu des normes mobilisées par les acteurs dans leur

action, et en référence au développement durable, ne sera pas au centre de nos préoccupations.

L'objectif de cette partie consistera à montrer comment des règles d'origines a-spatiales mais temporelles, énoncées à un niveau global, trouvent un écho dans les dynamiques de développement local et permettent d'élargir notre champ de vision quant à la nature des performances territoriales. Dans ce sens, nous montrerons dans un premier temps comment la dimension locale s'impose face aux préceptes du développement durable. Nous soulignerons alors la réalité locale des questions environnementales et comment cette appréhension de la nature au quotidien par les acteurs participe à la reformulation du contenu du développement durable spécifique à chaque territoire. Dans un second temps, nous montrerons que cette « dépendance » au contexte local du rapport entre système productif et environnement naturel doit être prise en compte dans l'étude des SPL et de leurs dérives. La prise en compte de l'environnement en tant qu'émanation du construit social plutôt que simple support ouvre alors la porte à de nouvelles lectures de la dynamique des ressources locales et de leur gestion.

2.1. Les dimensions territoriales du développement durable

2.1.1. Inégalités spatiales et mises en œuvre d'un développement durable

- *Des questions planétaires à leur traduction locale : la place des territoires dans la déclaration de Rio.*

Si la Conférence de Rio dénonce avant tout les menaces pesant sur les équilibres naturels mondiaux, (effet de serre, épuisement des ressources en pêche, etc…), elle n'en ignore pas pour autant la dimension territoriale des problèmes soulevés. D'une certaine manière, l'espace est une notion prégnante au concept de développement qui constate les inégalités liées à la répartition des richesses selon les lieux, pays du Nord, ou du Sud. La prise en compte des questions environnementales participe à renforcer ce lien au territoire : il apparaît comme réalisation concrète des questions soulevées à une échelle mondiale plus abstraite. L'espace traduit l'environnement "vécu" ; autant dans la mesure où il s'impose aux acteurs que parce qu'il constitue le support de leur action. Il est à la fois la nature subie et transformée. Cette dimension locale est directement abordée dans les déclarations issues de la Conférence de Rio :

Déclaration de Rio - Principe 22

« Les populations et communautés autochtones et les autres collectivités locales ont un rôle vital à jouer dans la gestion de l'environnement et le développement du fait de leurs connaissances du milieu et de leurs pratiques traditionnelles. Les Etats devraient reconnaître leur identité, leur culture et leurs intérêts, leur accorder tout l'appui nécessaire et leur permettre de participer efficacement à la réalisation d'un développement durable. » (PNUE, 1992b)

Action 21 – Chapitre 28 « Initiatives des collectivités locales à l'appui d'action 21 »

« En effet, ce sont les collectivités locales qui construisent, exploitent et entretiennent les infrastructures économiques, sociales et environnementales, qui surveillent les processus de planification qui fixent les orientations et la réglementation locales en matière d'environnement et qui apportent leur concours à l'application des politiques de l'environnement adoptées à l'échelon national ou infra national. Elles jouent, au niveau administratif le plus proche de la population, un rôle essentiel dans l'éducation, la mobilisation et la prise en compte des vues du public en faveur d'un développement durable » (PNUE, 1992a)

L'idée sous-jacente de ces déclarations consiste à vouloir donner un sens pratique au développement durable. Certes, le développement durable interroge la gestion environnementale globale, mais la réalité de l'action s'enracine dans les pratiques économiques portées par les acteurs. Leur propre échelle constitue alors un enjeu critique de la réalisation de la durabilité. Le principe de subsidiarité[40] va d'ailleurs dans ce sens : la gestion incombe au niveau territorial le plus à même d'apporter des réponses aux problèmes posés : *« il s'agit en fait de mettre en place des stratégies de développement durable qui permettent de passer de problèmes de long terme, globaux et complexes à des politiques simples mises en œuvre localement et à court terme »* (BRODHAG, 1997). La réalisation territoriale du développement durable est le garant de la durabilité globale. Cependant, comme nous le verrons ensuite, de par la nature même des processus environnementaux, cette garantie pose finalement plus de questions qu'elles n'apportent de réponses. En réalité, la référence au niveau local constitue une obligation plutôt qu'une volonté. Au-delà des compétences administratives (qui, comme nous l'approfondirons ultérieurement ne permettent ni d'appréhender la réalité des dynamiques environnementales ni de la gestion des ressources naturelles), les territoires sont perçus comme le lieu effectif de la relation homme – nature. De fait, le local constitue le lieu d'appréhension directe des spécificités physiques de l'espace et il peut ainsi être considéré comme élément clef de leur prise en compte. Entre milieu de vie et milieu naturel, il s'agit d'*« investir la nature ordinaire où cohabitent les activités humaines, la production de biomasse et la diversité de la faune et de la flore »* (BRODHAG, 1997). En tant que lieu de l'environnement vécu, il constitue également le lieu pertinent de la sensibilisation et de l'éducation des populations à la prise en compte des milieux naturels dans leurs pratiques économiques et quotidiennes.

Sous cet angle de vision, le développement durable apparaît comme diffus dans l'espace. Plus que les simples moments de la production clairement identifiés engageant des processus de transformation des ressources naturelles (soit directement, soit par leur pollution), une approche globale, par le niveau local, permet d'envisager les questions de la durabilité au niveau de la collectivité des acteurs et de leurs quotidiens. Afin d'expliciter cette lecture, G. LOINGER (2000) propose une distinction amont / aval des pratiques déterminantes du développement durable : le premier représente le système de production et le second le rôle quotidien de la population (notamment par rapport à son comportement

[40] Contrairement au principe de précaution directement évoqué dans l'agenda 21, celui de subsidiarité n'a d'existence officielle que dans l'Union Européenne et le traité de Maastricht. Cependant, de nombreux acteurs du développement durable le revendiquent en complément d'autres principes plus ou moins explicitement reconnus par les Nations-Unis, notamment le principe de « participation ».

en tant que consommateur). Si cette explication a le mérite de souligner la prégnance des question de durabilité au niveau du territoire, elle ne correspond aucunement à la présentation des dynamiques territoriales telle que nous les avons abordées en première partie de ce chapitre. Les racines socioculturelles des pratiques productives localisées et les représentations dont elles sont porteuses nous interdisent de distinguer clairement la population résidente des choix productifs locaux. Comme nous le préciserons par la suite, l'existence d'une économie résidentielle propose même un point de vue nouveau sur les modes de développement des territoires. Il nous semble donc plus approprié de considérer les systèmes de production dans toute leur diversité au regard de leur articulation avec la recherche d'un cadre de vie de qualité. Ainsi, nous verrons comment la problématique du développement durable contribue à élargir le champ de l'analyse territoriale à une diversité de pratiques productives en lien avec les modalités de mobilisation des milieux naturels.

Dans la vision normative du développement durable qui émane de la Conférence de Rio, l'échelon local est celui de la mise en œuvre, échelon opérationnel qui doit assumer la réalisation de la durabilité. Sans adopter une vision volontariste de l'action territorialisée, nous pouvons cependant reconnaître une part de vérité aux intentions déclarées par les Nations Unies. Comme nous le montrerons tout d'abord, les questions environnementales s'imposent effectivement aux collectivités locales. Elles participent alors à des processus de transferts de durabilité dont la prise en compte est seule à même de saisir la réalité du développement durable. Le difficile jeu des emboîtements d'échelles nous délivre alors une vision fragmentée des enjeux de la durabilité et des options productives dont elle est porteuse, celle de la nature comme un construit local susceptible d'être une source de différenciation et de valorisation par le territoire.

- *Le poids de l'environnement dans la compréhension des inégalités spatiales*

Les questions environnementales s'imposent à l'espace. Dans la poursuite de son objectif développementaliste, les Nations Unies entendent certes construire un cadre viable pour la poursuite des activités économiques mais aussi répondre à l'urgence de certaines situations écologiques. La pauvreté économique associée à la détérioration des milieux naturels dresse en effet un tableau bien noir de certaines régions. Nous pouvons ainsi nous demander avec B. ZUINDEAU *« si le territoire ne serait pas le lieu de cumuls des handicaps »* (ZUINDEAU, 2005a). La nature du lien entre développement et environnement établi par le rapport BRUNDTLAND (1987) peut cependant faire l'objet de diverses interprétations. Les raisons invoquées peuvent alors être de natures différentes et controversées mais elles recouvrent en réalité les différentes dimensions d'un même phénomène qui se renforcent mutuellement et concourent à la destruction localisée de pans entiers de l'environnement. Tout d'abord, la pauvreté en tant que telle induit un rapport particulier à la nature. Les conditions de vie d'autres espèces paraissent dérisoires et la qualité des milieux naturels et la biodiversité constituent des problèmes mineurs face à la l'impérieuse nécessité de survivre. Ainsi, *« les contextes de paupérisation révèlent fréquemment un usage direct des ressources naturelles pour satisfaire les besoins les plus essentiels de la population »* (ZUINDEAU, 2005a). A ce titre, l'exemple des Iks (TURNBULL, 1996) constitue une illustration extrême des situations où la survie détruit toute valeur de respect de l'environnement, jusqu'à mépriser l'existence même de ses propres "concitoyens". Cependant, s'il ne faut pas nier des différences dans l'appréhension de la nature par les sociétés en fonction de leur niveau de développement économique, ne considérer que cet unique facteur parait insuffisant. La tribu des Iks, bien que peu

respectueuse de son environnement n'a qu'un impact très limité du fait de pratiques productives pré-indutrielles.

Le lien entre croissance économique et dynamique environnementale fait directement écho aux visions faible ou forte de développement. Elle a fait l'objet d'une approche sous la forme d'une courbe en U, sur le modèle de celle proposée en 1955 par KUZNETS (in MEUNIÉ, 2004) étudiant le rapport entre niveau de revenu par tête et inégalités. Sans nous attarder sur les présupposés déterministes d'une telle lecture, nous pouvons tout de même souligner la réalité de certains de ces postulats quant à la dynamique d'ensemble de la courbe. En effet, l'idée générale consiste à décrire les atteintes à l'environnement comme proportionnelles à la croissance économique jusqu'à un point d'inflexion. Dans ce sens, les économies connaissent une période où leur impact est faible du fait de pratiques de production "primitives". L'intensification de l'agriculture tout d'abord, puis du capital entraînent alors une croissance de cet impact de l'économique sur le naturel. Le point d'inflexion se situe au moment où ce processus de croissance joint entre l'économie et sa charge environnementale a généré suffisamment de revenus pour envisager une nouvelle dynamique. Sous le poids des exigences sociales et de la rentabilité, des moyens de produire plus efficaces et moins polluants sont envisagés. Nous nous situons alors clairement dans une version faible de la durabilité dont les aspects mécaniques ne permettent de ne saisir que de manière partielle les réalités spatiales sous-jacentes.

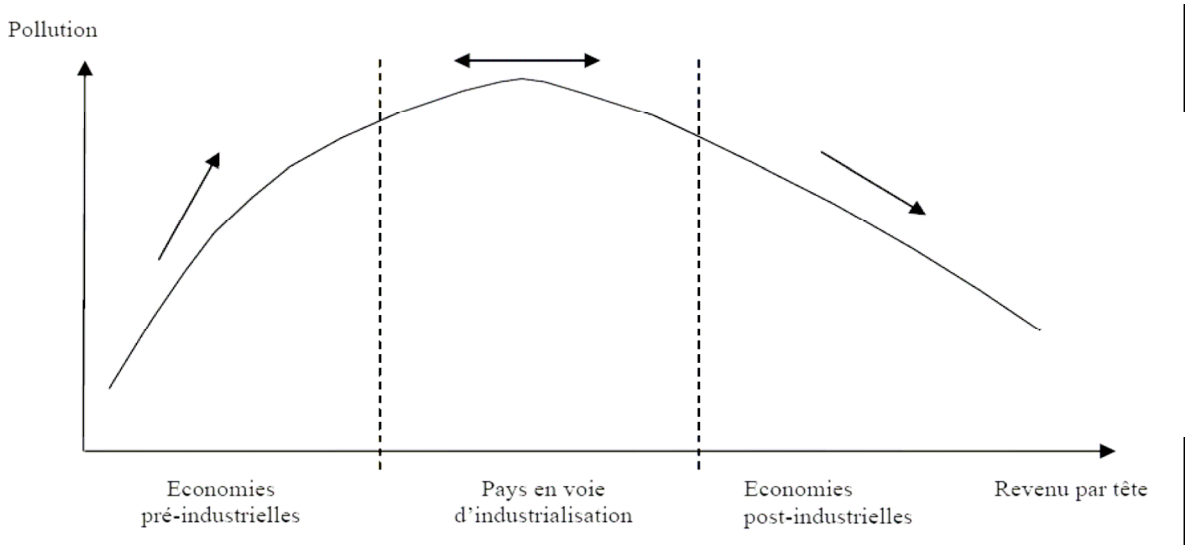


Figure 1.1 : « courbe environnementale de Kuznets » (MEUNIÉ, 2004)

Cette "courbe environnementale de Kuznets" n'est effectivement pas sans poser de questions. Les interprétations fortes de la durabilité suggèrent l'impossibilité d'une phase de "rétablissement" des équilibres environnementaux suite à la phase de croissance des atteintes à l'environnement dont le pic induit des effets d'irréversibilité. Outre cette objection forte, si cette courbe peut relever d'une certaine réalité, cette dernière ne peut être que locale. Cela est du non seulement à la nature des polluants eux-mêmes et de leur impact perceptible à plus ou moins grande échelle (MEUNIÉ, 2004), mais aussi, comme nous le pensons à l'évolution même des économies régionales et de leur niveau d'implication dans la chaîne de création de la valeur ajoutée. Nous pouvons ainsi nous interroger sur la pertinence même de décrire une économie post-industrielle à l'échelle planétaire tout en répondant à une demande de consommation globale permettant de réduire les inégalités.

Les activités de services plus que toutes autres appartiennent à cette catégorie des activités participant à une économie post-industrielle. Fondées en grande partie sur l'immatérialité du produit, elles n'ont qu'un impact limité sur l'environnement[41]. Telle que nous l'avons présenté précédemment, ces activités de services peuvent jouer un rôle stratégique dans la structuration des filières "buyer's driven". Elles impliquent alors un renforcement des inégalités considérées à l'échelle de la planète. Elles participent ainsi à renforcer les inégalités d'ordre environnemental. De plus, ce phénomène induit des effets en chaîne : l'attractivité des territoires les mieux préservés influence directement les activités du tertiaire, sensibles au cadre de leur implantation (ZUINDEAU, 2000). Ce phénomène constitue une forme de cercle vertueux qui repose notamment sur sa capacité d'importation des produits manufacturés. Or, B. ZUINDEAU souligne également, dans une autre communication, *« les effets négatifs des délocalisations des industries [qui] tendent effectivement à se diriger vers les pays où la réglementation environnementale est la plus légère, si ce n'est inexistante »* (ZUINDEAU, 2005b). Sous une autre forme, les préoccupations pour le cadre de vie peuvent également s'inscrire comme une forme de durabilité fondée sur l'externalisation des pollutions. Le bien connu "not in my backyard" est une réalité concrète du jeu des acteurs dans leur rapport à l'environnement et à ses aménagements. Les travaux relatifs aux conflits d'usage de l'espace (TORRE, GUÉRIN, LEFRANC et al., 2004) initiés dans le cadre des réflexions de l'économie de la proximité constituent une illustration de ces phénomènes de rejet. Dès lors, nous pouvons alors envisager le cumul de handicaps, économiques et écologiques, comme la conjugaison de deux dynamiques complémentaires du développement.

Les régions les plus pauvres, dans une situation de vulnérabilité face aux plus riches n'ont d'autre choix pour survivre que d'accepter les transferts des activités polluantes depuis les pays dits développés. En contrepartie, ces derniers assurent leur propre durabilité en développant une économie tertiaire qui permet d'organiser ces transferts et jouent un rôle dominant sur le commerce international. Ainsi, si *« un enfant né aux Etats-Unis aura trente fois plus d'impact sur l'environnement pendant toute sa vie qu'un enfant qui naît en Inde »* (brodag, pv), c'est sans doute l'indien qui en supportera en grande partie les conséquences. Envisager l'impact de chacun au-delà de son propre espace de vie, telle est l'idée de la notion d'empreinte écologique. Si sa mise en œuvre ouvre la voie à maintes critiques, le concept n'en souligne pas moins la nécessité de prendre en compte la dimension spatiale de la durabilité et les relations inter-territoriales qu'elle implique. La dimension globale du concept de développement durable se trouve alors confrontée à de multiples jeux d'échelles qui en complexifient la compréhension

2.1.2. Une vision fragmentée du développement durable

La formule selon laquelle *« le concept de développement durable n'a pas une structure fractale »* (GODARD, 1994) relève d'un questionnement global quant aux modalités de mise en œuvre d'un développement à différentes échelles. Elle recouvre en réalité deux dimensions : non seulement le problème de la coordination des échelles entre le niveau opérationnel local, et l'effectivité de la durabilité constatée globalement, mais aussi, une

[41] Si cette affirmation peut être nuancée et sera discutée par la suite, dans le cas du tourisme notamment, force est de constater que les atteintes liées aux activités de services sont le plus souvent de nature indirecte (notamment la simultanéité entre production et consommation de services peut induire des mobilités sources de pollutions ainsi que des concentrations, d'entreprises ou d'individus, dans des limites qui dépassent celle de la capacité de charge des écosystèmes qui les accueillent.

déclinaison différente des exigences du développement durable selon le niveau d'observation adopté.

L'insuffisance d'un regard porté uniquement sur l'échelon territorial vient de la nature même des dynamiques naturelles. Elles évincent les catégories traditionnelles de l'action publique telles que l'Etat ou les collectivités locales : *« les enjeux d'environnement contribuent eux aussi à bousculer les découpages administratifs »* (GODARD, 1997). Plus généralement, si la catégorie administrative est directement visée en tant que lieu d'exercice des prérogatives publiques, la globalité inhérente aux processus environnementaux questionne l'ensemble des catégories locales[42]. les dynamiques de la nature se jouent finalement des frontières administratives et plus globalement, ils interdisent de se limiter à une approche uniquement locale. Il est donc nécessaire de prendre en compte une double inscription interne / externe du développement durable dans les territoires. L'exemple de l'eau (ALCOUFFE, FERRARI, GRIMAL, 2002) illustre parfaitement le double impératif de la gestion localisée. D'une part, en fonction des usages (domestique, production d'énergie, neige de culture…) et de la configuration des lieux (structure des sols, ruissellement, en plaine ou en montagne…), l'eau appelle des solutions de gestion adaptées. D'autre part, le cycle de l'eau, depuis sa source jusqu'à l'océan en passant par les précipitations, milite pour une prise en compte des emboîtements d'échelles et de territoires. De cet exemple, nous pouvons tirer deux grandes conclusions :

- La satisfaction des critères de durabilité dans un territoire ne signifie pas sa réalisation à l'échelle globale. L'exemple des ressources renouvelables proposé par E. TORRES (2000) affirme qu'un simple objectif d'usage des ressources renouvelables dans des proportions telles qu'il ne remette pas en cause leur renouvellement, ne suffit pas garantir le développement durable à l'échelle de la planète du fait du jeu d'importation / exportation d'un territoire à l'autre, et en plus ou moins grandes proportions. Cet exemple souligne deux niveaux de réflexion : en premier lieu, les rapports d'un territoire à un autre et leur participation à un même système englobant. Dès lors, la durabilité d'un territoire ne peut s'envisager que comme celle d'un *« élément parmi d'autres éléments, soit par effet de contiguïté, soit par effet d'appartenance à des ensembles plus vastes »* (LOINGER, 2000). Finalement, penser le développement durable des territoires implique de penser leur rapport à l'extérieur. Il s'agit donc de mettre en place « un double système de règles : règles internes au territoire considéré et règles externes, traitant alors des relations entre le territoire et son *« reste du monde »* (ZUINDEAU, 2000). En référence avec S. LATOUCHE (2001), nous pouvons reconnaître les ambiguïtés des démarches de territorialisation de la durabilité, présentées comme une reconnaissance de la légitimité du local dans la gestion environnementale (principe de subsidiarité), elles se révèlent comme un renforcement du droit de regard sur les modes de développement localisés.
- Dès l'origine, selon O. GODARD (1997), l'appréhension des problématiques de la durabilité globale pose problème. Pris dans leurs pratiques et dans leur environnement quotidien et associés à des représentations ainsi qu'à des usages spécifiques, les acteurs n'ont qu'une capacité limitée pour se saisir des objectifs

[42] Dans ce contexte particulier, et comme nous le verrons dans le cas spécifique du tourisme, les collectivités territoriales motrices de l'action publique jouent un rôle structurant et peuvent être considérées comme un moyen arbitraire de fixer des limites spatiales au travail de terrain en réponse à l'absence de frontières claires, et du système productif territorialisé, et dynamiques plus larges qu'il engage.

planétaires. Outre les possibilités d'interprétations locales erronées, le problème des emboîtements d'échelle que nous venons de présenter semble constituer une barrière insurmontable. Ainsi, *« les échelles locales et régionales ne peuvent se réduire à être les lieux de transcription des ces problématiques planétaires [et] la représentation des contraintes planétaires au sein des espaces locaux et régionaux a besoin de la médiation d'une interprétation stratégique »* (GODARD, 1997). Tout comme l'approche territoriale a pu être justifiée dans la recherche d'une « bonne échelle de la sensibilisation », il convient dorénavant de dépasser cette question particulière pour l'appliquer dans le cas général, notamment aux dynamiques productives. Dans ce sens, B. ZUINDEAU (2000) souligne un des paradoxes majeurs d'une vision seulement locale : « quand l'échelon spatial se réduit, plus on passe du global au local, toutes choses égales par ailleurs, la durabilité tend à devenir faible [parce que] la pollution étant globale, on peut envisager un équilibre interterritorial ». A la faveur du développement durable, et en continuité du jeu de l'articulation de leurs dynamiques, les territoires apparaissent plus que jamais comme un patchwork. B. ZUINDEAU (2000) parle de « sacrifice de territoires » du point de vue de la durabilité, des « territoires de la production matérielle », que nous pourrions opposer à des territoires préservés, ceux dédiés à la production de service et à l'accueil des populations dans la mesure où ils offrent un écrin environnemental de valeur. Ainsi, une des conséquences de la fragmentation du développement durable sous les effets du territoire consiste à nous montrer, par contraste, la diversité des ressources d'un territoire. La qualité des milieux naturels et leur préservation apparaissent en contrepoint des systèmes productifs qui les transforment.

D'autres approches de la durabilité expriment cette réalité de la spécialisation de l'espace et des problèmes posés. Pour C. BRODHAG (1997) la volonté de *« maîtriser la demande de transport conduit à s'interroger sur les causes de la mobilité subie : la répartition des activités ».* Tel que nous l'avons présenté, il faut non seulement prendre en compte la fragmentation de l'espace entre lieux de résidence et de travail mais aussi la division fonctionnelle de l'espace entre des lieux de production reliés entre eux par la nature même des processus productifs (échanges d'inputs ou de produits finis jusqu'à la commercialisation des produits) ainsi que la séparation entre lieux dédiés au travail et lieux dédiés aux loisirs. Dans le cas du tourisme, cette distinction est d'autant plus opérationnelle que la base de cette activité repose sur la mobilité des individus. De plus, cette forme de déplacement pour une certaine durée[43] se trouve actuellement renforcée par le morcellement des loisirs et des séjours associés ainsi que par la multiplication des migrations quotidiennes domicile – travail. Cette croissance des mobilités peut accroître la dépendance entre *« des très grandes agglomérations, bien insérées dans le jeu des concurrences économiques mondiales et une France qui vit pour l'essentiel de revenus de redistribution »* (DAVEZIES, VELTZ, 2006). La nécessité de capter cette manne de la redistribution signifie d'une part qu'un regard nouveau est jeté sur l'évaluation externe des performances territoriales et de l'autre que les savoir-faire, la vigueur de l'innovation et la flexibilité soulignées dans le monde industriel ne sont pas les seules ressources du développement des territoires. La prédominance de ces critères qui avaient soutenu l'émergence des SPL dans un contexte de crise économique est donc remise en cause. Les critiques adressées aux districts industriels permettent alors de regarder les systèmes

[43] La définition statistique du touriste étant une personne qui passe au moins une journée et une nuit en dehors de son domicile.

productifs sous un nouveau jour et participent ainsi au renouvellement du champ de l'analyse de l'économie territoriale.

2.1.3. Les SPL face aux questions environnementales

Plusieurs éléments laissent intuitivement penser les dérives environnementales envisageables dans les SPL. La ferveur attachée au dynamisme de l'économie locale par le biais de l'ambiance productive laisse effectivement entrevoir une interprétation bien limitée des rapports entre l'homme et la nature. Les acteurs eux-mêmes socialement et culturellement assujettis à la sphère de production ne peuvent que difficilement concevoir les milieux dans une autre logique que celle de leur vocation économique ; voire, ignorer les conséquences de leurs actions dans la mesure où le facteur environnemental ne compte pas nécessairement au nombre de leurs préoccupations. Aussi, il n'est pas surprenant que des critiques dans ce sens fassent jour dès 1987 à travers les observations de E. RITAINE constatant *« l'exaspération de la diffusion industrielle »* dans le district italien de Prato. Certes, le propos de cet article s'intéresse avant tout aux conditions sociologiques du maintien des systèmes industriels[44], mais les questions environnementales émergent en parallèle des limites à la gestion de la main d'œuvre. Ainsi, l'auteur débouche sur une critique de l'urbanisme sauvage au sein du district ainsi que sur les rejets de polluants dans les milieux aquatiques. Cependant, ce type de démarche conduisant à l'évaluation des performances environnementales comme garantes du maintien du système demeure relativement rare. Cependant, deux modalités d'analyse semblent se dessiner dans l'approche liant système de production et environnement : le cas où l'industrie qui n'a pas résisté à la crise et où une refonte totale de l'économie locale doit tenir compte des « traces » laissées sur le territoire et le cas où les ressources naturelles font directement l'objet de la valorisation. Pour illustrer ces propos, nous nous appuierons sur la présentation de deux cas d'étude : tout d'abord, une communication traitant des externalités environnementales dans les bassins miniers du Nord – Pas de Calais (LETOMBE, ZUINDEAU, 2006), et ensuite, un travail traitant de la production de pommes dans le "Val di Non" (Italie) (CAMAGNI, VILLA VERONELLI, 2004; PEYRACHE-GADEAU, 2004a).

G. LETOMBE et B. ZUINDEAU s'intéressent à la réponse des hommes aux *« problèmes environnementaux »*[45] qu'ils abordent par le courant de l'économie de la proximité. En ce sens, les auteurs (ré)affirment l'inscription des systèmes d'acteurs dans l'espace compris au sens physique du terme. Ils mobilisent alors la notion de *« proximité environnementale »* proposée par J. LONGUEPEE en 2003 (cité par les auteurs) et qui complète le concept de proximité géographique dans une perspective fonctionnelle. S'intéressant, dans cette optique, à la construction d'autres formes d'externalités, G. LETOMBE et B. ZUINDEAU défendent *« que l'inégale incertitude imprégnant les externalités environnementales agit plus ou moins directement sur l'ancienneté, la pérennité et l'intensité des proximités organisationnelles, elles-mêmes construites sur la base de*

[44] Un des objectifs au centre de l'article de E. RITAINE consiste effectivement à montrer les limites d'un système productif dont l'efficacité repose sur la flexibilité d'une main d'œuvre généralement immigrée, non reconnue, employée illégalement et marginalisée. Si la première génération a accepté le fonctionnement de ce système, la génération suivante, qui a bénéficié d'une formation scolaire est moins encline à accepter ce mode de développement.

[45] Dans le cas d'étude qui est le leur, les difficultés de gestion liées à des externalités environnementales sont nombreuses. La situation est d'autant plus critique que ces dernières s'inscrivent dans un contexte de crise où la mort du système minier et des industries associées laisse un territoire fortement marqué tant par les friches que par des pollutions persistantes (notamment pollution des sols de différentes formes) et qui doit assurer sa propre reconversion.

proximités institutionnelles ». La gestion des externalités est fonction des incertitudes associées (le niveau d'incertitude en tant que tel est fonction de la plus ou moins grande connaissance du phénomène, tant en termes d'émission de pollutions que de leurs conséquences). Plus elles augmentent, plus les moyens classiques de gestion des externalités (réglementations, taxes…) sont abandonnés au profit des coordinations d'acteurs. Finalement, les conclusions posées par un tel article soulignent l'ambivalence de la prise en compte de l'environnement dans l'étude des territoires. D'une part, les *« externalités environnementales font figures de "contre-ressources spécifiques" [qui] contribue à enliser les territoires dans leur situation de crise économique structurelle »*, et de l'autre, elles appuient le dynamisme local en procédant à *« l'élargissement de la base des acteurs »* mobilisés, en vue de la *« construction d'enjeux / objectifs communs »*. Dans les deux cas, l'environnement apparaît comme un construit dépendant de l'action collective locale et fortement lié à la trajectoire de développement : les pollutions héritées conditionnent la capacité locale d'adaptation et de renouvellement du système productif.

Notre intérêt pour l'étude du Val di Non est encore plus direct dans la mesure où la base même du système de production locale mobilise une ressource naturelle : la pomme. Comme nous l'apprennent R. CAMAGNI et D. VILLA VERONELLI (2004), cette culture est multi-séculaire et repose sur un processus local de spécialisation. D'un point de vue marchand, la pomme du Val di Non a fait l'objet d'un processus de différenciation sous la marque "Melinda" et profite de ce fait d'une situation de concurrence monopolistique. Le sol et le climat de la Région se prêtent particulièrement à une production de pommes très caractéristiques des pommes de montagne. Certes, le microclimat favorise la culture de la pomme mais cette forme d'exploitation n'a de sens que dans la mesure où elle est associée à une construction d'acteurs depuis l'exploitation des ressources naturelles (et leur protection) jusqu'à l'organisation de leur mise en marché. La valeur des terres traduit d'ailleurs assez bien cette idée d'appropriation d'un milieu naturel par un milieu innovateur : non seulement leur prix est tiré par le haut par les revenus qu'on peut tirer de leur exploitation[46], mais surtout sa rareté doit être reliée à une tacite interdiction sociale de vendre à des "étrangers".

Finalement, les producteurs locaux exploitent *« a resource that is not only a natural resource but includes land improvement and an historically developed specialized competence »*[47]. Du point de vue du développement durable, le succès marchand de la pomme Melinda encourage à maintenir, voire à accroître un usage intensif des sols (notamment dans un contexte de concurrence croissante et de baisse généralisée du prix de vente de la pomme). Mais l'intensification de l'exploitation, présentant un risque pour la pérennité de l'agriculture locale, ne constitue pas la seule forme de réponse. En effet, sous l'effet d'une double pression marchande, appuyée par la croissance concurrentielle d'une part et par les exigences de la demande en termes de qualité de l'autre (les pommes du Val di Non furent un temps interdites à l'importation en Allemagne), le système productif local

---

[46] Cette valeur purement marchande du terrain peut d'ailleurs être relativisée du point de vue même de l'auteur qui reconnaît que si la pomme du Val di Non bénéficie d'un *« positional income »*, *« the income deriving from growing and selling apples is not generally the sole source of income for the family »* ; Sachant que par ailleurs, il existe des freins en parallèle qui limite la capacité d'expansion des exploitations, notamment un morcellement extrême des exploitations *« from one to one and a half hectares »* divisés en petits lots qui persiste du fait de la réticence des acteurs à vendre même à fins de remembrement des terres.

[47] *« une ressource qui n'est pas seulement une ressource naturelle mais qui inclue des améliorations foncières une compétence spécialisée développée historiquement »* (CAMAGNI, VILLA VERONELLI, 2004)

passe d'une *« « spécialité locale » renouvelée par la capacité d'innovation du système agro-industriel local »* (PEYRACHE-GADEAU, 2004a). Ainsi, une politique d'intégration de la production locale est en œuvre en parallèle d'une diversification des produits transformés et des variétés de pommes cultivées. Des mesures environnementales sont également prises et leur mise en œuvre est facilitée par la cohésion du tissu d'entrepreneurs locaux (diffusion et limites aux comportements de type « free-rider »). Cependant, R. CAMAGNI et D. VILLA VERONELLI (2004) soulignent également que cette évolution *« not much come from individual environmental consciousness as from simple economic and commercial considerations »*[48]. Ainsi, ce dernier exemple met en exergue deux points qui nous semblent fondamentaux : la capacité des acteurs locaux pris dans un même système productif à diffuser de nouvelles pratiques environnementales en son sein et la capacité du territoire à être un milieu « naturel » et construit en lien avec les produits mis en marché.

2.2. Territoire physique – espace construit : quelle place pour les coordinations d'acteurs ?

Les critiques (traitements chimiques) envers la pomme du Val di Non perçues localement parviennent par un canal marchand spécifique (le débouché allemand) et orientent ainsi les démarches locales de gestion environnementale. La formulation limitée du problème d'impact sur les milieux naturels induit une réponse précise et également limitée. La perception locale des exigences du développement durable est étroitement liée au canal de transmission par lequel il parvient au sein des territoires. Dans un premier temps, nous montrerons donc comment le développement durable fait l'objet d'une construction locale de normes pour régir le rapport du système de production avec son environnement. Les acteurs jouent alors un rôle déterminant dans le modelage des écosystèmes par un jeu de valorisation / transformation. Cette construction de ressources naturelles se révèle particulièrement perceptible dans le cadre du secteur agricole qui les mobilise directement. Aussi, dans un deuxième temps, nous étudierons l'émergence des Systèmes Agroalimentaires Localisés (SYAL) en tant que forme de création collective de ressources environnementales. Enfin, dans un troisième temps, nous aborderons la place que peuvent prendre ces caractéristiques dans la création de valeur associée à un produit particulier, notamment en termes d'attractivité et de qualité.

2.2.1. Des définitions du développement durable à géométrie variable

Une approche de la contextualisation du développement durable consiste à considérer une relation simple des acteurs locaux avec leur environnement. La confrontation directe déjà évoquée serait alors la source d'une réponse adaptée aux problématiques émanant de l'environnement. Puisque l'espace est hétérogène, il doit être géré comme tel (LOINGER, 2000). Si cette vision prend un sens particulier à l'aune d'une forme de proximité environnementale, elle présente également des aspects mécaniques qui en excluent les représentations portées par les acteurs et leurs conséquences. Et pourtant, les principes d'équité (interterritoriale et intergénérationnelle) généraux et admis comportent de nombreuses zones d'ombre quant à leur concrétisation. La reconnaissance d'un principe de précaution souligne plus un ensemble de questions pour leur réalisation que des réponses tranchées. L'existence même des diverses interprétations de la durabilité faible ou forte

[48] *« ne vient pas tant d'une conscience environnementale individuelle que de simples considérations économique et commerciale »* (CAMAGNI, VILLA VERONELLI, 2004).

constitue une source d'incertitude générale quant à la nature même de la relation économie – écosystème. Vue du niveau local, la complexité de cette mise en œuvre de la durabilité est encore renforcée par les méandres des relations interterritoriales. En l'absence d'arbitrages clairs et tranchés, *« dans des contextes marqués par l'importance des incertitudes scientifiques ou la dépendance des choix vis-à-vis de prises de position éthiques, une large marge est laissée à l'interprétation stratégique des enjeux et aux enjeux de la coordination collective entre des acteurs porteurs de visions du monde et de projets différents, voire antagonistes »* (GODARD, 1997). Plus qu'une norme imposée de fait, "par nature", le développement durable repose au contraire sur des visions conflictuelles et des compromis territoriaux (LOINGER, 2000). Pour B. ZUINDEAU (2000), cette interprétation doit se comprendre comme un contrat contingent constitué par *« un entremêlement de normes et de contraintes exogènes prenant corps au travers d'arrangements sociaux ; pour partie redevables de spécificités objectives du territoire (dotations en ressources naturelles, nature des risques environnementaux, caractéristiques socio-économiques…), mais aussi et surtout des représentations particulières, des modes de légitimité de référence, voire de l'état des rapports de force entres acteurs »*.

Si la contingence du contrat renforce l'attention portée à *« la recherche du "mieux vivre ensemble" dans l'espace de vie quotidien »* (GODARD, 1997), il n'en participe pas moins à la construction des territoires. Il constitue une forme de gestion actuelle dans une optique historique (nous gérons un héritage) en vue de préparer le futur (un patrimoine à transmettre) ce qui est finalement assez proche de l'approche de l'économie par le territoire. Fruit de la construction socio-économique des acteurs, il est considéré pour sa capacité d'adaptation face aux évolutions du contexte global et dans l'optique d'une trajectoire de développement déterminant ses marges de manœuvre futures. Cette lecture fait directement référence au concept de dépendance créatrice et au rôle des idées provenant de l'extérieur dans le renouvellement des dynamiques territoriales. Dans le cas du développement durable, cette mise en perspective du territoire est d'autant plus forte qu'elle engage une dimension identitaire associée à sa continuité historique. Il constitue en effet le *« temps précieux où peut s'entretenir la vitalité du lien social par la réflexion, conflictuelle ou partagée, sur un avenir commun et sur les éléments patrimoniaux que nous voulons transmettre »* (GODARD, 1997). Ainsi, le développement durable est un construit qui participe et s'inscrit dans le processus de construction territoriale. Tous deux apparaissent intimement liés dans leur construction réciproque : si le local concrétise la durabilité, cette dernière enrichit en retour les éléments constitutifs du territoire. Dès lors, les équilibres environnementaux qui en découlent se montrent également sous l'angle de construit participant de la spécificité des territoires. A l'aune d'une lecture forte de la durabilité, soit une vision dans laquelle les formes de capital ne sont pas substituables les unes aux autres, le territoire constitue le cœur du développement durable. Il en complète la logique : plus que l'impact à sens unique des activités économiques sur l'environnement, il permet d'envisager la nature en tant que construit socioculturel. Dans ce sens, l'usage de la notion de patrimoine appliquée à l'environnement prend tout son sens : il constitue la continuité de la communauté territoriale dont il est issu.

En ce sens, le développement durable peut être associé à la régulation locale du jeu des acteurs et nom comme une contrainte externe, de type réglementaire, qui s'applique directement. Ainsi, selon O. TORRES (2000), il convient de considérer qu'une *« partie des normes du développement durable pourrait au contraire être produites par les acteurs locaux »*, dans le contexte plus général de la communauté qu'ils constituent. Dans la continuité de cette approche constructiviste, V. ANGEON et A. CARON (2003; 2004) mettent

en avant le rôle des projets de territoire, et leurs évolutions récentes vers une prise en compte accrue de l'environnement, pour procéder à une nécessaire *« remise en question de la pertinence de la réponse traditionnelle de la politique d'aménagement du territoire à l'enjeu de protection de l'environnement qui a longtemps consisté à privilégier une vision fonctionnaliste de l'espace »*. Afin de mieux comprendre l'importance du processus de construction des ressources naturelles dans une optique de durabilité, l'étude du secteur agricole sous l'angle des SYAL est particulièrement instructive. Ils sont en effet une illustration directe de l'ouverture du champ de l'économie territoriale en même temps qu'ils constituent par essence un contexte d'interdépendance forte entre la dynamique du système productif et son environnement.

2.2.2. Les SYAL, un aboutissement de la relation entre système et milieu naturel de production

La recherche sur les SYAL se structure autour d'un GIS[49] éponyme mobilisé dans l'étude des dynamiques de développement rural. Par définition, les SYAL s'inscrivent clairement dans la continuité des analyses menées dans le monde industriel. Ainsi, pour J. MUCHNIK (2002) il faut ainsi retenir trois critères dans la compréhension territoriale du secteur agricole : le rôle des économies externes liées à la densité du tissu productif, la non-transférabilité d'un territoire à un autre des connaissances accumulées localement et des modes de régulation locaux qui dépassent le seul cadre marchand. Pour une définition spécifique des SYAL, nous pouvons suivre C. FOURCADE (2006) qui les envisage comme *« des organisations de production et services (unités de production agricole, entreprises agro-alimentaires, commerciales, de service, restauration) associées de par leurs caractéristiques et leur fonctionnement à un territoire spécifique. Le milieu, les produits, les hommes, leurs institutions, leur savoir-faire, leurs réseaux de relations, se combinent dans un territoire pour produire une forme d'organisation agro-alimentaire à une échelle spatiale donnée »* (CIRAD – SAR, 1996 in FOURCADE, 2006)). Au-delà d'une proximité descriptive des concepts, l'approche SYAL s'inscrit plus fondamentalement dans la problématique d'une vision dynamique de l'économie et de l'adaptation des systèmes de production.

« La démarche SYAL vise à soutenir l'hypothèse de la particularité des systèmes localisés œuvrant dans les activités agro-alimentaires. Cette hypothèse est émise face à un double enjeu : la prise en compte d'un environnement spécifique [et] la construction de systèmes spécifiés » (GIS-SYAL, 2005). Au premier rang des critères, de prise en compte du contexte d'évolution des SYAL se trouve alors le développement durable au-delà des contraintes traditionnelles de la filière agricole (grande distribution et cadre réglementaire). La construction des systèmes de production fait, quant à elle, plutôt référence aux critères internes et aux propriétés particulières des SYAL et les modalités de réponses collectives qui en découlent. J. MUCHNIK (2002) en propose alors quatre critères qui distinguent un système de production dédié à l'agroalimentaire : *« le rôle identitaire particulier des biens alimentaires, […] la spécificité de la matière première produite et transformée, […] le lien avec les caractéristiques du milieu et la gestion des ressources naturelles, […] les savoir-faire mobilisés »*. Il nous semble cependant que la multiplication des critères, du fait des relations complexes qu'ils entretiennent les uns avec les autres, constitue une source de confusion. Les trois dernières propositions de l'auteur relèvent effectivement d'une même dynamique fondée sur les particularités de la production agroalimentaire qui induisent un

[49] Groupement d'Intérêt Scientifique, le GIS SYAL réunit l'INRA, le CIRAD, le CNEARC, le Centre d'anthropologie alimentaire et agricole d'Agropolis Museum, l'Université de Versailles - St-Quentin et l'Université de Montpellier 1.

rapport étroit avec les milieux naturels et appellent donc des réponses adaptées en ce sens. Avec d'autres (FOURCADE, 2006; REQUIER-DESJARDINS, 2004), nous préférerons analyser les SYAL selon deux grandes dimensions : la prégnance des ressources naturelles dans les activités des SYAL et les dimensions symboliques des produits finis qui en sont issus.

Dans le cadre de nos préoccupations relatives à la durabilité, notre analyse se penchera plus précisément sur la prise en compte de la relation de proximité que le système productif entretient avec les ressources naturelles. Dans cette optique, les pratiques dans le domaine agroalimentaire posent un problème qui peut être interprété sous l'angle de la *« Tragedy of the Commons »* (HARDIN, 1968), soit celle de l'utilisation par différents individus d'une propriété collective qui conduirait inéluctablement à la destruction de notre environnement : *« each man is locked into a system that compels him to increase his herd without limit – in a world that is limited. Ruin is the destination, toward which all men rush, each pursuing his own best interest »*. Ainsi, pour (REQUIER-DESJARDINS, 2004), les *« rural production processes can jointly produce private and public goods, local or global, and for that reason have a part in the préservation of natural common resources »* et peuvent constituer une source de dépassement de la tragédie précédemment évoquée. Pour cela, l'auteur pose le problème en référence aux théories des biens clubs (BUCHANAN, 1965) qui limitent et garantissent l'accès à certains biens aux membres du club. Ainsi, les biens clubs sont exclusifs mais non rivaux, contrairement à la description des *« Common Pool Resources »* (CPR) qui n'excluent aucune utilisation mais où la pression exercée par les uns limite l'accès des autres aux ressources. Cependant, cette différenciation ne tient pas si les dimensions de l'action collective qui conduisent à la production de bien clubs sont prises en considération. Ainsi, dans le cas des CPR, la gouvernance par les acteurs tient un rôle central dans la gestion d'un bien commun. La question sous-jacente à la « tragedy of the commons », émergeant d'une approche par les biens clubs, c'est-à-dire celle du rapport entre la taille groupe producteur et celle du groupe consommateur, perd de sa pertinence. A l'aune du territoire, l'homogénéité culturelle interne limite les comportements de free-rider et permet de considérer la régulation du système productif à l'échelle de la collectivité. Finalement, le rôle de la gouvernance, renforcé par la dynamique territoriale, importance de la cohésion sociale (parfois exclusive) et poids de l'histoire, nous délivre plus globalement une vision constructiviste des CPR (l'auteur emploie quant à lui l'expression de « produced CPR ») : *« one cannot totally discard the issue or the production of common resources as CPR available for users are mostly, at least partly, produced »*. Les bases socioculturelles de cette construction font directement écho aux dimensions symboliques des produits alimentaires et permettent de comprendre le rôle du territoire dans leur affirmation. Dès lors, le lieu d'origine des produits apparaît comme une dimension prégnante de leur valeur-ajoutée.

2.2.3. Vers une nouvelle approche des performances territoriales

Un balayage large des concepts attachés à la durabilité est effectué par R. LAGANIER, B. VILLALBA ET B. ZUINDEAU (2002) à l'occasion du lancement de la revue électronique *Développement Durable des Territoires*[50] ayant pour objectif de fonder une démarche de recherche pluridisciplinaire. Comme nous l'avons déjà abordé, outre l'étude du principe d'équité promu par le concept de développement durable, les auteurs mettent en exergue l'existence d'un principe objectif d'interdépendance et le constat des *« effets de*

[50] http://www.revue-ddt.org.

débordement sur d'autres territoires », et du risque joint où *« la durabilité interne est assurée au détriment de la durabilité externe »*. Cependant, cette vision s'inscrit dans une attitude pessimiste figée par rapport aux contraintes de la gestion environnementale et n'est pas la seule thèse défendue. Certes, les mesures associées à la préservation des milieux naturels ont un coût, mais nous sommes en droit de nous poser avec les auteurs la question de la transformation possible des territoires et de leur évolution. Telle est notamment l'optique retenue par les partisans du concept "win-win" que nous n'approfondirons pas en tant que telle mais dont nous retiendrons avec les auteurs l'idée d'une potentielle *« requalification du territoire [qui] sans pour autant limiter cette question à la seule qualité environnementale, renforce son importance au regard de la localisation des activités »*. Qualité et attractivité des territoires sont alors au cœur du processus de développement et de la création de valeur locale. Comme le notent les auteurs pour un secteur particulier, *« le tertiaire supérieur en quête de localisation sera attentif, lui aussi à des aménités environnementales et à une qualité de vie significative »* (LAGANIER, VILLALBA, ZUINDEAU, 2002), or si ce constat est vrai pour l'ensemble des prestataires de service, il s'applique de manière particulièrement pertinente au tourisme qui vise à capter des flux de clientèle vers une destination précise. Dans une acception de l'attractivité territoriale élargie, appliquée à un ensemble de clients plutôt qu'à des entreprises, le gain de qualité constitue également un facteur déterminant.

Le thème de la requalification peut également être mobilisé sous d'autres formes. Les approches de l'économie de la proximité qui interrogent le rôle de l'environnement dans l'attractivité des territoires soulignent le rôle central des acteurs. V. ANGEON et A. CARON (2003; 2004) avancent dans ce sens le rôle des proximités institutionnelles et organisationnelles dans un projet de territoire pour la requalification des ressources locales. De même, pour aborder la durabilité, V. PEYRACHE-GADEAU (2004c) propose quant à elle, dans la continuité des travaux entrepris au sein du GREMI 6[51], une vision patrimoniale de la ressource afin d'en étudier les modalités de valorisation durable. L'environnement apparaît alors comme un construit et sa patrimonialisation correspond à une forme de requalification par l'usage. La nature patrimoniale induit alors une valeur en elle-même de la ressource environnementale (notamment dans la mesure où cette valeur justifie la transmission inter-générationnelle).

Les nouvelles formes d'occupation de l'espace rural constituent à ce titre une illustration marquante. Considérés comme des lieux marginaux et associés à une image de crise économique et de perte de population, les zones rurales sont restées à l'écart du fordisme. Aujourd'hui, cette exclusion du monde industriel moderne qui constituait alors un handicap structurel à dépasser, apparaît comme une forme de préservation. En contraste avec les territoires de l'économie, *« les bassins de vie attractifs sont massivement constitués de communes appartenant à l'espace à dominante rurale et plus particulièrement au rural isolé (63 %). […] Loin des métropoles, à l'écart des activités industrielles et de la périurbanisation, ce rural qui a connu ses années d'exode et de crise économique cumule à présent un réel dynamisme migratoire, démographique et économique »* (TALANDIER, 2004). La question environnementale, de par son rôle dans la requalification territoriale, constitue alors une interrogation majeure pour les SPL. Telle que présentée par L. DAVEZIES et P. LEJOUX (2003), l'activité économique n'a plus le monopole du développement et cédant le pas aux revenus importés par la résidence, la préservation de l'environnement par la non-activité devient un enjeu local stratégique. Pour élargir leur angle

[51] Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs, sixième programme « Milieux aux ressources naturelles / Milieux aux ressources culturelles ».

de vue, les auteurs de ce courant parlent d'ailleurs plus d'économie « présentielle » (DAVEZIES et al., 2003; TALANDIER, 2006) plutôt que résidentielle afin de souligner la variabilité des différentes formes de mobilités qui conduisent à des transferts de revenus. Cependant, ces formes de développement peuvent apparaître comme un cas de durabilité exportée tel que proposé par B. ZUINDEAU (2005). Il pose ainsi la question de la paupérisation économique et environnementale des centres de production au profit des campagnes environnantes. Le phénomène de la périurbanisation illustre bien ce propos : l'étalement urbain se propage, remplissant progressivement les zones rurales et renforçant la concurrence foncière. Son exacerbation et la croissance des prix liée à la raréfaction du foncier, notamment constructible, peuvent aller jusqu'à remettre en cause les activités locales, voire repousser les autochtones vers d'autres lieux de vie. Cependant, cette vision très exclusive opposant performances productives et environnementales amène par contradiction à la question des conditions de leur cohabitation.

Outre le cas du tourisme directement concerné par les questions d'attractivité et de la présence au sein des territoires comme modalité de transferts des revenus, l'agriculture, déjà évoquée dans le cas d'étude du Val di Non, constitue un champ de recherche directement concerné par les questions de gestion des ressources naturelles et des formes de leur valorisation. Ainsi, P. FLEURY (2004), dans le cas de l'agriculture de montagne propose de voir le territoire comme le lieu d'intégration du terroir et des savoir-faire productifs. Il prend alors le statut *« d'une ressource globale pour l'agriculture ce qui en retour serait également facteur de développement local »*. Dans cette logique, le cas d'étude exemplaire de l'agriculture de montagne qu'est le Beaufortain montre l'importance du paysage comme ressource agricole. Cependant, il ne s'agit aucunement d'un paysage montagnard banal mais bien *« d'une conception de l'environnement dont la valeur est donnée par le travail de l'homme ».* Finalement, le lien entre magnification du paysage et valorisation agricole apparaît comme relativement complexe à saisir. Dans tous les cas, il laisse entre-ouvrir la porte vers un cercle vertueux du développement durable : le secteur agricole participe à l'entretien de l'environnement dont la qualité constitue alors une source de valeur-ajoutée. Dans l'objectif de comprendre plus globalement ce rapport entre qualité des produits et qualité de l'environnement (au-delà du cas de l'agriculture de montagne où la contrainte imposée par la configuration naturelle peut constituer un biais) pour l'ensemble de la Région Rhône-Alpes (HIRCZAK, MOLLARD, 2004). Une nouvelle fois, les auteurs mettent en avant le rôle des acteurs et leur capacité de coordination (notamment par l'intermédiaire des exigences des cahiers des charges associés aux labels de qualité) pour forger une lecture compréhensive des interactions en jeu. L'ensemble de ces contributions converge vers le constat d'un environnement construit par les acteurs plutôt qu'imposé par la nature, façonné au fil de l'histoire et en fonction des savoir-faire agricoles mobilisés. L'environnement, en tant que cadre de la production agricole, nous laisse facilement imaginer quel rôle actif il peut avoir dans la valorisation des produits qui en sont issus. Cependant, liée à la notion de savoir-faire, la nature n'apparaît plus comme une réalité immanente mais bien comme un construit collectif. Au-delà d'un simple support, c'est à ce titre qu'il peut prétendre à être une source de valeur ajoutée. **Plus largement, il convient donc de s'interroger sur le construit socioculturel territorial pour comprendre comment il peut constituer une source de valeur ajoutée pour les produits qui en émanent.**

3. De la gestion des ressources locales à la valorisation de ressources construites par les acteurs du territoire[52]

A travers les deux premières parties de ce chapitre, le territoire doit être mobilisé en économie dans le sens où il souligne le caractère construit des dynamiques locales. Associés à une collectivité d'acteurs soudée par le partage d'une culture et de valeurs qui assurent la régulation des différentes pratiques, les savoir-faire et les biens associés ainsi que l'environnement constituent une forme de patrimoine dont le phénomène territorial permet l'accumulation. La question se pose alors des différentes modalités de mobilisation de ce patrimoine dans la dynamique des territoires : *« en premier lieu, on ressent le besoin de sortir d'une problématique d'allocation de ressources pour explorer celle de création de ressources »* (PECQUEUR et al., 2004)

En ce sens, notre démarche de recherche interroge directement la question fondamentale du donné et de l'acquis dans les processus de développement économique. C'est pourquoi, dans une vision centrée sur les dynamiques d'acteurs, G. COLLETIS et B. PECQUEUR (1993; 2004) proposent une différenciation entre des ressources dites spécifiques, ancrées dans un territoire et attachées, et celles dites génériques et données : *« le territoire peut se définir comme une construction sociale d'un groupe composite, voire provisoire[53], structuré autour de ressources partagées »* (PECQUEUR, 2001). Cette représentation participe à renouveler les approches plus classiques qui s'intéressent plutôt à des ressources supposées rares et inégalement réparties sur l'espace. Selon L. KEBIR (2004), deux grands courants se dessinent alors autour des phénomènes d'inscription spatiale des ressources : une approche par les flux (KRUGMAN, 1991; OHLIN, 1933) s'intéressant à la répartition par le marché d'un des facteurs de production ; et une approche structuraliste qui se penche plutôt sur la mobilisation des ressources pour maintenir les relations de pouvoir entre le centre et la périphérie (FRIEDMANN, 1972 ; PERROUX, 1955). Cependant, contrairement à l'optique territoriale, selon ces deux courants, seule la dimension spatiale a un sens sans que l'aspect temporel ne constitue une variable explicative. Dans une approche par les dynamiques d'acteurs, l'histoire et le temps long jouent un rôle décisif : ils président à la construction des ressources et de leur spécificité. Cette dernière constitue un centre d'intérêt croissant pour le développement économique et l'aménagement du territoire : elle représente une source de différenciation des territoires et des produits associés.

Ainsi, les ressources qui émergent du construit territorial sont une illustration de l'intégration de deux approches de la compétitivité, « *the resource based view [where] firm differences emerge from (unavoidable) heterogeneity of resources, whereas the industrial*

---

[52] Les réflexions initiées dans cette partie sont directement inspirées d'un article co-écrit avec M. HIRCZAK et N. SENIL : (FRANCOIS, HIRCZAK, SENIL, 2006a)

[53] Il nous semble primordial de nuancer ce propos par lequel l'auteur souligne la capacité des acteurs à se coordonner dans les situations de crise ou pour répondre à un problème en mobilisant des ressources spécifiques. Cependant, le partage des ressources évoqué ici repose sur la continuité du territoire dans le temps et leur construction collective par les acteurs à l'aune des événements qui structurent la dynamique locale. La dynamique territoriale constitue la base de construction des ressources mobilisées en fonction de la conjoncture, pour résoudre les problèmes de développement auxquels les acteurs doivent faire face

organisation[54] *[which] perspective focuses on purposeful differentiation »*[55] (FLAGESTAD et al., 2001). L'ancrage des produits et des ressources qu'ils mobilisent dans le temps et l'espace constitue donc un enjeu stratégique du développement économique.

A la lumière de ce qui vient d'être dit, l'élargissement de la notion de patrimoine depuis la Révolution jusqu'à nos jours et le sens nouveau accordé à son utilité, prennent une nouvelle signification. Si à l'origine, il apparaît comme un symbole de l'unité nationale dont l'entretien représente une charge, il concerne aujourd'hui une diversité d'objets mobilisés par différents outils de l'Aménagement et du développement du territoire[56]. Ainsi, en quelques décennies, le patrimoine a acquis une fonction de développement, un statut de ressource.

Cependant, au-delà de son intérêt économique, la mobilisation du patrimoine comme ressource des territoires interagit avec une dimension socioculturelle qui ne peut être ignorée. Ainsi, le patrimoine ne peut être considéré comme une ressource banale. En effet, comme le souligne J.P. GUERIN (2001), *« le patrimoine, parce qu'il se réfère aux héritages, crée la personnalité du territoire ».*

En ce sens, notre intérêt se porte sur un type particulier de ressources : celles qui participent de la "production de territoire" et conditionnent l'organisation même de leur valorisation, les ressources territoriales. Leur activation n'est donc pas neutre vis à vis de la dynamique des acteurs. Finalement elle interroge la rencontre de deux dynamiques, celle de la construction territoriale et celle du marché, et de leur temporalité propre. Pour aborder cette question, il nous semble dans un premier temps primordial de compléter la grille de lecture avancée par G. COLLETIS et B. PECQUEUR (1993) afin d'y intégrer la nature particulière des ressources territoriales. Un rapprochement entre ressource territoriale et patrimoine nous sera pour cela utile. Nous pourrons alors, dans un second temps, proposer des pistes de réflexion relatives à leur valorisation et à leurs effets.

3.1. Les modalités de valorisation des ressources territoriales

3.1.1. La dimension culturelle des ressources territoriales : une dimension patrimoniale

Dans une première définition des ressources spécifiques, propre à l'approche territoriale, l'objectif consiste à nommer ce qui fait la force des territoires. Dans ce sens, les ressources spécifiques définies constituent un ensemble d'éléments partagés fondateurs de la capacité des acteurs à mettre en œuvre une réponse coordonnée aux problèmes qu'ils rencontrent. Cette forme de ressource, construite et ancrée localement, se distingue des ressources génériques dont la dynamique répond plutôt aux critères d'une vision classique de l'économie. Données pour le territoire, elles appartiennent à la sphère de l'innovation exogène. Cependant, le territoire, en tant que système non-clos, n'est pas isolé de ce contexte qui constitue même une source d'innovation majeure. Sa propre évolution implique autant de réponses adaptatives locales, phénomène que nous avons précédemment qualifié

[54] En référence à (PORTER, 1985).

[55] la « resource based view » [où] les différences entre firmes émergent de (l'inévitable) hétérogénéité des ressources, alors que la perspective de l'organisation industrielle se concentre sur l'utilité de la différenciation » (FLAGESTAD, HOPE, 2001).

[56] Parmi ces outils, nous pouvons notamment distinguer ceux pour lesquels le patrimoine constitue un fondement explicite, les Zones de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain, les Villes d'Art et d'Histoire ou les Pôles d'Economie du Patrimoine, de ceux où il existe en filigrane, les Appellations d'Origine Contrôlée ou les Parcs Naturels Régionaux.

de *« dépendance créatrice »* (PERRET, 1992). Nous reviendrons tout d'abord sur la nature des ressources qui soutiennent cette dynamique afin d'apporter des compléments relatifs aux différentes étapes de leur mobilisation. Au vu de leurs caractéristiques, nous proposerons ensuite au lecteur de faire une analogie entre les notions de patrimoine et celle de ressource territoriale. Enfin, à l'issue de ces réflexions, nous verrons ce que nous apprennent les dynamiques de l'un par rapport à l'autre.

- *De la ressource territoriale à l'actif territorial : les deux faces de la ressource spécifique*

La nature de la relation du système territorial avec son contexte de dépendance, ainsi que sa capacité à maintenir et à reproduire sa spécificité reposent avant tout sur les ressources propres au territoire. En effet, pour G. COLETTIS et B. PECQUEUR (1993; 2004) cette caractéristique doit être rattachée aux ressources spécifiques qui *« n'existent que par leur participation à des processus de production particulière dont elles sont la manière d'être »* (COLLETIS et al., 1993). Selon les auteurs, *« le principal facteur de différenciation des espaces ne peut résulter ni du prix relatif des facteurs ni des coûts de transport, mais de l'offre potentielle d'actifs ou de ressources spécifiques »*. La principale différence entre générique et spécifique se trouve dans la rigidité de la localisation de la ressource. En effet, une ressource générique, telle qu'une matière première se révèle entièrement transférable selon une valeur d'échange fixée par le marché (par exemple la main d'œuvre dans l'industrie métallurgique), laquelle est déterminée par une offre et une demande à caractère quantitatif. En revanche, *« les ressources spécifiques n'existent qu'à l'état virtuel et ne peuvent être transférées »* (COLLETIS et al., 1993) et les actifs qui en résultent présentent un coût d'irréversibilité que les auteurs désignent également comme « coût de réaffectation » (cas de la main d'œuvre qualifiée dans l'industrie). Ces ressources naissent de processus interactifs et sont alors engendrées par leur configuration. Dans l'optique d'une concurrence entre territoires, *«une différenciation durable, c'est-à-dire non susceptible d'être remise en cause par la mobilité des facteurs, ne peut naître véritablement que des seules ressources spécifiques »* (COLLETIS et al., 2004). L'enjeu des stratégies de développement des territoires est donc essentiellement de saisir ces conditions et de rechercher ce qui constituerait le potentiel identifiable d'un territoire que l'on pourra désigner aussi par la notion de patrimoine (HIRCZAK, MOALLA, MOLLARD et al., 2005). Cependant, les mécanismes de l'activation de ce potentiel restent flous car ils constituent une source centrale de complexité alliant enjeux économiques et socioculturels. Aussi, nous voulons faire avec le GREMI *« l'hypothèse que les ressources patrimoniales naturelles, historiques et socioculturelles peuvent, aussi bien que le progrès technique, générer de nouvelles formes de développement local »* (MAILLAT, MATTEACCIOLI, 2004).

Si tel que nous l'avons présenté le territoire est une dynamique, un flux, un construit qui se fonde sur l'accumulation sur le temps long, alors, dans une optique de valorisation, nous pouvons assimiler les ressources spécifiques à un capital[57]. Cet article s'intéresse avant tout à ce type de ressources particulier plutôt qu'à celles dites génériques : ces dernières n'apparaissent qu'à travers le contexte de dépendance, porteur de ressources étrangères au territoire, et par leur participation à la création de ressources spécifiques. A l'aune des trajectoires de développement, nous pensons effectivement tout comme L. KEBIR et O. CREVOISIER (2004) que *« selon l'héritage laissé par le fonctionnement de l'économie*

[57] Notre objet n'est pas d'étudier les composantes de ce capital (social, humain et culturel), nous voulons souligner ici l'implication des ressources spécifiques construites accumulées dans le temps dans le processus de production de territoire.

(le territoire empreinte), le développement pourra emprunter telle ou telle direction, mais il sera conditionné par l'existence d'un certain nombre d'objets ». La question qui se pose alors est celle de l'activation d'un tel stock, et dans un premier temps de la possibilité de faire émerger tel objet plutôt que tel autre.

La "révélation" des ressources spécifiques constitue par conséquent une première étape en même temps qu'un enjeu majeur. Quelle que soit sa nature, une ressource est un artefact, le résultat d'opérations constructives, il n'existe donc pas de ressource en soi. C'est le cas par exemple du monde biologique qui n'est pas une ressource spontanément mais qui est susceptible de le devenir lorsqu'il s'insère dans une construction par la société (procédé de production par exemple). Ainsi, « *les ressources sont donc toujours inventées, parfois bien après avoir été découvertes (…) comme la haute montagne comme « gisement » touristique* » (LEVY, LUSSAULT, 2003). C'est pourquoi, bien que les ressources spécifiques fassent partie intégrante du territoire, qu'elles prennent part au quotidien de ses acteurs et qu'elles soient directement impliquées dans l'activité économique, leur existence demeure virtuelle. La ressource est donc toujours relative (BRUNET, FERRAS, THERY, 1992) et n'a pas de valeur en elle-même, sa valeur d'usage dépendant de sa socialisation, de son appropriation par les acteurs et de leurs interactions au sein du territoire. Le processus d'émergence est donc particulièrement tributaire de la capacité à innover et à « découvrir » ces ressources et *« ce qui fait ou fera ressource dépendra non seulement de la dotation initiale et future mais aussi des intentions et perceptions des acteurs »* (KEBIR et al., 2004). Le défi pour les territoires se situe alors essentiellement dans la transformation de statut de la ressource inhérente à ce processus d'émergence : non seulement il fait appel à la connaissance[58] (MAILLAT et al., 2004) mais en plus il repose sur la capacité des acteurs à jeter un regard distancié sur leur histoire, leur culture et leur propre identité territoriale. Dans ce sens, nous rejoignons V. PEYRACHE-GADEAU et B. PECQUEUR en affirmant que cette "re-qualification" (pour reprendre leur propre expression) des ressources spécifiques fait appel *« à des processus variés par lesquels une société locale, un « milieu » s'organise pour reconsidérer la valeur collective attribuée à la ressource »* (PEYRACHE-GADEAU, PECQUEUR, 2004). Nous pouvons donner ici l'exemple d'un produit de terroir : si à l'origine il existe en tant que produit agricole, il est porteur des savoir-faire locaux (techniques de production ou de transformation, gestion de l'espace…) incorporant une valeur-ajoutée d'origine proprement territoriale. Sans vouloir approfondir ici les processus eux-mêmes, il faut souligner le changement profond de nature qu'opère le passage d'une ressource d'un état spécifique et virtuel à un état révélé et directement mobilisable à des fins marchandes.

Cependant, même si une ressource « *est toujours un moyen de créer de la richesse* » (BRUNET et al., 1992), il serait erroné de supposer que ces fins marchandes sont seules et uniques[59]. Nous distinguons en effet un « circuit court » et un « circuit long » qui participent tous deux au développement local, bien que le premier n'entre pas dans une logique marchande.

---

[58] A titre d'exemple, les auteurs mettent en avant diverses opération de mises en valeur des ressources territoriales : mise en scène, rénovation d'un centre historique, de savoir-faire oubliés, ou encore les modalités d'utilisation des forêts, des pâturages, des rivières à de nouvelles fins (notamment l'activité touristique) que celles des usages passés.

[59] Par valorisation nous entendons création de valeur ajoutée marchande, par exemple avec le paiement d'un droit d'entrée pour visiter un château restauré.

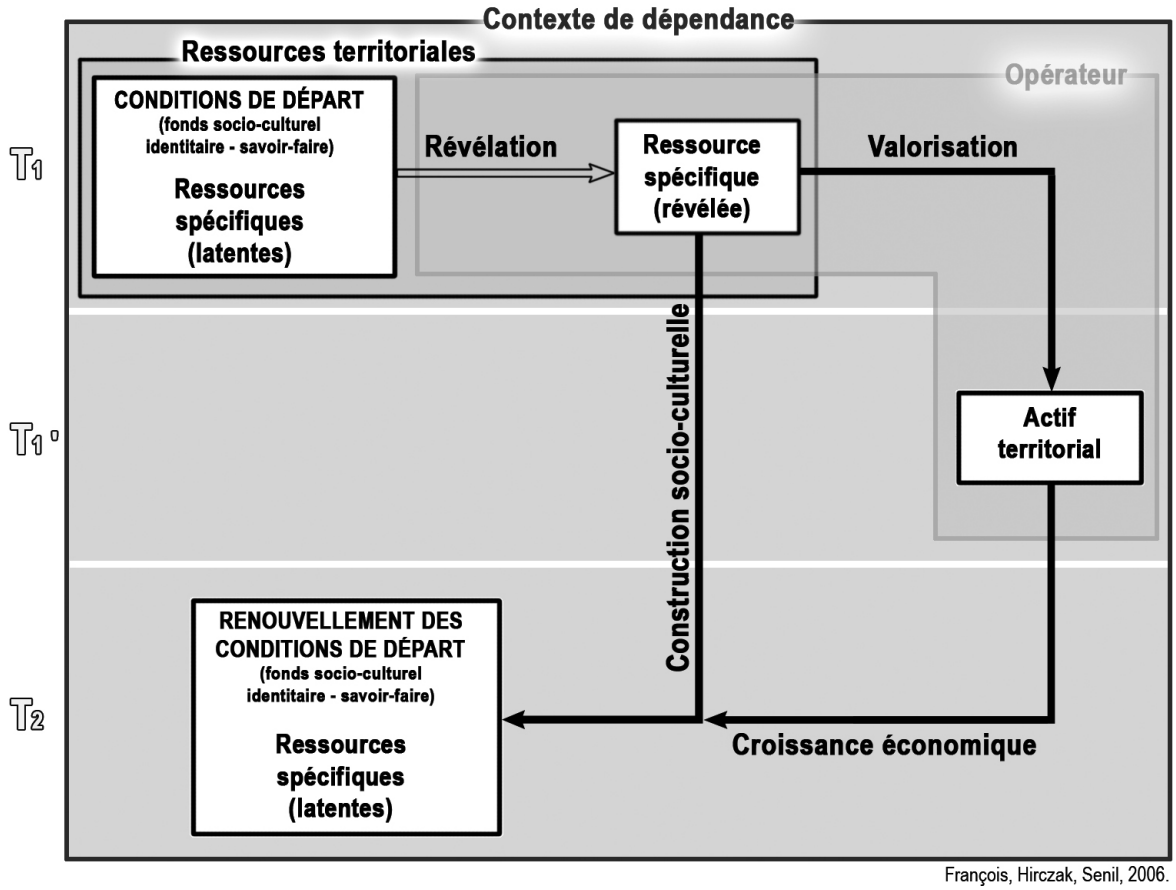


Figure 1.2 : Au cœur de la dynamique du territoire : la ressource territoriale

Ainsi, nous différencions deux processus distincts d'efficience de la ressource territoriale : un "circuit long" incluant une phase de valorisation marchande et un "circuit court" dans lequel, la ressource, bien que non valorisée, participe tout de même à redéfinir les conditions de départ et les ressources spécifiques mobilisées par des processus de production. En ce sens, nous rejoignons C. BARRERE (2004; 2005) lorsqu'il avance la nécessité d'élargir l'acception économique classique du patrimoine, construite sur la notion de capital, pour dépasser la simple vision marchande. Par contre, il ne nous semble pas nécessaire "d'inventer une conceptualisation propre du patrimoine". La proposition que nous faisons au travers de la notion de ressource territoriale permet selon nous d'appréhender la dimension collective, car socialement construite du patrimoine, et *a fortiori* ses formes marchandes et non marchandes (voire des formes hybrides). Cette approche permet, en outre, de différencier ce qui fait ressource de ce qui est actif et d'aborder le processus même de la construction, de la révélation et de la valorisation de l'objet devenu patrimoine.

La ressource territoriale, par son attachement à la société locale, n'est pas un facteur neutre de production, un intrant comme un autre. Fruits de l'histoire, émanations de la collectivité et expressions du système territorial, *« les objets naturels et culturels ne [se situent] pas nécessairement d'emblée [dans un univers marchand], car ils sont porteurs de valeurs éthiques, sociales, esthétiques, etc. »* (MAILLAT et al., 2004). Il existe donc un « circuit court » de la ressource territoriale (cf. figure 1.2, ci-dessus) où la mise en exergue d'éléments particuliers du stock de ressources spécifiques, aux dépends de certains autres, est susceptible de modifier le contexte territorial de production. Elle devient un objet de référence qui participe activement à la construction culturelle et identitaire du territoire, un objet aux propriétés proches de celle du patrimoine.

- *La proximité des concepts de patrimoine et de ressource territoriale*

La réflexion que nous souhaitons mener ici sur les liens existants entre patrimoine et ressource territoriale nous incite tout d'abord à approcher les liens entre patrimoine et territoire. G. Di Méo l'aborde en questionnant la parenté conceptuelle entre ces deux notions. Selon lui, territoire et patrimoine « *offrent d'étonnantes correspondances* » (DI MEO, 1994), et s'interrogeant sur celles-ci, il soumet au lecteur les propositions suivantes : « *l'un et l'autre ne participent-ils pas, simultanément, d'une double nature matérielle et idéelle ? Ne remplissent-ils pas, conjointement, une fonction mnémonique ? N'inscrivent-ils pas le tissu social dans la continuité historique, tout en constituant de solides phénomènes culturels ?* ». Ainsi, en attribuant au territoire une valeur signifiante pour l'individu et pour la société, « *on ne peut se dispenser de lui conférer une valeur patrimoniale »* (DI MEO, 1994). Cependant, nous voulons souligner ici que l'identification au lieu, si elle existe repose elle-même sur des objets particuliers, eux-mêmes porteurs de représentations significatives du territoire support et condition d'existence. Patrimoine et territoire ont donc en commun de donner du sens et de la valeur à des objets. Ils participent à l'émergence d'un espace commun, dans lequel le groupe se reconnaît, dont il se revendique, et autour duquel il se construit. *« Les éléments patrimoniaux matériels ou immatériels, retrouvés, mis en valeur ou même totalement recréés, contribuent très largement à marquer l'espace social, à lui donner du sens, à générer ou conforter des pratiques collectives et donc à fabriquer des territoires qui, à leur tour, façonnent ceux qui y vivent et renforcent les pouvoirs existants sur des bases culturelles à la fois sélectives et symboliques »* (PERON, 2001). Cette dynamique se déroulant sur le long terme, patrimoine et territoire font tous deux référence au temps et donc à la mémoire ; ce rapport commun au temps se retrouvant également dans les liens qu'ils tissent à l'espace. Si la matérialité du territoire l'inscrit de fait dans cette dimension, le patrimoine possède aussi, quasi-systématiquement, une assise spatiale et une référence géographique.

De la même façon qu'une ressource ou que le territoire, « *le patrimoine n'existe pas a priori* » (LENIAUD in DI MEO, 1994). Tous trois sont l'objet d'une construction sociale, édifiée par l'usage qui les charge de sens[60]. Pour G. DI MEO, « *l'espace devient territoire et l'objet patrimoine, lorsqu'ils sont pris dans un rapport social de communication* » (RAFFESTIN, 1980). L'élection d'un objet au statut de patrimoine est donc davantage liée au processus qui se met en place qu'au statut intrinsèque de l'objet. Aussi, tout objet peut potentiellement acquérir le statut de patrimoine, même si tous ne le deviennent pas. F. PERON, indique, en parlant du patrimoine maritime, que celui-ci, *« comme les autres patrimoines, est un fait du présent qui opère un tri sur le passé »* (PERON, 2001). Le territoire et le patrimoine, considérés ici comme des dynamiques en perpétuelles recompositions, inscrivent donc tous deux des objets dans des processus signifiants et très similaires. Suivant notre souhait d'interroger le patrimoine à travers la notion de ressource territoriale, cette idée nous semble pouvoir être rapprochée de celle de L. KEBIR précisant que la ressource, comprise comme un méta-système, s'inscrit dans « *un processus relationnel entre un objet et un système de production* » (KEBIR, 2004).

Le patrimoine peut donc être abordé avec la notion de ressource, au sens où il fait lien entre un objet et un système (ici la dynamique patrimoniale) au travers du processus

[60] Xavier Greffe propose la lecture du patrimoine au travers de 6 valeurs : esthétique, artistique, historique, cognitive, sociale et économique (Greffe, 1990).

de patrimonialisation. Cette dynamique étant fondamentalement liée à la dynamique territoriale, les ressources territoriales constituent une forme de patrimoine, dont la vocation ne sera pas uniquement marchande ("circuit court" ou "circuit long") ; différentes dimensions étant sous-jacentes au processus de construction du territoire.

- *La patrimonialisation : un processus d'identification des ressources territoriales*

A travers ces similitudes, nous pouvons donc nous intéresser au parallèle possible entre l'émergence de chacun des objets. Si cette question n'était pas jusqu'alors au cœur des préoccupations de l'économiste, il convient de reconnaître que tel n'est pas le cas des chercheurs qui ont interrogé le patrimoine. Ce qui est appelé la patrimonialisation s'opère alors en plusieurs étapes[61] qui ne se déroulent pas selon un processus linéaire mais itératif, le déroulement de chaque étape conditionnant celui de la suivante.

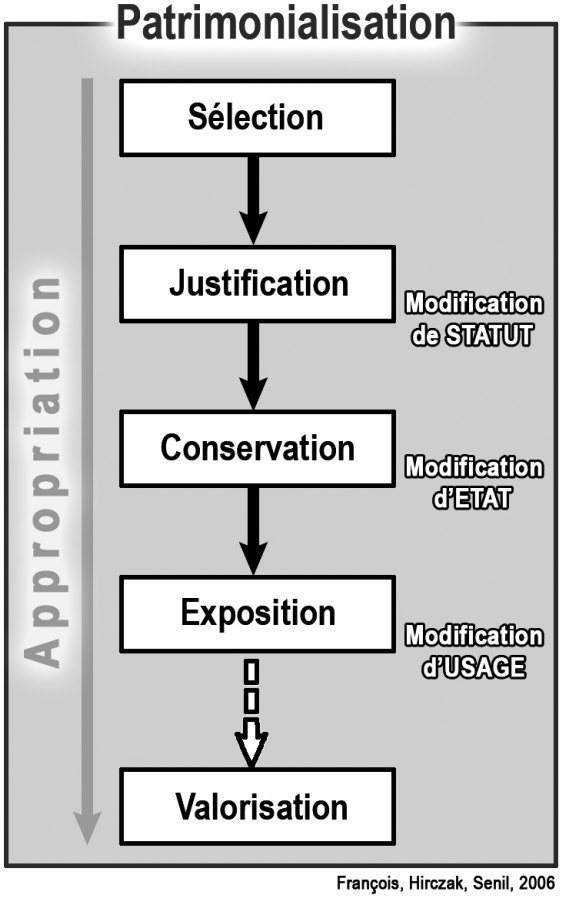


Figure 1.3 : Les étapes de la patrimonialisation

- Tout d'abord un processus de construction s'exécute dès l'instant où les objets sont sélectionnés à la lumière des potentialités qu'ils recèlent. Comme le souligne P.A. LANDEL, cette mise en évidence peut être un moment de découverte, appelé "invention", comme lors de fouilles archéologiques (LANDEL, 2004) ;

[61] Nous nous appuyons ici sur les différentes étapes développées d'une part par P.-A. LANDEL (2004) et d'autre part par LAPLANTE (1992). P.-A. LANDEL distingue 5 étapes, invention, identification-certification, restauration, exposition-transmission et enfin valorisation, alors que chez Laplante le processus se fait en 4 temps : sélection, élévation au niveau de symbole, consécration et mise en exposition.

- La justification permet par la suite de repositionner l'objet dans son contexte. Par conséquent, lors du passage à l'étape supérieure, l'objet se construit, évolue sous l'effet des échanges et de la confrontation des représentations, ce qui modifie ainsi son statut (FAURE, 2000) ;
- Cette réflexion conduit à la conservation du bien qui permet de maintenir la valeur et le sens qui lui sont consacrés. Elle recouvre à la fois des opérations de préservation, de restauration et de réhabilitation. Elle est donc assimilée à « *l'ensemble des actions ou processus qui visent à sauvegarder les éléments caractéristiques d'une ressource culturelle afin d'en préserver la valeur patrimoniale et d'en préserver la vie physique* »[62]. Ce peut être la restauration d'un four à pain ou d'une église par exemple, l'idée de transmission étant largement sous-jacente ici. Une opération telle que la réhabilitation permet alors de s'interroger sur le changement d'état qu'elle entraîne ;
- Puis la mise en exposition donne les moyens de présenter le bien au public et lui offre ainsi une reconnaissance sociale (LAPLANTE, 1992). C'est à ce moment là qu'une connexion est faite avec le tourisme. Un spectacle, un sentier d'interprétation ou encore la mise en lumière d'un château peuvent être des outils au service de cette exposition. Le changement d'usage qui en découle apporte une valeur supplémentaire à l'objet qui sera supérieure à sa valeur initiale.

L'appropriation est donc un enjeu fondamental du processus, quelle qu'en soit l'étape puisque la patrimonialisation suppose que l'on distingue ce qui fait sens pour les acteurs. Ceci est d'autant plus important que, *a priori*, la patrimonialisation est faite au profit des "héritiers" (population locale par exemple) et non des personnes extérieures (comme les touristes). Plusieurs questions émergent spontanément : qui sélectionne ? dans quels intérêts ? selon quel processus ? De ces différents éléments découle la capacité du patrimoine à faire sens pour la collectivité. L'appropriation, en filigrane du processus de patrimonialisation, prend alors toute sa signification : de fait, les étapes de la patrimonialisation peuvent être sources d'accords collectifs tout comme de conflits. Ces derniers seront d'autant plus importants que le mode de patrimonialisation aura été fondé sur la désignation et que celle-ci aura été perçue, du moins par certains, comme illégitime. Lors d'une reconnaissance en AOC par exemple, la constitution du cahier des charges permet aux acteurs de s'interroger sur ce qui les unit et de prendre conscience des éléments identitaires et traditionnels. Cependant, un produit agricole traditionnel n'est pas forcément patrimonial, tout dépend du regard local porté sur lui (BERARD, MARCHENAY, 2004). Les gaudes[63] en Bresse ou la carpe de la Dombes attestent de cette non patrimonialisation par leur manque de reconnaissance et l'image négative qu'elles véhiculent très souvent auprès de la population locale[64].

La valorisation marchande sera dans ce cas là indépendante du mouvement patrimonial. Cette dernière étape n'est pas automatique, la mise en exposition pouvant se suffire à elle-même. Elle peut toutefois représenter une sorte de "consécration économique" pour les efforts fournis tout au long du processus. L'obtention d'une AOC en est une illustration : selon les stratégies mises en œuvre, la diffusion peut non seulement s'effectuer

---

[62] Définition donnée sur le site des parcs nationaux du Canada : www.pc.gc.ca.

[63] Recette paysanne rustique constituée de bouillie de farine de maïs torréfiée, avec du lait ou du beurre.

[64] C'est ainsi qu'une demande de reconnaissance en label rouge a été demandée pour la carpe de la Dombes, alors qu'une AOC aurait été légitime au regard de son ancrage territorial.

au niveau du produit (au sein de sa filière) mais également au niveau du territoire dans sa globalité. De plus, comme nous le verrons, les réactions identitaires peuvent être négatives et à la racine de conflits déstructurants pour le territoire et sa dynamique.

L'ensemble des éléments que nous avons recueillis sur le concept de patrimoine et les réflexions que nous avons pu conduire à la lumière de la ressource nous permettent de faire quelques propositions par rapport à la notion de ressource territoriale. Ainsi, pour définir cette notion, quatre principes peuvent être dégagés de cet aller-retour entre patrimoine et ressource :

- la ressource territoriale se construit sur une ressource spécifique
- le passage de l'une à l'autre est lié à un processus de révélation
- ce processus est intentionnel
- il s'appuie sur plusieurs étapes interdépendantes.

Aussi, nous souhaitons apporter notre contribution au débat sur la définition de la ressource territoriale : **une ressource territoriale est une ressource spécifique qui peut être révélée selon un processus intentionnel, engageant une dynamique collective d'appropriation par les acteurs du territoire, de nature différente selon qu'elle emprunte ou non le circuit de la valorisation.**

Par ailleurs, il nous semble intéressant de nous inspirer des différentes étapes constitutives du processus de patrimonialisation pour proposer une lecture de la révélation des ressources territoriales. Ce processus s'appuie sur quatre phases : la sélection, la justification, la conservation et la mise en exposition. Ces différentes étapes peuvent se comprendre en deux temps : le premier, le temps du discours (sélection et justification), fixe l'objet et le second, le temps de l'action (conservation et exposition, voire valorisation), est plus directement lié à l'usage qui en est fait. Ainsi, nous voulons souligner ici que si toutes ces phases sont reliées entre elles dans une même dynamique, les deux dernières sont en partie dépendantes des deux premières : le choix fait par la **sélection** et argumenté par un **discours justificatif** conditionne les modalités d'acceptation du **nouvel usage** de la ressource et la nature de l'**appropriation** qui en découle. La création de sens à travers l'émergence de la ressource territoriale s'inscrit dans un processus récursif qui influe sur les conditions de son émergence future. De plus, nous tenons à rappeler que l'aspect stratégique de la révélation, notamment quant aux modalités d'appropriation de l'objet qui en résulte, peut faire émerger des effets aussi bien positifs que négatifs. Par rapport à ce processus, la dimension marchande que peut prendre la dynamique des ressources n'est pas neutre.

3.2. De la construction à la valorisation : la confrontation des ressources territoriales aux marchés

En proposant une nouvelle vision de l'activation, nous proposons de différencier deux étapes : révélation et valorisation. Cette distinction introduit de fait une nouvelle question, celle du lien entre ces deux étapes de la dynamique des ressources. Si nous avons déjà réfléchi à la succession des étapes et l'avons définie comme optionnelle, nous pouvons retourner la question et nous interroger sur les incitations à la révélation portées par un contexte favorable de valorisation. En effet, la dynamique territoriale fait l'objet d'attentions particulières de la recherche dans la mesure où elle est porteuse d'incitations

particulières à sa mise en marché. Ces opportunités doivent être comprises à l'aune des stratégies de différenciation marchande et de la création de "niches". Dans cette optique, la spécificité des ressources portées par le territoire constitue un atout non négligeable. Plus qu'un produit différent, il s'agit d'un bien unique. Dans ce sens, il nous faut donc préciser dans un premier temps les modalités de valorisation propres aux ressources territoriales, avant de discuter par la suite de leur implication dans la dynamique plus large du territoire.

3.2.1. Des opportunités particulières de développement attachées au territoire : produits de qualité, rente et panier de biens

- *La Rente de Qualité Territoriale*

Le concept de rente de qualité territoriale (RQT) se construit autour de deux communications qui l'abordent à des niveaux différents : le premier privilégie une approche théorique fixant les fondements du concept (MOLLARD, PECQUEUR, LACROIX, 1998), et l'autre, considère la rente du point de vue du terrain afin d'en comprendre les caractéristiques (LACROIX, MOLLARD, PECQUEUR, 2000). Dans les deux cas, la preuve de la rente est faite relativement à l'exemple de l'huile d'olive dans les Baronnies, exemple fondateur des démarches de recherche suivantes. Nous adopterons donc une démarche similaire à celle des auteurs : dans un premier temps, nous montrerons les rapports étroits entre le phénomène territorial et la possibilité d'apparition d'une rente et dans un second, nous étudierons comment les études de terrain apportent des précisions.

Dans la continuité du modèle des ressources territoriales tel que nous venons de le présenter, l'idée de la rente se fonde sur l'existence d'une alternative au fordisme dans une économie qui *« devient duale et sécrète des contre-modèles au fordisme […] des formes de production différenciées, localisées, exploitant des ressources spécifiques, des complémentarités entre produits »* (MOLLARD et al., 1998) et qui constituent autant de moyens pour contourner la concurrence des filières standard de la production. Comparativement à l'exposé du territoire dans le premier chapitre, non seulement ce dernier apparaît grâce à son efficacité productive, mais surtout, il constitue une nouvelle approche de la valorisation marchande. Cette vision territoriale va plus loin que la réflexion ricardienne en termes d'avantages comparatifs puisque cette dernière repose sur une hypothèse de nomenclature qui implique la comparabilité des biens, alors même que la spécificité territoriale implique une forme de différenciation et, au contraire, une non-comparabilité. Les deux critères d'apparition d'une rente retenus par les auteurs sont ceux de J. SCHUMPETER, la productivité et la rareté. De leur fait, la rente apparaît comme un différentiel de prix mais *« elle ne contribue pas à définir le niveau des prix, elle en est au contraire le résultat »*. Dans un premier temps, ces réflexions relatives à la rente furent appliquées au secteur agricole. Elle représentait alors un différentiel de fertilité inégalement réparti selon les régions. Cependant, dans la continuité d'une définition de l'environnement comme construit, et à travers la conception des ressources spécifiques, nous sommes plus à même de saisir l'ensemble des facteurs susceptibles de fournir une rente depuis les améliorations portées aux sols jusqu'aux processus industriels. Comment interpréter la rente dans le cas d'une organisation productive telle que le territoire ? D'une part, il en est l'origine directe et, dans la mesure où il représente une capacité de production propre, les auteurs considèrent qu'il constitue *« des ensembles cohérents de terres ou d'espaces dotés de qualités productives intrinsèques, […] et considérés comme des lieux homogènes de gestion de ressources naturelles ou non »*. D'autre part, ils participent fortement à la création de la rareté des produits à travers *« la non reproductibilité de certaines ressources jusque là*

préservées spontanément, font apparaître de nouvelles raretés et génèrent de nouveaux types de besoins » (MOLLARD et al., 1998). Cette idée de "besoins" n'est pas innocente. La rente, en tant que différentiel de prix, se fonde sur le consentement à payer du consommateur. Elle pose donc, comme un écho, à la rente la question du surplus de ce dernier et de son origine, relativement à des produits marqués territorialement (la volonté d'apporter des réponses à une telle question en termes de mesure peut d'ailleurs être soulignée par la mobilisation croissante de la mobilisation de la méthode des prix hédonistes par de nombreux scientifiques tels que A. MOLLARD, T. RAMBONILAZA et D. VOLLET (2006), A. KHALIL (2004) ou L. OSBORNE et K. SMITH (1996)).

Dans ce sens, dès 1998, les auteurs évoquent *« l'existence d'une forte demande pour des produits de « terroir » appréciés par une clientèle plutôt aisée, pour leur réputation, leur authenticité ou leur typicité »* qui s'inscrit en négatif de la recherche d'une qualité standard et objectivable des produits issus du processus de production fordiste. Si qualité et spécificité sont deux éléments à l'origine d'une rigidité de la demande quel que soit le prix de vente, la relation entre ces deux dimensions doit encore être approfondie. Tel est un des apports de l'article suivant : le territoire joue-t-il seulement le rôle de signal ou constitue-t-il un attribut des produits ? La signalisation renvoie directement aux travaux de G.A. AKERLOF (1970) sur le marché des voitures d'occasion et les phénomènes de concurrence adverse liée à l'asymétrie de l'information (contrairement à l'hypothèse de nomenclature sus-citée). Afin de dépasser cette situation d'inefficacité marchande, la mise en place de signes externes de qualité semble toute indiquée pour réduire l'incertitude du consommateur. Dans le cas d'un signe indiquant l'origine, le signal *« résout la question d'incertitude sur l'origine en garantissant la conformité du produit au cahier des charges, il constitue un résumé d'un processus productif complexe »* (LACROIX et al., 2000). Cependant, les auteurs estiment que cette vision ne constitue pas une explication suffisante eu égard à la préférence que le consommateur peut exprimer pour certains lieux. Nous rejoignons ici la dimension identitaire des produits agroalimentaires évoquée dans le cas des SYAL et qui correspond à la fois à l'ancrage territorial de la production et à sa reconnaissance en tant que telle pour le consommateur. Il s'agit donc de considérer l'appartenance territoriale non plus comme une simple reconnaissance de la qualité mais comme un attribut en tant que tel et qui se compose de trois dimensions : *« la qualité externe au produit »*, *« dont l'évaluation et la valorisation […] reposent plutôt sur des caractères affectifs et cognitifs »*, par rapport à *« des attributs extrinsèques [qui] lui fournissent une utilité propre »*. Dès lors, la reconnaissance de la qualité nous semble plus ambiguë qu'il n'y paraît dans la mesure où elle se confond directement avec l'indication de provenance. Cela peut paraître trivial, mais force est de reconnaître que l'indication de lieu ne sera sans doute jamais sciemment utilisée pour revendiquer la mauvaise qualité des produits (ou alors à l'encontre de la volonté du producteur qui cherchera plutôt se démarquer de son lieu de production). Apposer une origine à un produit peut alors relever d'un usage de type free-rider afin de profiter des qualités d'un lieu, ou de l'image positive de ce lieu auprès des consommateurs, et d'y assimiler leur propre production. Le lieu indique la qualité mais qu'en est-il réellement ?

Plusieurs communications nous fournissent effectivement des interprétations où le lien du produit au territoire apparaît clairement comme particulièrement obscur (surtout si l'on considère que le consommateur peut privilégier une appréhension affective des territoires et ne prend pas en compte leur qualité réelle dans un contexte de multiplication des labels d'origine et de leur confusion). A ce titre, les travaux sur la marque ombrelle PEB, "Produit en Bretagne", de S. STERVINOU (2003) sont particulièrement parlants. Bien que

s'appliquant à des produits de diverses qualités sur le seul critère de l'inscription territoriale des *« fabricants »*, sachant que cette catégorie inclut la production et l'assemblage, aussi bien que le simple emballage ! Finalement, mis à part la marque, la spécificité même des produits semble discutable… Cependant, les instruments de contrôle associés à l'organisation de cette marque PEB réalisent des enquêtes aux résultats surprenants. Les propriétés négatives de l'agriculture bretonne sont écartées au profit d'une image *« carte postale »* valorisant les entrepreneurs locaux et la qualité de leurs produits jugés comme sains. La démarche de la marque a d'ailleurs évolué en fonction de ces résultats pour passer d'un slogan local, « vos emplettes sont vos emplois », à une revendication plus large de qualité : « PEB, 100 % savoir-faire breton ». De manière plus générale, le cas de free-rider captant une partie des externalités sans participer à leur production est directement évoqué par D. BOUGHERARA, G. GROLLEAU et L. THIEBAUT (2003) dans le cas d'une rente attachée à la qualité de l'environnement. Les auteurs se penchent alors sur ce qu'ils désignent comme des *« allégations environnementales »* qui représentent une approche plus large que la marque ou le label de territoire pour se pencher sur les mécanismes qui soulignent le milieu de production d'un bien. Ainsi, il existe deux problèmes majeurs posés par l'allégation environnementale qui peuvent trouver leur origine non seulement dans la manipulation de l'information par les producteurs (on peut cependant supposer des limites à tel procédé si le consommateur découvre la supercherie à plus ou moins long terme), mais surtout, *« la confusion peut provenir des capacités cognitives limitées du consommateur »* (BOUGHERARA et al., 2003), et cela est d'autant plus vrai si on prend en compte la dimension affective de la perception des lieux telle que proposée par A. LACROIX, A. MOLLARD et B. PECQUEUR (2000). D. BOUGHERARA, G. GROLLEAU et L. THIEBAUT (2003) précisent d'ailleurs la notion d'attribut dans ce sens en leur attribuant le qualificatif d'attributs de croyance pour lesquels *« le consommateur, dans l'incapacité de vérifier le lien complexe entre inputs et outputs doit croire ou non »*. Leur raisonnement va encore plus loin dans la mesure où ils vont considérer une *« rente réputationnelle »* plutôt que territoriale.

Dans ce cadre analytique, le label permet alors de transformer l'attribut de croyance en attribut de recherche. Dans le cas du territoire, il apparaît alors que la recherche d'un marqueur géographique, une origine peut être recherchée en tant que telle. Nous sommes donc en droit d'interroger la possibilité pour des produits de qualité moindre, ou plus simplement des produits génériques, de revendiquer cet attribut. Comment peut-on alors comprendre la cohabitation de biens de différentes natures, spécifique ou générique, revendiquant une même allégation territoriale ? Si nous pouvons sans difficultés supposer la banalisation des territoires (telle qu'elle a été envisagée par le modèle fordiste), pouvons nous en retour avancer l'idée de la spécification de produits génériques ?

- *De la rente au panier : la cohérence territoriale d'une consommation liée au lieu.*

Dans l'analyse proposée par A. LACROIX, A. MOLLARD et B. PECQUEUR (2000), les auteurs distinguent deux niveaux de la RQT. En comparant différentes gammes de produits, il est possible de différencier, tout d'abord une rente liée à la qualité et ensuite une nouvelle rente qui peut être rattachée à l'ancrage territorial du bien. V. ANGEON et D. VOLLET (2005) résument ces observations de la manière suivante : *« la rente de qualité apparaît lorsque la demande est rigide pour des produits ou des services réputés de qualité [et] la rente territoriale se manifeste lorsqu'un bien ancré dans un espace donné devient un facteur rare »*. De cette distinction, nous pouvons envisager les deux formes de rentes séparément, mais la rente d'origine territoriale doit également être considérée comme une

qualité supposée émergeant du lien particulier et affectif que le consommateur peut entretenir vis-à-vis d'un lieu.

Les exemples proposés pour illustrer les exemples de la RQT en dehors du modèle canonique des Baronnies par A. LACROIX, A. MOLLARD et B. PECQUEUR (2000) peuvent d'ailleurs faire l'objet d'une interprétation dans ce sens. Nous pouvons notamment considérer qu'ils établissent un lien direct entre le circuit de mise en marché des produits et l'existence d'une rente, l'hypothèse de proximité étant d'ailleurs explicitement proposée par les auteurs au regard des consommateurs. L'extension de l'étude des Baronnies nous montre ainsi que seuls les produits qui sont vendus sur une logique de circuit court bénéficient d'une rente, contrairement aux vins qui s'échangent sur des marchés globaux ou nationaux. De même, le cas de la perche du lac Léman, nous montre une situation dans laquelle le produit bénéficie d'une rente qui n'a de sens que par rapport à la vente de proximité. En effet, un différentiel de prix existe par rapport aux perches d'importation alors que *« le territoire n'a pas de rôle dans la qualité technique du produit »*. Son ancrage territorial est alors interprété comme le déplacement du consommateur. La question qui découle d'une telle conclusion est donc la suivante : pourquoi est ce différent de manger de la perche dans un lieu de production particulier plutôt qu'ailleurs ? Si le territoire crée la rareté nécessaire à l'apparition d'une rente, il peut établir une confusion, voire compenser l'absence de qualité susceptible de diminuer la valorisation d'un bien par une rente de territoire : la préférence exprimée à son égard par les consommateurs peut alors être matérialisée dans différents produits. Or si les territoires sont considérés comme des lieux homogènes de production (homogénéité préservée notamment par la capacité d'interprétation – adaptation liée à la dépendance créatrice et qui est sous-jacente à l'idée de dépendance au sentier et de trajectoire de développement), nous sommes alors en droit de nous interroger sur l'homogénéité de la consommation associée.

Dans ce sens, l'article (LACROIX et al., 2000) évoque l'idée d'un *« effet panier »* qui a depuis fait l'objet de nombreux développements à l'occasion de diverses communications traitant de l'existence d'un « panier de bien territorialisé ». Ses fondements théoriques se trouvent dans la nouvelle théorie du consommateur proposée par K. LANCASTER (1966) qui expose la nature composite de la consommation et donne un rôle actif aux consommateurs dans la création de son utilité en combinant les attributs de différents biens :

- *The good, per se, does not give utility to the consumer ; it posseses charactéristics, and these characteristics give rise to utility.*
- *In general, a good will possess more than one characteristic, and many characteristics will be shared by more than one good*
- *Goods in combination may possess characteristics different from those pertaining to the goods separately*[65]

Dès lors, ces considérations laissent entrevoir la possibilité de consommer simultanément différents attributs du territoire portés par les biens qui en sont issus et de les

[65] *« Le bien, par lui-même, ne donne pas d'utilité au consommateur, il possède des caractéristiques et ces caractéristiques donnent naissance à l'utilité. En général, un bien possédera plus d'une caractéristique, et plusieurs caractéristiques seront partagées par plus d'un bien. Les biens combinés peuvent avoir des caractéristiques différentes de celles attribuées aux biens pris séparément.*

combiner pour « consommer le territoire »[66]. Cette cohérence interne de la consommation l'éloigne du modèle classique des biens complexes considérant essentiellement les biens en « bundle », ou modèle de vente par assortiment. Dans ce cas, l'utilisateur apparaît comme particulièrement contraint. Si l'offre est composite, il n'a pas le choix des biens qui la compose : le bundle repose sur un opérateur qui joue le rôle d'assembleur captant le consentement à payer du consommateur. Par ailleurs, dans le bundle, la référence au territoire est *a priori* inexistante puisque les biens s'échangent sur des marchés ouverts et concurrentiels sans rapport à l'espace. *A contratio*, le panier de biens se présente comme *« un ensemble de biens et de services complémentaires qui se renforcent sur les marchés locaux ; une combinaison de biens privés et publics qui concourent à élaborer l'image et la réputation de qualité du territoire ; une coordination interactive entre les producteurs du panier (club) afin d'internaliser la RQT »* (PECQUEUR, 2001). Outre la structure des bénéficiaires du panier, insistant comme nous l'avons souligné auparavant sur la coordination des acteurs locaux (le club), nous pouvons souligner deux dimensions majeures de cette définition. En premier lieu, le rôle donné aux marchés locaux dans la constitution du panier implique un libre choix du consommateur dans la création d'un panier et les combinaisons de biens adoptés. De plus, la contrainte spatiale inhérente à ces marchés suppose un rapport au territoire étroit des biens qui s'y échangent. Cette dernière précision permet de mieux comprendre l'effet panier comme un *« effet symbiotique qui part de l'attraction pour un produit initial (le produit leader) issu d'un territoire donné et qui fait découvrir la spécificité des produits et services complémentaires issus de ce même territoire »* (HIRCZAK et al., 2005). Cependant, en second lieu, la présence de biens publics au sein du panier vient complexifier cette lecture des choses. Par nature, ces biens sont accessibles à tous, y compris à ceux qui ne les produisent pas, et si leur dimension locale en contraint l'usage (C. TIEBOUT in MOLLARD, PECQUEUR, MOALLA, 2001) alors d'autres produits ancrés dans l'espace peuvent en jouir sans pour autant entretenir des liens organiques avec le territoire. Finalement, l'allégation territoriale peut revêtir une multitude de formes et la *« la spécificité […] ne porte pas seulement sur les caractéristiques du bien pris isolément, mais sur une combinaison spécifique au territoire considéré »* (PECQUEUR, 2001). Les possibilités de panier envisageables sont alors nombreuses.

Les travaux de terrain présentés par M. HIRCZAK et al. (2005) présentent des exemples variés d'observations corroborant cette diversité des paniers plus ou moins aboutis (eu égard au modèle des Baronnies) :

- **Le modèle juxtaposé / puzzle, un assortiment sans panier** se caractérise par une grande diversité de ressources exploitées simultanément sur un même territoire mais sans réels liens, chacun privilégiant une valorisation sectorielle. La notion de panier apparaît alors comme quelque chose de particulièrement flou à l'échelle des territoires considérés (Vercors et Chablais). En effet, ces derniers n'ont pas d'image réellement cohérente pour rassembler leurs différentes composantes. De plus, le phénomène touristique et la concurrence entre destinations participent de cette fragmentation. Cependant, il nous semble que ces conclusions peuvent être minorées si nous portons notre regard à cette échelle et si, ce faisant, nous considérons avec attention le rôle de l'opérateur touristique tel que nous l'approfondirons ensuite.

[66] En référence à l'expression *« consommateur de territoire »* utilisée par A. MOLLARD, B. PECQUEUR et M. MOALLA (2001).

- **Le modèle hybride** où deux modèles de valorisation cohabitent, l'un centré sur le territoire, l'autre sur la filière : il existe alors *« des lieux de reconstruction locale de la qualité, dans un environnement où dominent des formes de coordination sectorielle »*. L'émergence du panier est rendue plus difficile en l'absence de services et / ou d'un opérateur apte à favoriser la combinaison des différents biens.
- **Le modèle « top-down »** se présente quant à lui comme une forme émanant de l'action supra-territoriale dont les acteurs se saisissent. Le travail de l'image territoriale par des institutions telles que la région ou le département joue un rôle majeur. Le tourisme peut alors jouer le rôle actif d'un produit d'appel autour duquel se forme le panier.

Cet effort de conceptualisation autour de la notion de panier de biens territorialisé souligne la diversité des situations ainsi que le rôle central que peuvent jouer les services en permettant l'accès au panier. Nous aborderons plus particulièrement ce dernier facteur dans le cas du tourisme. Pour l'heure, la possibilité que nous avions évoquée de voir des produits génériques capter une rente territoriale semble confirmée par la possibilité d'inclure ces biens dans différents paniers tels qu'hybride ou top-down. En référence à la spécificité combinatoire mise en avant par B. PECQUEUR (2001), nous pouvons ainsi considérer ces modèles comme *« le mélange caractéristique du lieu […] fait de la coexistence de productions génériques et spécifiques »* (BERARD, HIRCZAK, MARCHENAY et al., 2005) (par rapport à l'exemple bressan de panier hybride). La question se pose alors d'une possible synergie entre les deux et plus particulièrement la manière dont des produits génériques peuvent revêtir les attributs du territoire pour dépasser un modèle de productivité ayant montré ses propres limites. En ce sens, nous nous inscrivons dans la proposition de V. ANGEON et D. VOLLET (2005) qui observent, à l'aune du cas de l'Aubrac et du couteau de Laguiole, *« que certaines filières fondent leurs stratégies de valorisation sur l'utilisation de ressources génériques qu'elles parviennent à présenter comme des ressources "quasi-spécifiques" »*.[67]

3.2.2. Des opérateurs de la ressource : vers un cercle vertueux du développement territorial ?

Le tourisme est directement évoqué comme un opérateur des ressources territoriales dans une optique du panier. Le cas fondateur même des Baronnies s'appuie sur cette activité. En référence aux "bouquets de biens" portés par de grandes enseignes telles que Décathlon pour le sport, A. MOLLARD, B. PECQUEUR et M. MOALLA (2001) proposent ainsi de considérer que *« dans le cas des biens complexes territorialisés, c'est le tourisme qui joue le rôle d'intégrateur, le territoire étant en quelque sorte dans la même position de support d'utilités que l'enseigne commerciale offrant des bouquets de biens »*. Ce rôle d'intégrateur souligne la contrainte spatiale liée à la consommation touristique d'une

[67] Cette analyse trouve ainsi sa justification dans *« la fabrication du couteau sur l'Aubrac [qui] s'appuie sur des actifs génériques (acier fabriqué à l'extérieur du territoire, corne de zébu). Même le savoir-faire est relativement facilement redéployable, comme en attestent la réimplantation du savoir-faire dans les années 80 dans le bourg de Laguiole et l'actuelle relocalisation de la production dans les pays d'Asie du Sud-Est. Pourtant, le couteau laguiole fabriqué et vendu sur place semble bénéficier d'une image et d'une réputation qui lui valent de capter le consentement à payer des consommateurs. Ce processus s'apparente à une RQT. »* et les auteurs d'ajouter ensuite qu'il s'agit en fait d'un *« processus de re-création d'une tradition qui s'observe sur l'Aubrac certes pour le couteau mais aussi pour le tourisme et la gastronomie »* (ANGEON et VOLLET, 2005), soulignant par là-même le lien fondamental entre panier de biens et services associés.

destination. L'aspect circonscrit de l'offre dans ce cadre limité a pu être assimilé à un bundle tel qu'évoqué précédemment plutôt que comme un panier, tel que le propose D. BRILLARD (2000) dans le cas des stations de sports d'hiver. La consommation de biens et services sur le territoire touristique peut en effet apparaître comme un "package" fini mis en concurrence avec d'autres sur le marché du tourisme où les destinations sont en concurrence. En effet, du point de vue de la complémentarité des biens, le touriste n'a d'autres choix que de se nourrir et de manger sur place et de ce fait, la lecture de la dimension territoriale du panier de bien paraît peu aisée. Cependant, d'un point de vue plus qualitatif, force est de reconnaître la mixité spécifique – générique des prestations complémentaires, gîte rural ou meublé, ferme-auberge ou pizzeria, qui peuvent cohabiter au sein d'une même destination. Aussi plutôt que sous la forme d'un bundle fermé, nous préférons l'envisager en tant qu'espace dans lequel le touriste *« organise librement son service touristique (déplacements visites, etc.) et sollicite l'offre potentielle des modes d'hébergements, produits, services environnementaux disponibles sur ce territoire »* (MOLLARD et al., 2001). Une analyse en termes de filières, notamment dans le cas des stations de sport d'hiver, contribue alors à masquer une partie de la réalité de leur inscription territoriale comme nous l'approfondirons dans le chapitre suivant. Cette vision est d'ailleurs compatible avec une analyse lancastérienne. En effet, comme le rappelle B. BILLAUDOT (2004) *« ce ne sont pas les biens, en tant que tels, qui apportent la satisfaction mais les activités dans lesquelles les biens sont consommés »*. Dès lors, si le tourisme constitue le motif du déplacement des individus vers un territoire, alors c'est l'activité touristique qui donne du sens à la consommation du territoire.

Le corollaire de cette approche consiste à interroger la mobilisation des attributs territoriaux par une destination touristique. Autrement dit, comment des prestations d'un type reproductible d'un territoire à l'autre, restauration, loisir ou hébergement, peuvent-elles revêtir les habits de la spécificité locale ? La production d'une image cohérente constitue un des éléments essentiels de la production touristique en même temps qu'elle est indispensable à l'émergence, non seulement d'une rente, mais aussi d'un panier. L'exemple des produits du Quercy présenté par D. REQUIER DESJARDINS (in PECQUEUR, 2001) montre comment des produits qui cohabitent sur un même espace peuvent mettre en avant des références au lieu de natures différentes dans leurs stratégies de promotion sans induire une valorisation horizontale du territoire. Dans le cas d'un opérateur touristique, le problème peut être « retourné » puisque la dépendance au lieu est totale. Le problème n'est plus celui de l'ancrage territorial des produits mais celui de la production d'une image de territoire cohérente avec l'ensemble des prestations portées par une destination : *« le tourisme joue le rôle d'intégrateur de la demande qui peut valoriser l'ensemble et mettre en coordination l'essentiel des acteurs du site »* (MOLLARD et al., 2001). Nous sommes de nouveau face à l'enjeu de proximité abordé lors de l'émergence de la RQT et qui laisse à penser que *« l'effet territorial serait moins substituable et plus moteur que le strict effet qualité dans la constitution des rentes liées à une offre spécifique territoriale »* (MOLLARD et al., 2001). Une dimension nouvelle apparaît ici, la capacité du territoire touristique à se projeter sur la demande des consommateurs.

En effet, un opérateur tel que le tourisme (mais plus largement, le marché peut globalement jouer ce rôle) souligne directement le lien entre un territoire et son extérieur. Dans la continuité des réflexions relatives à la dépendance créatrice, nous voulons interroger les facteurs susceptibles de favoriser l'innovation en matière de ressources territoriales révélées. Nous pouvons évoquer le rôle joué par l'opérateur des ressources territoriales dans les processus à la fois de révélation et de valorisation. En effet, entre la « dimension

globale » du contexte de dépendance et la « dimension locale » d'appropriation et de construction par les acteurs, l'opérateur est indispensable à la fois dans l'activation mais également pour faire émerger les liens existants entre les ressources et le territoire. De plus, nous pensons que par son rôle particulier d'interface entre le territoire et le marché, l'opérateur est susceptible de favoriser des mécanismes de réciprocité entre les processus de valorisation et de révélation.

Par comparaison avec la typologie de dynamique des ressources établie par L. KEBIR et O. CREVOISIER (2004), nous pouvons établir une analogie avec une *« dynamique de croissance renouvelable »*[68]. En effet, avec l'opérateur, notre regard se porte sur les perspectives de renouvellement du stock de ressources spécifiques offertes par la possibilité de les mettre en valeur. Cependant, nous souhaitons apporter une nuance à ce propos dans la mesure où la sélection qui s'opère dans l'identification de ressources territoriales peut conduire à un appauvrissement ou à un blocage des ressources spécifiques (trajectoire appauvrissante). Le processus de "marchandisation" des ressources territoriales peut également être rapproché d'une dynamique de type *« mise en valeur »* par la création de nouvelles activités productives (ou par un changement de nature d'une activité de production existante). Cependant, une nouvelle fois, la nature identitaire et culturelle de la ressource territoriale doit nous amener à observer ces phénomènes avec prudence. L'arbitrage marchand, comme nous l'approfondirons ultérieurement, peut se révéler déstabilisant et remettre en cause la capacité de renouvellement des ressources spécifiques. Par ailleurs, un arbitrage favorable des consommateurs envers un produit particulier peut inciter à la multiplication des offres de ce type et engendre alors un risque de banalisation. Ainsi, le nombre croissant d'AOC, par exemple dans le secteur des huiles d'olive déjà évoqué, induit davantage de difficultés à se démarquer de la concurrence. Enfin, comme le montrent les études relatives aux conflits d'usage, la valorisation à des fins privatives d'un bien collectif ne va pas de soi.

- *La dynamique patrimoniale confrontée au monde marchand*

A travers la recherche "à tout prix" des aménités d'un territoire, des conflits risquent d'émerger qui s'appuient sur des oppositions locales fortes relatives à l'identité locale, à la manière dont elle est mise en scène pour être mise en vente, et à la folklorisation qui en découle. A ce titre, nous pouvons citer l'exemple des tensions au sein du territoire du Vercors dit des "Quatre Montagnes" où un agriculteur de Villard-de-Lans a donné un nouvel élan au Bleu du Vercors – Sassenage en obtenant une AOC à laquelle la commune n'apporte aucun soutien particulier mais qui se trouve aujourd'hui intégrée à une offre classique au sein de la station de sports d'hiver de type "fondue – tartiflette – raclette" avec la "Vercouline", raclette à base de Bleu du Vercors – Sassenage. Or cette forme de mise en marché est en décalage avec la valorisation des savoir-faire, de l'histoire et de la culture locale recherchée par l'agriculteur. Elle contribue finalement à creuser le fossé entre deux formes de tourisme, les uns exploitant des ressources sans tenir compte de leur construction et les autres ayant le sentiment que leur initiative a été détournée. Ce constat des conflits locaux nous invite à approfondir de manière plus générale l'impact de la valorisation marchande des ressources territoriales, la valeur fixée par le marché pouvant être différente de celle escomptée par les acteurs locaux. Il faut en effet rappeler que dans le cas du

[68] Telles que nous allons les décliner ensuite, les types sont au nombre de quatre : la dynamique de croissance renouvelable, la dynamique d'érosion et / ou d'épuisement, la mise en valeur et enfin la pénurie (Kebir, Crevoisier, 2004).

patrimoine par exemple (ou des services associés), le marché n'en donnera qu'une valeur contingente[69] alors que par définition, celui-ci tend à inscrire par nature sa valeur dans la pérennité[70]. Aussi positive que soit sa reconnaissance marchande à court terme, nous pouvons, à long terme, supposer sa dévaluation. Se pose alors la question des effets d'une telle dynamique sur le processus patrimonial.

En ce sens, nous suivons V. PEYRACHE-GADEAU lorsqu'elle définit la notion de ressource patrimoniale comme une ressource *« qu'il est possible de capitaliser, de conserver, ou d'exploiter à des fins d'intérêts privés ou collectifs. Sorte de notion hybride entre biens publics et biens privés, impliquant l'idée de prise en charge intergénérationnelle et de responsabilité et susceptible de permettre le compromis entre la problématique économique de l'exploitation et la perspective écologique de la conservation »* (PEYRACHE-GADEAU, 2004b). En abordant la question du patrimoine sous l'angle de la ressource territoriale, nous sommes donc en mesure de mettre en balance ces deux facettes de l'objet, en tant qu'outil du développement territorial : à la fois, un facteur potentiel de la croissance économique, confronté à la conjoncture marchande, et un élément fondateur de la dynamique socioculturelle locale qui s'inscrit dans l'histoire de la collectivité.

De plus, la notion de ressource territoriale évoque par nature celle d'externalité. Pensé comme patrimoine, un objet constitue une attraction dont l'entretien implique une catégorie d'acteurs ayant clairement cette vocation. De manière connexe à la patrimonialisation, des services associés peuvent être créés. Mais une telle vision ne nous permet pas de dépasser le pôle croissance : il s'agit avant tout d'effets d'entraînement assurant l'accueil et la mise en marché du bien patrimonial. Par contre, en appréhendant ce même objet au travers de la notion de ressource territoriale, d'autres processus peuvent être mis en avant. En effet, le territoire constitue à la fois un support de diffusion des ressources et un lien entre elles que seule une approche territoriale est à même de souligner. Si le paysage, que certains considèrent comme une forme patrimoniale, peut constituer un facteur d'attractivité pesant sur les conditions du marché local (en jouant sur le rapport offre / demande) il peut également être vu dans sa capacité à être une source de valeur ajoutée pour différentes composantes de l'offre de territoire. Ainsi, son entretien, assuré par un groupe particulier (dans ce cas les agriculteurs) peut leur profiter, par le biais de produits de terroir porteurs des savoir-faire non seulement en matière de transformation mais aussi en matière de gestion de l'espace, tout en apportant une valeur ajoutée à l'ensemble de l'offre (par exemple les gîtes). De plus, outre cette dimension d'externalité positive, le territoire donne une cohérence productive dans la mobilisation de différentes ressources : toutes sont parties d'un même système de production et participent de la construction territoriale. En ce sens, elles prennent un sens collectif et nous pouvons supposer que la spécificité des territoires peut tout aussi bien résider dans la ressource même, que dans leur combinaison originale. Bien que se révélant fort utile, l'analyse économique centrée sur le seul objet patrimonial ne permet donc pas de mettre en avant l'ensemble des processus l'inscrivant dans la dynamique de développement. L'approche en terme de ressource construite, permet à nos yeux de combler, au moins en partie, ce manque.

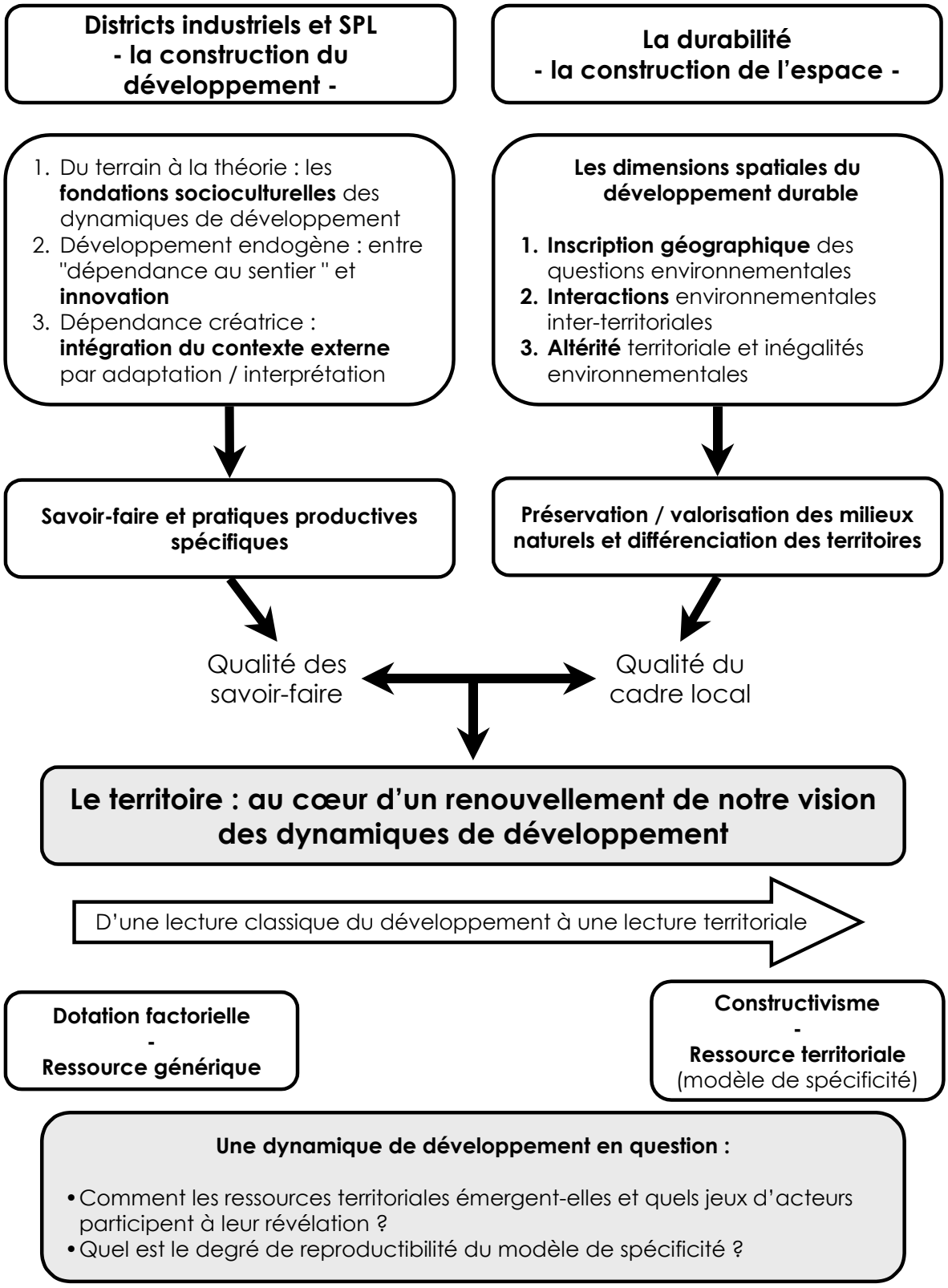
---

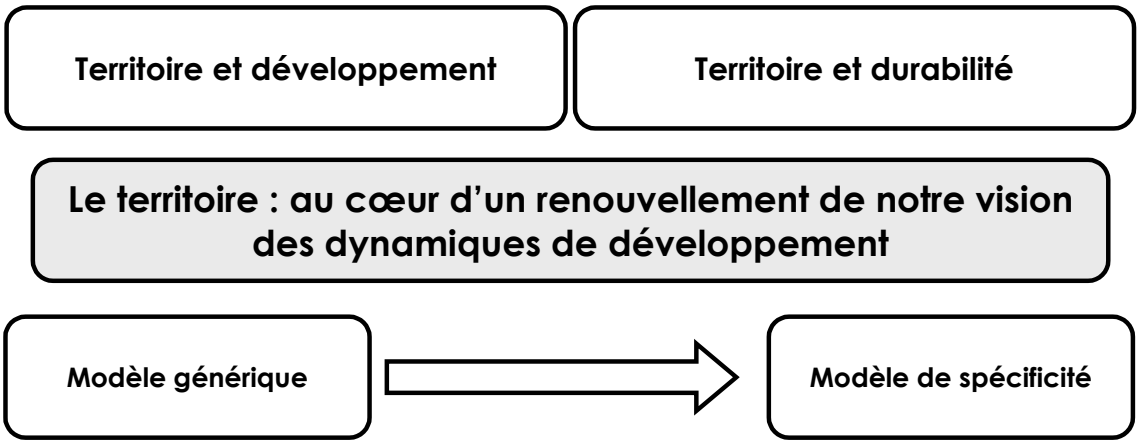
[69] Nous n'approfondirons pas ici les débats sur la notion de valeur (usage, échange, etc.).

[70] Nous reconnaissons cependant que le patrimoine peut voir sa valeur fluctuer au cours du temps, mais il n'en demeure pas moins un risque de s'exposer à des temporalités différentes entre la valeur attribuée par le groupe qui l'a révélé et celle fixée par le marché.

Finalement, la valorisation, si elle peut avoir des effets positifs majeurs, n'est pas non plus dénuée de risques. D'une part, la multiplication des produits spécifiques tend à brouiller la lecture de leurs distinctions réciproques et annihile finalement l'effet recherché. De l'autre, l'arbitrage marchand constitue une source d'incertitudes (notamment à long terme) non négligeable : par définition extérieure au territoire, il porte sur des objets chargés de signification pour les acteurs locaux, des objets à forte dimension identitaire, et participant donc activement à la construction socioculturelle qu'est le territoire. Ainsi, la marchandisation systématique des éléments constitutifs de l'essence même du territoire peut perturber sa dynamique. Or, le contexte actuel réunit un ensemble de pressions dans le sens d'un tel mode de développement. Le contexte du développement durable, tel que nous l'avons présenté constitue en lui-même un "droit de regard" sur les modes de développement des territoires. De plus, dans le cas du tourisme, cette influence est encore renforcée par la dépendance des territoires à la venue de la clientèle. Enfin, il convient donc de considérer, les risques de la multiplication des stratégies de valorisation patrimoniale, en sus des tensions locales sous-jacentes. La concurrence inter-territoriale apparaît alors de nature à remettre en cause l'efficacité de la spécification : si toutes les offres sont spécifiques, quelle est leur lisibilité de l'une à l'autre ? Paradoxalement, ce phénomène pourrait conduire à une banalisation générale des offres de territoire. On peut donc s'interroger sur les conséquences de l'attrait économique actuel pour le phénomène territorial. N'existe-t-il pas ainsi un double risque que celui-ci participe, lui aussi, au délitement du territoire, et à sa conséquence tant de fois annoncée et toujours reportée, la "fin des territoires ?" Le phénomène touristique, déjà abordé à maintes reprises dans ce premier chapitre participe directement de ce phénomène. En effet, ses pratiquants, les touristes, font peser sur les destinations une pression externe qui interroge directement l'altérité territoriale et la capacité des stations à se démarquer. Tel que le montrera le chapitre suivant, ces questionnements sont au cœur des problématiques qui animent actuellement la vie des stations de sports d'hiver.

Schéma synoptique de thèse – Chapitre 1




Territoire et développement
Territoire et durabilité
Le territoire : au cœur d'un renouvellement de notre vision des dynamiques de développement
Modèle générique
Modèle de spécificité

Chapitre deuxième : Les stations de sports d'hiver à l'aune des dynamiques territoriales

La compréhension des propriétés des stations de sport d'hiver ne peut se concevoir en dehors du contexte de leur émergence. L'école de la régulation (BOYER, SAILLARD, 2002) propose ainsi des clefs de lecture qui permettent de mieux saisir les tenants et les aboutissants de la politique d'Aménagement du territoire qui encadre la construction des stations. Le modèle fordiste se caractérise comme un régime d'accumulation intensive fondé sur un compromis entre structure de production et de consommation, c'est-à-dire une croissance de la productivité soutenue par une croissance parallèle du pouvoir d'achat. La consommation individuelle d'une production de masse est un principe de cohésion sociale et une condition de développement du capitalisme. La croissance de la consommation est au cœur de la régulation fordiste. D'une certaine manière, elle représente une forme de réparation privée face à la dureté du travail. Si le tourisme fut laissé à l'écart par les régulationnistes, il constitue cependant un nouvel usage du temps qui semble trouver toute sa place dans l'accumulation fordiste. En effet, la standardisation de la production, qui s'accompagne d'une forte division des tâches, paraît nuisible au bon équilibre psychologique des ouvriers et nécessite un réaménagement du temps et c'est ainsi que le temps libre fait son apparition. De plus, l'automobile, marchandise fondamentale de la consommation fordiste, permet des déplacements. Plus largement, l'achat de biens rend possible une réduction du temps consacré aux tâches domestiques notamment par l'achat de biens ménagers durables. Ainsi, il semble que le temps des loisirs appartient à la régulation du régime fordiste : *« la pratique touristique a intégré la norme sociale de consommation fordiste permettant un nouvel équilibrage des temps sociaux »* (CUVELIER, 1997).

Comme nous le verrons dans un premier temps, après la seconde Guerre Mondiale, l'histoire du tourisme en général et celle des stations de sports d'hiver en particulier, prennent un cours nouveau et on assiste au développement d'une forme massifiée qui n'est pas sans rapport avec la modification des processus de production et le partage des gains de productivité entre capital et travail. La standardisation, la rationalisation des processus de production et la possibilité d'obtenir des économies d'échelle importantes combinées avec la progression des salaires ont permis aux consommateurs d'élargir le spectre d'accès aux marchandises. *« La pratique touristique fordiste et les produits qui lui sont associés vont par conséquent se caractériser par l'achat en masse de prestations de services et de biens standardisés sur des espaces particuliers »* (CUVELIER, 1997). La démocratisation et la normalisation des productions touristiques sont donc confondues, la première dépendant de la seconde. La production industrielle de biens et services touristiques participe à l'uniformisation et donc à la massification des pratiques. C'est autour du littoral que ce processus va se mettre en place sous le modèle dit des "4S" : "sea, sex, sun and sand". Différents éléments concourent alors à sa mise en œuvre : faible coût grâce à l'utilisation de biens libres (plage, soleil…), nature initialement vierge et non polluée, possibilité de bénéfices élevés grâce à l'organisation industrielle de la production, rationalisation et progrès techniques de la production qui diminuent la nécessité de postes qualifiés et le soutien du développement par les pouvoirs publics qui financent la

construction des infrastructures nécessaires. *De facto*, cette première partie sera consacrée à l'émergence et à la qualification d'une véritable doctrine d'Etat de l'Aménagement du territoire en montagne qui a influencé les modalités de construction des stations de ski françaises. Nous prendrons ensuite le contre-pied de cette vision uniforme du développement pour redonner sa place au territoire. Nous montrerons ainsi comment des vision alternatives émergent, en prenant en compte l'impact du contexte d'implantation pour expliquer les différentes formes de stations. Dans la continuité de ces démarches, nous montrerons comment le fonctionnement des stations tend à se territorialiser au fil du temps pour dépasser le seul ancrage local lié à l'origine. Bien qu'elles soient conçues comme des isolats indifférents à un support jugé neutre, toutes, à des degrés variés, présentent des modalités de fonctionnement particulières et liées à leur ancrage. S'il est une chose de reconnaître ces spécificités, il en est une autre d'en analyser l'impact sur la spécificité des produits eux-mêmes.

Ainsi, la deuxième partie de ce chapitre questionne directement les conditions de renouvellement de l'offre touristique sans les stations de sports d'hiver. Le contexte de tourisme durable ne saurait effectivement être ignoré tant il participe du post-fordisme et fait écho au phénomène territorial. Le tourisme de masse, critiqué pour ces excès, est directement remis en cause. Il s'agit donc de trouver de nouvelles formes de compétitivité. Cette recherche renverse les termes du débat, relativise le rôle de la station dans l'économie touristique et reconnaît une place nouvelle au territoire. Non seulement ce dernier n'est plus considérer comme un simple support, mais surtout il entre dorénavant en jeu dans la qualification des prestations et produits du tourisme. Ce renversement invite donc à revisiter le concept de STL dans une perspective plus large que le seul processus productif. Si le processus de production diffère d'une station à une autre, en est-il de même pour le produit ski ? Les remontées mécaniques, les linéaires de descente et plus généralement les produits traditionnels du ski ne sont-ils pas identiques d'un lieu à un autre ? Suffisent-ils à caractériser l'ensemble du produit touristique produit par une station ? Comment peuvent-ils être perçus différemment en rapport avec le contexte territorial auquel ils participent ?

Autant en termes de fonctionnement que de résultat, l'ancrage constitue donc une dimension déterminante de l'activité des stations de sports d'hiver. L'implication de la diversité des acteurs locaux dans le processus décisionnel qui guide le devenir de ces dernières apparaît donc comme un gage de leurs performances[71]. Cela peut également prendre place à deux moments : tant au niveau du processus productif que du produit qui en résulte. Pour préciser ces propositions, nous présenterons en conclusion de ce chapitre une synthèse des éléments théoriques abordés précédemment afin de préciser nos hypothèses de travail que nous avons brièvement présentées en introduction. Nous montrerons ainsi comment l'ancrage territorial, sous différentes formes, constitue une variable adaptative pour une station face à un contexte externe changeant.

[71] Comme nous le préciserons par la suite, ces "performances" peuvent revêtir différentes apparences selon qu'elles répondent aux exigences productivistes d'un modèle générique de développement ou qu'elles s'inscrivent dans une logique de spécificité. Dans chacun des cas, elles traduisent une forme de compétitivité propre vis-à-vis du marché.

1. Le concept de STL, une analyse des stations de sports d'hiver et de leur territorialisation

La littérature scientifique française traitant de l'objet station de sports d'hiver se révèle particulièrement importante. Nombreux sont les chercheurs qui ont essayé de comprendre quelles étaient ces stations et de les comparer les unes par rapport aux autres dans toute leur diversité en les réduisant à des grilles de lectures générales. Cependant, cette effervescence de la recherche semble s'attacher exclusivement au modèle national. On peut effectivement constater l'absence généralisée de références anglo-saxonnes dans ce domaine d'études. Il nous faut pourtant reconnaître que ces derniers, notamment les économistes, ont consacré une part de leurs travaux à modéliser le fonctionnement des stations de sports d'hiver et plus particulièrement la consommation de ski de descente, également au cœur de la construction des stations de montagne en France.

Quelle peut donc être l'origine d'une telle ignorance de la littérature étrangère spécialisée en la matière ? Si les sports de neige ne constituent strictement pas une spécificité française, force est cependant de constater qu'ils furent au cœur de la politique d'Aménagement du territoire en montagne après la deuxième Guerre Mondiale. Dans l'effort de reconstruction qui se met alors en place, le Ministère de l'équipement, alors Ministère à la Reconstruction et à l'Urbanisation (MRU, ensuite rebaptisé MRL pour Logement) est le premier concerné. Dès lors, c'est aux services techniques de cette administration qu'incombe la réalisation de cette mission et leur composition joue un rôle essentiel dans la définition des critères constitutifs d'une station de sports d'hiver. En sus des membres du corps des Ponts et Chaussées, elles sont l'affaire des architectes et des urbanistes qui président à leur construction. S'ils se sont accaparé l'objet, le champ de leurs analyses dépasse le strict cadre de leurs compétences et elles procèdent, au moins pour partie, des sciences sociales par des considérations d'ordre économique ou sociologique. Ainsi, pour comprendre les logiques sous-jacentes au fonctionnement des stations sur l'ensemble de ces plans, la période de leur émergence constitue un moment crucial, faisant heureusement l'objet de nombreux témoignages. De plus, ces derniers se prolongent jusqu'à aujourd'hui par l'implication de la communauté des architectes et urbanistes qui entretient toujours un rapport culturel étroit avec les stations de sports d'hiver. En témoignage de ce lien, il nous faut souligner le regard nostalgique qui transparaît dans leur production littéraire à l'égard de la période d'après guerre (la seule qui subsiste réellement dans l'ensemble de l'histoire du ski). Face aux critiques adressées aux stations, les architectes opposent leur dimension expérimentale : *« si la station a pu être le lieu d'innovation technique […], elle ne l'est plus depuis longtemps »*. Cette effervescence doit aujourd'hui faire face à la banalisation d'un habitat *« tyrolo-savoyard »* (GRAF, 2002 ; l'expression est également reprise par G. CUMIN, in RÉVIL, HELLE, 2003) qu'ils méprisent, un style *« pastiche post-moderne »* (GUÉRIN, 1984) qui gomme finalement tous particularismes locaux.

Cette ferveur à dénoncer une forme d'aménagement en leur opposant l'approche industrielle et standard privilégiée après-guerre paraît particulièrement paradoxale. Elle appelle des précisions sur l'émergence des principes animant la période de construction des stations de sports d'hiver "à la française". Cette approche nécessairement historique fera l'objet de notre première partie. Dans un deuxième temps, nous recentrerons notre étude au champ de l'économie afin d'étudier les différentes lectures de la dynamique des stations

proposées. Cette phase de notre analyse sera finalement l'occasion de faire un point sur les différentes typologies de stations existantes, selon qu'elles s'inscrivent en continuité ou en rupture des préceptes fondateurs des stations de sports d'hiver, notamment les apports d'une grille de lecture qui s'appuie sur le territoire et sur ses ressources. Ainsi, dans un troisième temps, nous préciserons, au-delà des mécanismes qui les animent globalement, les spécificités des Systèmes Touristiques Localisés, à forte dimension tertiaire, par rapport à leur pendant industriel, les SPL qui ont fait l'objet de notre premier chapitre.

1.1. La construction des stations de sports d'hiver : la montagne face à la modernité

Comme nous l'avons abordé en introduction, depuis l'Entre-Deux-Guerres et les balbutiements des sports d'hiver jusqu'au développement des stations de sports d'hiver que nous connaissons aujourd'hui, c'est une véritable industrie des sports de neige qui s'est développée. L'effort fourni dans ce domaine après la Seconde Guerre Mondiale soutient l'émergence d'un modèle national : *« contrairement aux autres pays européens, la France adopte une politique particulière avec la création de toutes pièces, de stations touristiques dont le modèle le plus élaboré est la station intégrée »* (PERRET, 1992). S'il s'agit là d'un type de station très particulier, nul doute ne peut être émis quant à son influence sur l'ensemble du développement des stations de montagne françaises. Celle-ci se manifeste non seulement en termes de moyens différenciés selon les stations, mais également en définissant une voie à suivre pour assurer la réussite de l'investissement dans les sports d'hiver.

Il s'agira donc dans un premier temps d'étudier la construction des stations de sports d'hiver dans son contexte historique. Les impératifs de la reconstruction d'Après-Guerre militent pour que l'Etat prenne toute sa place pour l'exécution d'un programme à la hauteur de ses ambitions de développement économique. La compréhension des fondements intellectuels de cette démarche nous permettra dans un deuxième temps d'expliciter les modalités de leur inscription dans la dynamique des territoires. Conçues en rupture avec les diverses trajectoires locales, les stations apparaissent comme des pôles de croissance qui apportent le développement dans des zones en difficulté. Cette force qui leur est attribuée repose sur des préceptes stricts issus d'une rationalité fonctionnaliste et constituant un véritable guide de conception qui sera l'objet du troisième temps de notre approche.

1.1.1. La naissance d'une doctrine de l'aménagement du territoire : les stations intégrées en montagne

- *Reconstruire la France et gagner la "Bataille de la neige"*

La sortie de la guerre constitue une période d'importantes mutations. Il faut tout à la fois répondre aux attentes sociales et relancer l'économie nationale. Dans ce contexte, le tourisme, moment du temps libre et moyen pour attirer des devises étrangères, trouve toute sa place. Dans le contexte de l'Aménagement du territoire[72], il s'agit également de remédier aux écarts de développement. Or, la montagne est présentée comme particulièrement défavorisée. Non seulement elle perd des habitants depuis le milieu du XIX^{ème} siècle, mais

[72] Cf. Chapitre premier / 1.1.1. / L'Aménagement du territoire : contexte d'émergence des SPL.

surtout elle présente de nombreuses spécificités qui l'empêchent de suivre la dynamique de modernisation de l'agriculture. Il y a donc légitimité pour l'Etat d'intervenir et d'assurer la péréquation territoriale en compensant l'absence d'initiative privée. En remportant la "Bataille de la neige", il participera au développement économique et social des zones en déclin tout en contribuant à équilibrer la balance des paiements. Si la nécessité est locale, l'impératif est national et le développement des sports d'hiver paré de toutes les vertus. Ce double objectif social et commercial est directement recherché dans l'expérience novatrice de Courchevel président à *« l'invention d'une nouvelle pensée pour l'urbanisme et l'architecture en montagne »* (LYON-CAEN, 1996). Projet ambitieux et résolument inscrit dans la modernité, il est issu d'une histoire particulière et marqué par les hommes qui le portent.

Envisagé dès 1943 par l'Etat comme une "station internationale", le projet est repris à la Libération par le Conseil Général à des fins sociales et qui se tourne alors vers le MRU pour obtenir son soutien dans ce projet. C'est essentiellement l'ambition affichée qui impose que *« seul l'Etat peut avoir l'autorité et les moyens d'un tel projet »* (LYON-CAEN, 1996). Deux figures emblématiques vont directement être impliquées : M. MICHAUD et L. CHAPPIS. Il se sont connus en captivité, période à laquelle L. CHAPPIS préparait sa thèse appliquée au cas des Trois Vallées[73]. A l'origine, la modernité recherchée appelle l'expérimentation et l'originalité. La volonté de trouver LA solution anime les concepteurs : l'échelle envisagée est celle du massif et l'objectif consiste à intégrer l'ensemble dans un domaine skiable aménagé au mieux de ses possibilités et les différents sites d'accueil reliés par téléphériques. Au point de vue architectural, l'effervescence provoquée par la construction de Courchevel donnera même lieu à une nouvelle école sous l'influence de D. PRADELLE. Cependant, au-delà de ces démarches originales, cette période contribue à asseoir les fondations d'une doctrine d'Etat. Elle constitue un coup d'essai de ce qui sera plus tard désigné comme le "Plan Neige". En effet, un glissement s'opère peu à peu : les solutions particulières proposées dans le cas de Courchevel s'imposent comme des réponses génériques à l'aménagement de la montagne. La conception de la "grenouillère"[74] et le débat sur la proportionnalité des capacités respectives des appareils de remontées mécaniques et de l'hébergement sont des exemples marquants des problèmes qui animent l'aménagement de Courchevel, mais seront ensuite considérés comme résolus.

Les hommes qui président à la construction de la station finiront d'ailleurs par se brouiller suite à leurs divergences d'opinion. M. MICHAUD qualifié par son successeur G. CUMIN *« d'autocrate pontifiant »* (RÉVIL, 2002) représentera dorénavant le *« dictateur de la neige »* (GUÉRIN, 1984). Il interviendra par le biais de la Commission Interministérielle d'Aménagement Touristique de la Montagne (CIATM) créée en 1964 et transformée en 1971 par le Service d'Etudes et d'Aménagement Touristique de la Montagne (SEATM, aujourd'hui renommé DEATM, D pour Direction). L CHAPPIS quant à lui s'opposera au responsable de ces services d'Etat comme cela put être le cas sur le terrain dans la situation des Sept-Laux, mais aussi plus fondamentalement en remettant en cause la démarche du Plan Neige. En fait, il est difficile de parler clairement d'une planification des stations de sports d'hiver. Si des chiffres sont parfois annoncés dans des commissions préparatoires (PERRET, 1992), les documents finaux se contentent essentiellement de déclarations d'intention mettant en

[73] La station de Courchevel appartient en effet au domaine des Trois Vallées réunissant celles de Saint-Bon, des Allues et des Belleville.

[74] Lieu de divergence des remontées mécaniques et de convergence des pistes sur lequel nous reviendrons par la suite.

avant le rôle de l'Etat pour poursuivre l'aventure de la neige[75]. Le VI[ème] Plan[76], entre autres réputé traitant des sports d'hiver par exemple réaffirme la nécessité de leur développement sans beaucoup plus de précisions. Finalement, *« Le Plan Neige n'a pas fait l'objet de déclarations officielles ; c'est une doctrine de couloirs ministériels, mais qui règne sans partage de 1965 à 1975 »*[77] S'il y a accord sur ces dates avec J.P. GUERIN (1984), il faut cependant reconnaître que leur imprécision (la construction de La Plagne date de 1963, le CIATM de 1964) désigne plus une période qu'un laps de temps clairement délimité. Il en va de même pour la doctrine qui s'élabore au fil des expériences, des intérêts et des conflits. L'histoire des Sept-Laux constitue une bonne illustration des tensions entre la volonté de ne pas déroger au modèle pré-établi tout en voulant s'opposer par principe (défense des intérêts savoyards et implication de L CHAPPIS dans le projet) à sa mise en œuvre.

En effet, si l'existence d'un plan en tant que tel peut faire défaut, celle d'une doctrine portée par des individus ne fait aucun doute. La méthode de *« réalisation des stations de sports d'hiver »* décrite par V. CAMBAU (1970) dans la revue *Urbanisme* en constitue une illustration claire. Il existe une procédure stricte et standard qui doit conduire à un modèle bien précis de station en respectant les critères fixés par le SEATM[78] à chaque étape[79] de la réalisation. La dimension "prêt-à-aménager" portée par la doctrine étatique constitue un angle d'attaque fort de L. CHAPPIS (1970). Dans cet article dédié à la « *méthodologie de l'étude d'aménagement en montagne »*, l'auteur remet en cause des réalisations concrètes (sans les citer mais en indiquant de manière générale *« combien d'erreurs ont pu ainsi se faire »*, *« combien d'erreurs ont pu ainsi être commises »*) sans pour autant renoncer aux principes fondateurs de la station intégrée qu'il a contribuée à forger. Cependant, il critique la définition *a priori* des attributs d'une station qui conduisent à une recherche d'un site adapté à cette solution toute faite plutôt que de raisonner plus globalement son insertion dans un massif. Plutôt que le survol en hélicoptère, L. CHAPPIS propose une démarche pragmatique et collée au terrain qui repose sur une pratique personnelle et une expérience du milieu montagnard en rapport avec les activités physiques. Finalement, il oppose une vision faisant remonter les directives du terrain à une vision descendante qui désigne le lieu conforme aux attentes et le privilégie aux dépends des autres et à aménager tout prix dans *« une rage de construire »* (GUÉRIN, 1984). Cette approche qui s'impose au territoire repose sur la même volonté d'ambition que celle déclarée pour Courchevel. Les stations représentent l'avenir et la modernité et en tant que telles, rien ne peut s'opposer à leur développement : participer au mouvement implacable du Progrès implique au contraire une excellence en la matière, excellence représentée par l'Etat dans l'intérêt général.

---

[75] Selon P. PREAU (1968), « les projets retenus pour la période 1965-1985 sont d'une impressionnante ampleur ». Rien que pour la vallée de la Tarentaise, une croissance de 80 à 120 mille lits, soit au minimum un doublement de la capacité constatée en 1967.

[76] De fait, les financements étatiques peuvent être repérés à partir IV[ème] Plan (PERRET, 1992).

[77] CLARY D., 1993. *Le tourisme dans l'espace français*, Paris, Masson, 358 p cité par le site « Géotourisme », http://geotourweb.com/nouvellepage187.htm.

[78] V. CAMBAU, ingénieur des Ponts et Chaussées, est alors directeur adjoint du service d'études de la CIATM.

[79] En ce sens, nous emploierons indifféremment les termes de Doctrine Neige et de Plan Neige en référence à cette période de l'aménagement des stations de sports d'hiver.

- *Des stations des temps modernes*

« La Plagne, station des temps nouveaux – Les loisirs de demain
Au point zéro, ses créateurs ont eu la chance de pouvoir choisir l'un des meilleurs sites, merveilleusement ensoleillé et bénéficiant d'une excellente neige 6 mois de l'année. La Plagne se dresse à 2000 m d'altitude, dans la Tarentaise, face au Massif du Mont Blanc, au cœur du domaine skiable de 5000 ha. Dans cette immensité tranquille, on a pu se permettre d'inventer, de composer avec la montagne, de concevoir librement en fonction du nouveau "way of life" d'une nouvelle ère du ski. Ainsi La Plagne est elle la ***première station intégrale*** *conçue et réalisée pour les loisirs de montagne »*
Publicité parue dans la revue *Urbanisme*, 1970, n°116, pp. VIII-IX.

« Station des temps nouveaux », « loisirs de demain », « on a pu se permettre d'inventer », « nouveau "way of life" », « nouvelle ère », « la première » : autant de termes pour affirmer que le modèle des stations incarné dans La Plagne représente l'avenir. Son concepteur, M. BEZANCON pour parler de sa réalisation désigne *« cette chaîne de stations et de remontées mécaniques où nulle part ailleurs la géographie physique et humaine aura réussi un complexe touristique aussi complet et exemplaire »* (BEZANÇON, 1970). G. CUMIN (1970) n'hésite pas à comparer l'aventure des sports d'hiver avec la conquête spatiale : *« bien avant la lune, la planète neige a été envahie, et quadrillée des bases d'exploration que sont les stations de ski »* (ce type de comparaison fait d'ailleurs l'objet d'un recensement dans le cas de la station de La Plagne étudiée par M. WOZNIAK, 2006). Il s'agit d'une part de se situer dans une optique de concurrence pour l'attraction des populations touristiques. A ce propos, G. PIALAT (1970) affirme que l'on *« peut parler également d'avance intellectuelle »* sur nos voisins alpins. D'autre part, il s'agit d'une ambition plus profonde de participer au changement de la société, voire de le provoquer. Ainsi, on mobilise la rhétorique socialiste pour souligner la force de ce projet : pour M. BEZANÇON (1970), la construction de la station intégrée de La Plagne en 1963 constitue *« un bond en avant »* et pour G. PIALAT, on peut dire que le modèle français constitue *« l'avant-garde »* (PIALAT, 1970). Le concept dépasse le strict cadre des loisirs de montagne et touche l'ensemble du corps social. Nouvelles formes d'urbanisation, fondées sur un espace supposé vierge, les stations offrent un "nouveau départ". Elles permettent d'expérimenter et d'anticiper ce qui sera l'aménagement de demain. Lieux du passage et de la résidence temporaire, elles constituent une situation idéale pour transmettre et diffuser l'innovation dans le corps social sans rupture. Ainsi *« il est convenu, implicitement, que le futur usager des stations est un urbain qui se rend brièvement en montagne »* (WOZNIAK, 2002) avant de retourner dans son milieu d'origine. Plus qu'au touriste en particulier, c'est à l'Homme Nouveau que s'adressent les stations et à la place que les loisirs vont prendre dans l'organisation de sa vie future.

- Définition de l'homme nouveau

En premier lieu, les années 1950 sont marquées par une accélération du mouvement d'exode rural : non seulement les campagnes continuent de se vider, mais surtout les villes sont en pleine croissance. L'application du fordisme permet au taylorisme de prendre toute sa mesure et fait son apparition en Europe à la sortie de la deuxième

Guerre Mondiale[80]. Organisation particulière du processus productif, il ancre le fait industriel dans la rationalité parfaite et mécanique tout en lui donnant une dimension nouvelle qui favorise la concentration capitaliste des facteurs de production. Parmi ces facteurs, la main-d'œuvre jouant un rôle premier et l'industrialisation du pays contribuent au regroupement de sa population en milieu urbain. La modernité semble alors intimement liée avec ce phénomène de métropolisation en plein essor. Le milieu citadin se développe de toutes parts et assoie sa domination sur les autres modes d'occupation de l'espace. En contrepartie, les zones rurales apparaissent vides et en échec. Dans ce contexte, la station est avant tout un phénomène urbain : *« la station est un prolongement de la ville dans un espace rural "soumis" »* (RAMBAUD, 1970) affirme le sociologue des années 1970.

Cependant, P. RAMBAUD milite également pour la reconnaissance et la mobilisation d'une sociologie des stations afin d'en comprendre le phénomène au-delà du fonctionnement économique. Ainsi, la mobilisation de l'urbanisme *« signifie aussi que toute station est le produit d'une action collective »* (RAMBAUD, 1970), non seulement en termes d'émergence (groupe d'acteurs impliqués dans la décision et la construction) mais également en termes de pratique touristique et de fréquentation de la station. Ainsi, le stress de la vie citadine doit être compensé durant les vacances par la vie partagée dans des espaces collectifs et animés qui justifient pour partie l'intégration de l'ensemble des activités dans un espace réduit. Si la concentration des touristes dans un même lieu assurant accueil et loisir constitue la base même de la définition du concept de station touristique, ce dernier va connaître son apogée avec la station intégrée. Non seulement cette dernière s'inscrit dans une logique productiviste de rentabilité économique mais elle se justifie également par une dimension sociale que les urbanistes et architectes modernes n'auront de cesse d'affirmer : puisque la ville est l'avenir alors repensons la ville dans les stations d'altitude. Tel que le propose M. CHEVALLIER (1995; 1996) cette action sur l'environnement social des individus participe à la transformation de leur comportement : l'émergence de la modernité chez l'homme passe pour partie par son intégration dans un corps social dont la forme dépend des caractéristiques de son urbanité. Le schéma intellectuel est ainsi bouclé et les stations en s'ancrant dans un phénomène urbain en croissance participent à sa construction. Elles se situent à la croisée des chemins, résolument inscrites dans la modernité en marche et anticipant la réponse à des besoins en émergence. *« Finalement, la station est aménagée pour l'Homme Nouveau. Cet homme générique, que chacun doit aspirer à devenir, le cadre de vie participera à cette émancipation en proposant de nouvelles pratiques »* (WOZNIAK, 2002).

Les travaux de M. CHEVALLIER sus-cités proposent un regard *a posteriori* des éléments fondateurs de cette modernité, notamment en mobilisant la notion de *« sensibilité moderne »* (en référence à LE CORBUSIER). Sous cet angle, les principes fondateurs du modèle n'ont de sens que par rapport à une recherche philosophique plus profonde. Une société démocratique et égalitaire au sein de laquelle les hommes sont libres, voilà une définition de l'idéal moderne. Cette pensée peut se décliner en trois temps : la rationalité fonctionnaliste, dont nous expliciterons les mécanismes ultérieurement, permet de répondre aux besoins universels des hommes (l'égalité supposant de *« satisfaire aux besoins d'un*

[80] Si le concept même de fordisme fait son apparition en Amérique durant la Grande Guerre, notamment pour répondre aux exigences de la production militaire qui prend une nouvelle ampleur, elle ne s'imposera réellement que durant la crise de 1929 quand les pouvoirs publics américains soutiendront son développement afin de sortir l'économie de son marasme. En France, et plus généralement en Europe, la nouvelle place accordée à l'Etat, l'éclat du modèle américain (peuple libérateur du joug fasciste) ainsi que les crédits du Plan Marshall vont soutenir une dynamique du même type.

homme de série » (CHEVALLIER, 1996), par définition primaires et partagés) et participe ainsi de l'émergence d'une société nouvelle. Cependant, à ce stade de la réflexion, nous sommes en droit de nous interroger sur les participants à cette nouvelle société, notamment du point de vue local. En effet, malgré le recul, l'auteur considère également les stations dans une optique teintée de fonctionnalisme, leur rôle étant dédié à la pratique du ski. De fait, les critiques adressées aux stations qu'il veut mettre en relief concernent uniquement les conditions de cette pratique : paysages et milieux dénaturés sont le support et le cadre dans lequel se déroulent les activités de ski et le volet social de son approche considère la dimension "carcérale" (certains parlent de "sarcellisation") de l'accueil touristique. Bien que faisant référence à la dimension "économiste" du modèle fordiste sous-tendue par les stations, M. CHEVALLIER ne se penche pas plus avant sur le rôle moteur de la station en termes de développement économique et sur ses retombées. Il nous montre d'ailleurs comment les concepteurs ne prêtent que peu d'attentions à la population locale et à l'adaptation de leur modèle en fonction des territoires dans lesquels il s'insère. Au contraire ! Cette plasticité n'appartient pas à un modèle qui raisonne l'universalité des besoins et qui impose une lecture moderne du monde. En premier lieu, si l'idéal démocratique répond aux besoins immanents de l'être humain, en tant que catégorie générique, alors ceux-ci sont identiques en tout point de l'espace. "Ce qui compte" alors n'est plus tant la finalité d'Aménagement du territoire que de répondre aux besoins des touristes, identiques quelle que soit leur origine ou leur destination. L'Homme Nouveau n'est pas le montagnard mais celui qui profite de l'accueil en station. Ainsi, un second temps de la réflexion émerge : la modernité s'impose à la montagne. Société archaïque, en voie de disparition et incapable d'assurer son propre maintien (sans parler de son développement…), la station de montagne participe à la reprise en main des populations montagnardes et montre la voie à suivre. Il en est fini des traditions et de la société rurale, *« à l'habitation maternelle, placentaire du chalet, on va substituer une forme neutre propre à célébrer une société adulte »* (CHEVALLIER, 1996). Les aménagements de l'espace hérités du passé sont donc un obstacle et justifient d'exploiter des sites supposés vierges que les montagnards n'ont pas su mettre en valeur. Ils sont les lieux et places dans lesquels un usage moderne de l'espace va pouvoir prendre forme.

- Une société des loisirs

Pour J.P. GUERIN (1984), la démocratisation constitue un thème récurrent dans le discours soutenant l'implantation des stations de sports d'hiver. Il offre en effet une double justification : d'une part de nature sociale, comme ce fut le cas à Courchevel, elles constituent une réponse à un besoin de loisir et de détente et de l'autre, l'existence de ce besoin assure une clientèle disponible pour consommer. Il ne fait alors aucun doute que la dynamique en cours offre toutes les perspectives d'une croissance : le sociologue P. RAMBAUD (1970) analyse ainsi les propriétés de la société industrielle : non seulement elle dissocie l'espace du travail de celui de loisir et recherche toujours de nouvelles matières premières à exploiter, mais surtout, elle *« développe un temps de non-travail qui ira sans doute croissant, où se développent ces activités de loisir »*. Ce en quoi, il est d'accord avec l'urbaniste de l'Etat affirmant que *« nous allons vers une civilisation dans laquelle le loisir va obligatoirement prendre une place importante, indispensable qu'il sera au maintien de l'équilibre de chacun »* (PIALAT, 1970) et que, dans ce cadre, *« tous les hommes doivent accéder à la montagne de leur choix »*.

Pourtant, les sports d'hiver demeurent une activité onéreuse et, plus fondamentalement, nous ne pouvons que reconnaître avec J.P. GUERIN (1984)

l'intervention des loisirs en général, et du ski en particulier, dans la distinction sociale qui s'opère entre les individus (BOURDIEU, 1979). Activité en avance sur son temps s'il en est, le ski "marque" physiquement ses pratiquants qui sont bronzés en plein hiver. Altérité du quotidien, altérité sociale, les stations des sports d'hiver, marquant leur rupture avec le passé, constituent un "ailleurs" à atteindre. De manière très concrète, il s'agit de changer de milieu et de faire du temps des loisirs un moment toujours renouvelé. Bien que les stations soient fondées sur des prestations génériques de l'une à l'autre, leurs concepteurs affirment qu'elles pourront proposer cette diversité : *« La très grande variété du relief, de la végétation et des paysages assure ce dépaysement qui sera accentué par une architecture nouvelle et différente pour chaque station »* (BEZANÇON, 1970). Au-delà des conditions de vie et du confort (supposé) des aménagements, la routine des principes génériques conçus pour répondre à des besoins uniformes n'est pas perçue. Paradoxalement, la reproduction d'un cadre de vie minimaliste, aujourd'hui péjorativement désigné comme "cage à lapins", s'inscrit dans un ensemble urbain et naturel, la station, porteur de la différence. Le thème du paysage, au centre de la démarche de reconnaissance proposée par L. CHAPPIS (1970), affirme également l'idée de cette globalité et de la symbiose de l'industrie de la neige avec l'environnement montagnard. Loin de l'enlaidir, elle le sublime et lui donne une signification sociale. En ce sens, elle contribue à la quête prométhéenne de l'homme contre la nature et s'inscrit dans la logique du Progrès portée par les stations.

Climat, air pur des sommets, soleils sont autant d'éléments qui définissent la montagne comme une alternative au monde urbain. Ils s'inscrivent également dans une vision hygiéniste des modernes (WOZNIAK, 2002) : *« un monde radieux, lumineux, au sein duquel l'Homme Nouveau vivrait en harmonie dans une nature maîtrisée, sereine et un habitat de béton et de verre propre à exalter la nature et le soleil »* (CHEVALLIER, 1996). Tout comme dans le site fraîchement marqué de la main de l'homme, la neige présente cette virginité de la neige blanche immaculée, tout concourt à faire de *« l'Alpe hivernale […] un milieu hygiéniste par excellence »*. Les grands espaces, les sommets, en un mot les paysages exaltent cette nature et quand L. CHAPPIS parle de sa protection, il la considère essentiellement sous cet angle de décor destiné à l'accueil des touristes. Une nouvelle fois, quand on décrit la station, elle apparaît résolument conçue pour les touristes qui la fréquente. A première vue, cette attitude peut paraître paradoxale avec le discours de rééquilibrage territorial soutenant l'Aménagement du territoire et la volonté de faire des stations un outil de développement économique. Cependant, toute la logique du modèle apparaît en référence à la théorie des pôles de croissance exposée dans le chapitre premier et mobilisée par les politiques publiques dans leur volonté de construire une véritable industrie de la neige et des sports d'hiver. Dans ce contexte, il est légitime de s'interroger sur les modalités de participation des populations locales, ou, plus précisément, sur la manière dont les aménageurs la conçoivent.

1.1.2. Les stations de sports d'hiver : des complexes industriels conçus en déconnexion de leur support territorial

La théorie des pôles de croissance induit nécessairement un rapport hiérarchique sur le plan économique : une entreprise constitue le moteur de la croissance dont les autres profitent. Dans le cas des stations, cette dimension prend une connotation particulière dans la mesure où il s'agit d'une nouvelle activité liée aux loisirs. Dès leur origine, cela influe sur la relation de la station avec son territoire d'accueil. Elle pose clairement la question de la place des autochtones tant dans le fonctionnement de la station que dans sa finalité. Ce dernier point sera dans un premier temps au centre de nos

préoccupations. En effet, nous soulignerons comment les populations locales sont rejetées du projet de stations à double titre : d'une part parce qu'elle ne sont ni concernées par les loisirs qui y sont produits, mais surtout, parce que d'autre part la valorisation de la montagne par les sports d'hiver est envisagée comme une réponse à l'incapacité locale à mettre en place une activité qui assure le développement économique. Dans ce contexte, et comme nous le verrons par la suite, les stations apparaissent comme des ensembles finis, autonomes et des *« locomotives de l'aménagement »* (GUÉRIN, 1984).

- *Les populations locales rejetées*

Comme nous l'avons évoqué précédemment, la construction des stations de sports d'hiver participe d'un mouvement plus large de la société. Relativement à la croissance du phénomène urbain liée à la concentration des moyens de production, des espaces dédiés au loisir apparaissent. La montagne est de ceux-là et elle *« se trouve investie par toute une série d'activités nouvelles qui transforment l'espace mais dont la finalité et l'origine ne se trouvent pas en montagne »* (GUÉRIN, 1984). Si le temps des loisirs est celui des urbains, le concept du ski également. En effet, telle que nous le montre B. LARIQUE (2006), dès leur origine, les sports d'hiver sont étrangers à la société montagnarde. Leur développement est le fait *« d'une poignée d'individus familiers du milieu montagnard mais issus presque exclusivement de la bourgeoisie des grandes villes »*. A la fin du XIX^{ème} siècle, le concept de loisir s'oppose à l'usage agricole traditionnel de l'espace. Jusque dans les années 1930, la croissance[81] des *« centres de sports d'hiver […] se déroule sous l'impulsion d'un réseau d'acteurs très divers relevant de l'initiative privée extérieure »*. Le processus d'installation des sports d'hiver se heurte donc aux résistances des montagnards avec lesquels ils sont directement en concurrence, notamment du point de vue foncier. L'auteur désigne alors les exclus comme des *« victimes de la modernité touristique »*. Cependant, malgré ses heurts, les campagnes de promotions des sports d'hiver (par des associations touristiques nationales telles que le Club Alpin Français, CAF, ou le Touring Club de France, TCF) et, au milieu des années 1930, l'intervention étatique contribue à une acceptation progressive des nouvelles activités. Finalement, B. LARIQUE conclut à la construction de *« stratégies très subtiles [qui] traduisent le phénomène d'adaptation des populations locales au développement du tourisme et illustrant leur volonté et leur capacité à gérer de façon équilibrée la modernité »*.

Malgré cela, la vision de la montagne dans les idées de la Doctrine Neige semble figée sur l'image d'un monde rural entièrement voué à l'agriculture. Pour P. RAMBAUD (1970), les capacités d'aménagement de la société montagnarde se révèlent particulièrement peu diversifiées et *« son rapport à la nature est essentiellement laborieux et monovalent sous la forme du travail agraire »*. Dans les faits, il est possible de constater que des administrations différenciées se partagent la montagne et proposent des visions distinctes de l'Aménagement du territoire. L'administration agricole soutient la Revitalisation Rurale qui prend place dans les zones habitées. Pour J.P. GUERIN (1984), cette approche correspond au thème de la "sauvegarde" en opposition à celui de la "mise en valeur" prôné par l'administration de l'équipement. Comme nous l'approfondirons par la suite, la politique de Rénovation Rurale prend place en moyenne montagne alors que les stations intégrées

[81] S'il existe des stations thermales, à la fin du XIX^{ème} siècle (B. LARIQUE étudie la période 1890-1940), les sports d'hiver ne font pas partie des activités en montagne. En l'espace de 50 ans, ils vont connaître un fort développement ; si bien qu'avec *« plus de 140 stations, la France, présente à la veille de la Seconde Guerre mondiale, une solide infrastructure bien supérieure à celle de ses concurrents directs internationaux »*.

privilégient la haute montagne. Cet espace est supposé délaissé de toute occupation ou activité comme le désigne le concept de construction des stations en site vierge ou qualifiées de stations *"ex nihilo"*. Elles sortent de terre là où il n'y a rien que le vide laissé par l'incapacité des populations locales à tirer un revenu de leur environnement. Dès lors, il ne peut y avoir de revendication légitime pour l'usage de l'espace occupé par les stations.

En effet, l'argument premier de l'aménagement de la montagne consiste à endiguer le départ des montagnards en remédiant aux difficultés économiques. L'agriculture de montagne et les difficultés de sa modernisation apparaissent comme fermées à la modernité. Dans le discours des concepteurs des stations, il s'agit d'un monde révolu dont le renouvellement passe par les stations et n'implique pas nécessairement les populations présentes et que l'exode rural pousse de toute façon vers la ville. Cette déclaration d'incapacité des zones de montagne est ancienne. Elle peut être perçue à travers la réglementation forestière, et plus particulièrement par le service de Restauration des Terrains de Montagne, RTM, dès 1860 en vue de remédier aux inondations qui touchent la plaine. Pour les stations, l'objectif n'est plus la protection mais la valorisation pour laquelle l'incurie des populations montagnardes est de nouveau déclarée : *« la mise en valeur suppose des richesses "naturelles", c'est-à-dire qui ne peuvent et ne doivent appartenir qu'à ceux qui sont justement capables de les exploiter »* (GUÉRIN, 1984). En cela, les populations locales sont rejetées par les stations et ainsi de "leur" espace. En effet, si les différentes zones de montagnes sont exploitées à des degrés divers, elles relèvent toutes d'une dimension identitaire qui dépasse le seul enjeu économique. Cette dernière est directement en jeu dans le changement d'utilisateur final de l'espace qui s'impose au milieu montagnard et *« les agriculteurs qui en sont les premiers organisateurs sont traités comme de simples propriétaires à qui il est demandé de laisser conditionner leur espace pour le rendre consommable par le loisir citadin »* (RAMBAUD, 1970). Ils ne décident plus de la finalité des espaces qui composent leur quotidien.

En réalité, les contraintes portées par le modèle de stations le leur interdit et à double titre. Dans la mesure où il est porteur de l'avenir et de la modernité, on imagine mal qu'il puisse être soutenu par un modèle de société en faillite, voire en voie d'extinction ! Dans les faits, les ambitions techniques des stations intégrées semblent effectivement difficilement réalisables pour les petites communes de montagne. La démarche déjà évoquée de leur réalisation relatée par V. CAMBAU (1970) attribue un rôle limité aux collectivités publiques dont les déclinaisons locales demeurent cantonnées aux seules taches ingrates et coûteuses du fonctionnement de la station et liées à l'entretien des équipements collectifs. Si elle peut avoir son mot à dire en termes "d'animation", le concessionnaire demeure prédominant. Par ailleurs, les volontés locales de développement des sports d'hiver doivent composer avec le modèle : non seulement il constitue un concurrent direct, mais surtout, il est constitutif du discours dominant et porteur de le bonne solution. Ceci étant, elle fixe des conditions particulièrement difficiles à remplir et *« la solution touristique […] n'est pas sans problèmes [et] il arrive fréquemment que devant les difficultés, les communes se voient dans l'obligation de concéder la maîtrise de toutes les opérations à un promoteur »* (GUÉRIN, 1984). Pour l'auteur, cette situation correspond à une *« aliénation des pouvoirs des collectivités »*. Très clairement, elles doivent céder la place aux stations. Le rapport hiérarchique est limpide : si les collectivités locales n'ont pas les moyens de contribuer au développement des sports d'hiver, l'inverse en revanche est affirmé haut et fort.

- *La station comme pôle de croissance*

Parmi les critiques que L. CHAPPIS (1970) adresse aux doctrinaires de la neige, l'une des principales consiste à concevoir la station comme un isolat, sans la traiter de manière générale en relation avec son environnement. Dans une démarche de conception arrêtée sur le suivi d'une procédure globale découpée en étapes, cloisonnées les unes des autres favorisant la mise en œuvre du modèle préconçu sans qu'un *« responsable qualifié [qui] ait autorité pour faire la synthèse générale dans une insertion régionale […] ce qui conduit à créer des stations de sports d'hiver vivant en vase clos »* (CHAPPIS, 1970). L'urbaniste quant à lui affirme qu'il faut raisonner l'aménagement des sports d'hiver à l'échelle du massif et de la complémentarité des différents sites. Cependant, il reste fidèle aux principes qu'il a mis en place à Courchevel. Son raisonnement privilégie des critères stricts de rationalité dans le choix des différentes zones et complétés par une approche paysagère *in situ*. La ligne directrice conduit donc à penser la station de sports d'hiver en fonction d'une finalité unique qui lui est propre et seulement de facteurs internes. Par la suite, L. CHAPPIS critiquera lui-même cette démarche du point de vue des attentes des touristes (PAGAND, 1996) et de l'incapacité de stations pensées pour elles-mêmes à profiter de leur ancrage territorial. La préconisation d'un maître d'œuvre unique représente bien ce phénomène. Ce dernier joue un rôle crucial, si bien que V. CAMBAU (1970) le place au premier rang des principes à respecter pour réaliser la station parfaite. Sa mission centrale consiste en *« la réalisation des constructions et leur commercialisation »* et dans ce sens il convient qu'une unique personne arbitre les intérêts divergents et *« c'est en particulier le cas pour l'équilibre entre le développement de l'urbanisation et l'équipement du domaine skiable »*. De fait, cette maîtrise d'œuvre met plus en jeu des critères internes à la station que des facteurs liés à l'environnement de cette dernière (si ce n'est d'un point de vue paysager qui peut également être compris comme une composante du domaine skiable, partie intégrante de la station).

De plus, ce maître d'œuvre à qui on délègue la concrétisation de la station est désigné comme *« le[82] concessionnaire »*. L'emploi même du terme est révélateur du mécanisme de la concession inhérent aux stations intégrées. Il est le seul et l'unique à qui l'on concède non seulement la réalisation de l'industrie de la neige, mais également (et surtout ?) l'espace support à aménager, la montagne à valoriser afin d'en tirer des revenus. En effet, l'unicité de ce dernier est également garant de la rentabilité de l'opération (CAMBAU, 1970). Rentabilité dont les habitants sont exclus dans tous les sens du terme puisqu'ils ne participent pas directement à la réalisation de la station et que les propriétaires concernés se voient privés de terres selon la procédure d'expropriation mise en place par l'Etat entre les années 1958 et 1967 (PERRET, 1992). Dès lors la station se présente comme porteuse de la *« notion de mise en valeur [qui] montre toute sa cohérence, sa puissance mythique : elle est l'Avenir, le Progrès »* (GUÉRIN, 1984), faisant ainsi écho à la volonté des concepteurs des stations de participer à l'émergence d'un Homme Nouveau, fruit de la modernité, de fait, portée par la station. Sous cet angle quel regard porter sur la participation économique des autochtones ?

Selon la théorie du pôle de croissance, les effets structurants attendus sont directs, indirects ou induits. R. KNAFOU (1978) propose à cet égard un schéma récapitulatif des flux économiques associés à une station. Le fonctionnement de la station repose uniquement sur des apports de capitaux externes avant de diffuser le développement dans

[82] Souligné par nous.

un milieu local dominé (elle contribue également par ailleurs à la bonne santé de l'économie nationale). Ainsi, *« la station fonctionne et c'est aux initiatives locales de grappiller dans les retombées »* (GUÉRIN, 1984). Pour M. BEZANCON (1970), les retombées économiques doivent être envisagées selon deux modalités, toutes deux trouvant leur origine dans le fonctionnement de la station : d'une part, les populations locales pourront bénéficier de la phase de construction en offrant leurs services durant celle-ci et, d'autre part, elles pourront profiter de l'activité hivernale en station supplantant ainsi une période supposée traditionnellement vouée à l'inactivité[83]. De fait, peu d'entrepreneurs locaux du bâtiment disposent des moyens pour répondre à une opération d'une telle ampleur et la maîtrise immobilière associée limite d'autant les initiatives locales (par exemple en termes d'accueil et la possibilité de combiner cette activité en complément de l'agriculture). Ce qui importe donc, c'est bien l'implantation d'une activité nouvelle et non la prise en considération de celles déjà présentes. La station alors est imaginée comme un ensemble autosuffisant.

La dénomination même des stations dites intégrées est révélatrice de leur nature "finie" : elles correspondent à un tout, un organisme complexe, complet et vivant remplissant lui-même la plupart des fonctions nécessaires à son maintien. Si des apports externes de ressources sont nécessaires, les touristes sont supposés séjourner sur place sans nécessité de se déplacer à l'extérieur pour répondre à leurs besoins. Par exemple, concrètement, la station est envisagée "sans voiture" et privilégiant les cheminements pour piétons et skieurs : pas besoin de sortir de la station, dans ce microcosme tout est à disposition de chacun. Elles rappellent l'idée de la croisière en mer où le bateau constitue le lieu de vie total et partagé par une communauté pendant une durée limitée, sans possibilité de le quitter sous peine de se confronter à un milieu hostile et G. CUMIN (1970) reprend d'ailleurs à son compte une expression alors répandue de *« paquebot des neiges »* pour désigner la station. Dans sa conception, plusieurs éléments sont caractéristiques de cette volonté d'en faire un lieu unique paradoxalement ancré dans son époque et en rupture avec le passé mais également en dehors du temps et de l'espace du quotidien. Dans des milieux *a priori* hostiles à la vie humaine, elle propose d'accueillir les populations pour un moment encore méconnu mais en plein développement, celui des vacances et des loisirs auxquels elles sont entièrement dédiées. Il s'agit d'un *« espace produit intégralement et rationnellement pour la satisfaction d'un loisir »* (GUÉRIN, 1984). En effet, c'est bien dans la rationalité fonctionnaliste des modernes (qui sera ultérieurement abordée en termes de concrétisation dans le modèle des stations intégrées) qu'il faut aller chercher la justification de cet isolement.

1.1.3. Les caractéristiques du modèle fondateur du Plan Neige, la station intégrée

Pour répondre aux exigences de la modernité, le développement des sports d'hiver doit aboutir à une véritable industrie de la neige. La production se spécialise donc dans le ski qu'il s'agit de produire en masse afin de réaliser des économies d'échelle. Cependant, les touristes se trouvent dans une situation propre aux activités de service : ils produisent en même temps qu'ils consomment. Leur implication dans le processus productif s'envisage alors comme la nécessité de répondre à des besoins génériques et isolables les uns des autres. Selon le principe de la division des tâches dans l'industrie classique,

[83] L'inactivité supposée liée à la rudesse du milieu montagnard en hiver doit en effet être relativisée puisque dans de nombreux cas elle est dédiée aux migrations et à la recherche de revenus à l'extérieur des massifs (GRANET-ABISSET, LORENZETTI, 2006), telle la célèbre image du savoyard – ramoneur, ou bien aux aménagement internes de leur lieu de résidence tel que cela fut le cas dans le Queyras (LAMOUR, 1991).

l'industrie touristique décompose le produit station selon les besoins primaires des populations accueillies pour qu'elles soient en capacité de consommer. Il convient donc d'assurer l'intégration des différents composants : *« les architectes et urbanistes vont donc faire de la station un objet moderne. Elle sera aménagée rationnellement (équation : nombre de lits / étendue du domaine / débit des remontées /organisation de l'espace autour d'une seule pratique, l'ensemble est projeté en une fois), fonctionnellement (zonage, séparation des circulations piétons / skieurs / autos) et efficacement »* (WOZNIAK, 2002).

Dans l'esprit des aménageurs des stations de sports d'hiver, les pratiques au sein du site, et induites par la consommation des sports d'hiver, sont nombreuses. Leur articulation constitue la pierre angulaire de leur démarche fonctionnaliste : *« il s'agit d'organiser une véritable cité fonctionnelle où la résidence et le ski trouveront chacun leur place »* (LYON-CAEN, 1996). Par résidence, l'auteur entend non seulement répondre à la contrainte d'hébergement liée au déplacement touristique mais également à tous les besoins quotidiens des touristes. Cependant, parmi toutes les autres activités, il faut bien reconnaître que le ski occupe une place particulière : il constitue le point de départ justifiant la mise en branle de toute la démarche de création d'une station de montagne. M. BEZANCON (1970) indique ainsi qu'autant pour Flaine que pour La Plagne à la conception desquelles il travailla, le facteur majeur d'attraction de la clientèle est le ski. Son rôle consiste alors à prévoir au mieux l'accueil des skieurs. Cependant, le ski ne demeure qu'un prétexte au déploiement de l'ensemble des activités (et notamment de l'immobilier autour duquel s'articule la logique proprement économique de la station comme nous l'approfondirons plus particulièrement).

- La rationalité fonctionnaliste

Courchevel, première opération d'ampleur de l'Après Guerre constitue un des piliers fondateurs du modèle des stations intégrées. L'organisation générale de l'espace proposée par L. CHAPPIS pour optimiser la pratique du ski a fait école. En particulier, le concept de la grenouillère sera repris ensuite dans une version simplifiée : *« le principe de composition repose sur l'implantation du centre de la station au point de convergence des pistes de ski venant de l'amont (depuis la Loze et Bellecôte) et au point de divergence des pistes se dirigeant vers l'aval (vers Courchevel et le Praz). Autour de cette animation skiable, que CHAPPIS nomme alors "grenouillère", s'articule le centre commercial »* (LYON-CAEN, 1996). Par la suite, il ne restera de ce sablier qu'un entonnoir correspondant au point de convergence des pistes et de divergence des remontées mécaniques. Comme représentée par la figure 2.1 ci-dessous, cette distribution permet de clore la grenouillère par les immeubles destinés à accueillir les activités en dehors du ski, ils comprennent à la fois les logement aux étages supérieurs tandis, qu'espace collectif, le rez-de-chaussée concentre les activités commerciales. Les bâtiments combinent ainsi l'intimité de l'individu et vie en société. De plus, cette localisation en "front de neige" ouvre la vue sur les montagnes, le domaine skiable et les autres skieurs d'un côté, tout en coupant du monde urbain représenté par les parkings et les voitures à l'arrière des bâtiments.

Sur le papier, la composition semble parfaite et *« cette idée [NDR : le plan d'ensemble de la station] paraît tellement évidente et rationnelle qu'on se demande pourquoi elle n'a pas été mise en œuvre plus tôt »* (CUMIN, 1970). La grenouillère est au centre du fonctionnement de la station tout comme le ski est le principal objet des stations. Le directeur adjoint du SEATM propose d'ailleurs de concevoir la station sur une base polynucléaire qu'il formule ainsi comme un site *« polygrenouillère »*. En cela, il rappelle directement les expériences fondatrices en matière de sports d'hiver qu'il s'agisse de la colonne vertébrale

de remontées mécaniques, *« chaîne de téléphériques »* (L CHAPPIS, in LYON-CAEN, 1996) équipant Courchevel décrite par L. CHAPPIS ou la démarche suivie par M. BEZANCON dans l'aménagement de La Plagne. Cependant, il faut également souligner la différence de points de vue entre la réflexion pragmatique autour de la pratique du ski et de son insertion dans le milieu montagnard proposée par L CHAPPIS et son archétype "évident" en tant que fruit de la rationalité reproductible. En effet, les propos de l'urbaniste relatés par J.F. LYON-CAEN (1996) montrent sa volonté de combiner bon sens et topographie dans une démarche sans *a priori*. Cette rationalité autosuffisante concerne avant tout le processus de production en tant que tel mais les impératifs d'un pôle de croissance impliquent une *« double requête de rationalité technique et rentabilité économique »* (RAMBAUD, 1970). Si la première s'articule autour du ski alpin, la seconde réside dans l'immobilier.

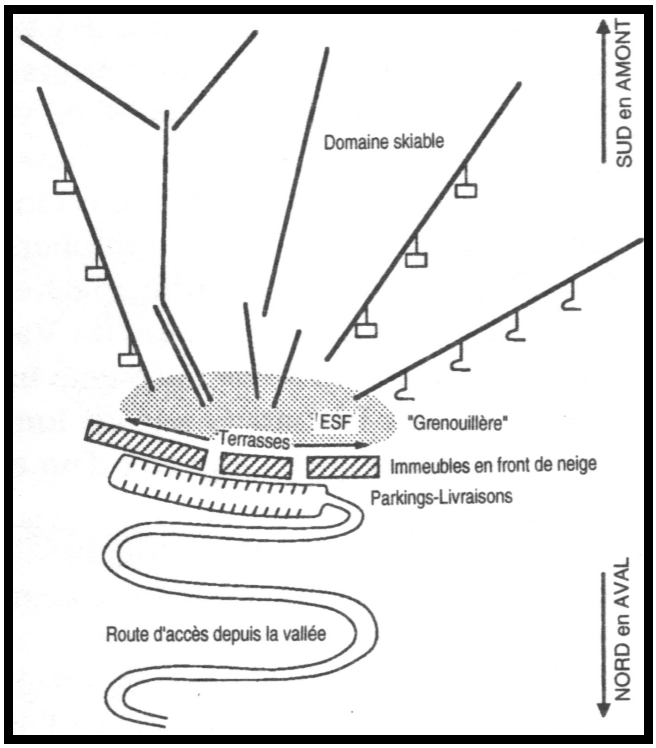


Figure 2.1 : L'archétype de la station intégrée selon J.P. GUERIN et H. GUMUCHIAN (DEBARBIEUX, 1995)

- La primauté de la dimension immobilière

La question immobilière se situe au cœur de la problématique du développement des stations de sports d'hiver (FRANÇOIS, BILLET, 2006; MARCELPOIL, FRANCOIS, 2006b). Elle répond à une double exigence de financement initial du projet et de création d'effets d'entraînement de la station. En ce sens, les stations intégrées développent une véritable logique économique du tourisme fondée sur le seul séjour, les activités de loisir n'étant finalement que des produits d'appel.

Au moment de la construction, le principe du financement de la station repose entièrement sur le décalage des retours sur investissement et dans l'immobilier qui permet l'équipement incrémental des sites. Ce processus est aidé par l'Etat qui accorde des prêts

aux promoteurs pour lancer l'opération d'aménagement du site[84]. Si l'équipement d'un domaine skiable ne se révèle rentable qu'à moyen terme et appelle des capitaux importants, la vente d'immobilier consiste, elle, en une opération rentable à court terme. Le principe est donc d'aménager la station par tranches, les bénéfices de l'immobilier permettant d'envisager une croissance du domaine skiable qui permettra d'accueillir plus de skieurs justifiant de nouvelles constructions immobilières. Cette mécanique proportionnelle s'illustre dans la volonté des aménageurs d'ajuster au mieux capacité du domaine skiable avec celle des hébergements. Il s'agit là d'un débat récurrent qui appelle à des solutions chiffrées telles que les propose G. CUMIN (1970) dans la figure 2.2 ci-dessous reproduisant un extrait d'un article publié dans la revue *Urbanisme*. L'immobilier joue donc un rôle clef dans le processus d'émergence d'une station dans son ensemble et c'est ce qui fera dire à G. PIALAT (1970) que *« l'atout majeur, c'est de pouvoir maîtriser le foncier »* ce qui justifie, comme nous l'avons déjà abordé, l'expropriation et l'exclusion des populations locales du domaine de la station. Dans cet ensemble, le ski se présente donc comme une source de développement secondaire. Elle est néanmoins cruciale pour créer l'attractivité, mais globalement, *« les autres activités, remontées, aménagements, animations ne sont paradoxalement que des accessoires, indispensables cependant à la réussite de l'opération immobilière »* (CUMIN, 1970). L'ensemble constitue une mécanique cohérente mais elle va cependant conduire à des dérives. En effet, le modèle économique est à la base d'une logique de promotion des stations essentiellement fondée sur la combinaison entre taille des équipements de remontées et du domaine skiable, une commercialisation de linéaires de câbles et de pistes. Cette forme d'attractivité constitue encore aujourd'hui un critère mis en avant par les stations à travers les liaisons entre domaines telles que l'Espace Killy (Val d'Isère et Tignes) ou Paradiski (Les Arcs, La Plagne et Peisey-Vallandry, domaine lui-même équipé d'un des plus gros appareils de transport dédié au ski, le Vanoise Express). Mais, plus de remontées et plus de pistes appellent plus d'hébergements, eux-mêmes justifiants de nouveaux équipements… Ce qui peut être qualifié de cercle vicieux de la construction en montagne (PERRET, MAUZ, 1997).

quelques ratios

A Capacité d'un domaine skiable

Capacité normale : nombre maximum de skieurs pouvant skier simultanément sans se gêner.
Capacité de saturation : nombre maximum de skieurs pouvant skier simultanément sans se gêner d'une façon inadmissible.
La capacité de saturation ou de pointe peut être le double île la capacité normale.

Evaluation de la capacité potentielle

Elle est donnée en ordre de grandeur par la somme Exprimée en mètres des dénivellations de toutes les pistes susceptibles d'être tracées dans le domaine (si un sommet offre plusieurs itinéraires de descente, compter autant de fois la dénivelée).

Nombre de lits de la station

Nombre de skieurs S.	= Capacité = C
Hombre de lits touristes T. (on admet 30 % de non skieurs)	= Capacité x 1,5.
Nombre de lits totaux (en ajoutant les lits services)	= T x 1,2 =1,8 x C

Nombre **d'emplois créés**
Compter un emploi pour cinq lits touristes.
(Remontées, pistes, commerces, services, hôtellerie, etc.).

B Immobilier

Distinguer des normes différentes pour hôtellerie et appartements.

Appartement

Le lit touriste peut par convention être pris égal à : 10 m^2 de surface utile (intérieure à l'appartement), 17 m^2 de surface hors œuvre (mesurée à l'extérieur de l'immeuble). (En pointe on compte un touriste pour 7 m^2). **Détail estimatif du prix de vente d'un mètre carré de plancher utile**

- charge foncière (terrain équipé)	200 F
- participation aux équipements collectifs et à l'animation	70 F
- prix construction (fondation, entreprise, honoraires, bureau études, frais administratifs, branchements, abords)	1 250 F
- frais financiers (commercialisation rapide en une saison)	130 F
- frais de commercialisation et de publicité	60 F
- T.V.A. différentielle (solde après déduction des provisions amont)	110F
- bénéfice	180 F
Total	2 000 F

Hôtellerie

- une chambre d'hôtel = 40 m^2 hors œuvre	
- prix de revient d'une chambre d'hôtel équipé (2 lits)	60 000 F

C. Remontées et pistes

Dénivelée totale à construire :
1 m par lit touriste.
Débit horaire total des engins partant du cœur de la station (dépotage aux heures de pointe)
60 % du nombre des lits touristes.

Prix de construction (clés en mains) en francs.

Engins	Débit	Terme fixe (gare)	Le mètre linéaire
Grands T. ski	600	200 000	100
T. siège	600	350 000	300
T. cabine	900	1 300 000	800

Ces ordres de grandeur comprenant les installations électriques.

Ratio - Investissement

Remontées mécaniques	2 à 2 500 F par lit touriste
Aménagement des pistes	100 à 300 F par lit touriste
Total	2 500 F

D. Exploitation

Durée moyenne de séjour d'un touriste	10 jours
Durée moyenne de la saison	100 jours
Nombre de skieurs se succédant pour 1 lit	10
Recette annuelle moyenne des remontées par lit touriste	700 F
Dépense journalière à la station d'un touriste (hébergement nourriture, ski, etc.)	70 F
Chiffre d'affaires par lit et par saison	7 000 F

Figure 2.2 : Une représentation chiffrée de la rationalité de la station (CUMIN, 1970)

84 N'oublions pas qu'en complément de cette avance, les pouvoirs publics prennent à leur seule charge le financement des infrastructures et équipements collectifs

Suite à cette phase de construction, l'immobilier trouve également sa place dans le fonctionnement de la station. Unité de lieu de consommation des prestations de loisir et d'accueil, elle permet de concentrer les dépenses des touristes. Ainsi*, « c'est la station de séjour qui réalise le plus gros chiffre d'affaire, qui crée le plus d'emplois […] donc celle qui tendra le plus à assurer la prospérité dans sa vallée et être, économiquement parlant, considérée comme une zone industrielle de grand rapport »* (PIALAT, 1970). Dans cette "zone industrielle" se développent les activités de consommation génératrices du revenu. Sans séjours, pas de transferts de revenus en dehors de l'entreprise de remontées mécaniques mais l'accueil des populations appelle des prestations commerciales complémentaires qui sont réellement sources de redistribution des richesses : *« toute l'argumentation tourne depuis longtemps autour du doublet lit – touristes / emploi »* (GUÉRIN, 1984). Permettant l'émergence de la station et assurant en même temps son bon fonctionnement et les effets d'entraînement, la dynamique immobilière se construit à l'image de la station dans une parfaite cohérence et se nourrissant d'elle-même.

1.2. L'approche scientifique des stations de sports d'hiver : dépasser la filière pour comprendre le rôle des territoires

La lecture fournie par les urbanistes directement impliqués dans la période de construction des stations et dans la définition du modèle s'apparente essentiellement à une démarche historique. Dans la mesure où elle nous permet de décortiquer le modèle, d'en comprendre les fondements et parce que ces derniers éléments constituent le contexte global qui influence le développement de l'ensemble des stations sports d'hiver, elle représente un élément incontournable de notre analyse. Pour poursuivre, il s'agit cependant d'adopter un regard plus large sur le panel diversifié des stations de sports d'hiver. L'exercice typologique fut maintes fois mobilisé pour définir un cadre de réflexion globale dans lequel chaque station peut être comparée à une autre. Ce faisant, nous interrogeons directement les critères pertinents de différenciation des stations. L'objectif de la section suivante consiste donc à éclairer le lecteur sur les différentes visions et sur leurs fondements. Dans un premier temps, en continuité de la section précédente, nous présenterons donc les typologies directement issues de la lecture moderne des stations, centrée sur les sports d'hiver et la filière neige. Ensuite, un second temps sera consacré à la présentation des tentatives scientifiques de dépassement de cette vision issue de la doctrine étatique pour mettre en avant le rôle actif des territoires dans la construction des stations : si ces dernières constituent sans aucun doute une inflexion des trajectoires de développement territorial, il nous apparaît également nécessaire de souligner que leur rigidité influence la mise en œuvre d'un modèle a-territorial.

Tableau 2.1 : grille d'analyse des différentes typologies des stations de sports d'hiver.

	Approche fonctionnaliste	**Approche territoriale**
Statique	Comparaison des équipements de la filière neige : R. BALSEINTE (1958; 1977) et G. PIALAT (1970)	Les conditions de construction des stations de sports d'hiver : P. PREAU (1968) et R. KNAFOU (1978)
Dynamique	La typologie des services de l'Etat ou le progrès des stations : G. CUMIN (1970)	L'insertion des stations dans le milieu économique local : J. PERRET (1992; 2004)
	(première sous-section, 1.2.1)	(deuxième sous-section, 1.2.2)

1.2.1. Les approches héritées d'une conception moderne de la station

Dans la continuité de la Doctrine Neige, le modèle des stations intégrées a fortement pesé sur le développement des premières typologies. En pleine phase d'expansion, le ski est au centre des attentions. Motif des déplacements, justifiant le développement touristique, c'est avant tout lui qui est au centre des observations. Dans un premier temps, ces dernières sont exploratoires et cherchent avant toute chose à définir la spécificité de leur objet. Leur approche est donc duale : il s'agit tout à la fois de définir ce qui fait partie du champ des sports d'hiver et d'en décrire les différentes formes observées. Elles prendront une nouvelle dimension avec l'intervention étatique et l'émergence d'un modèle générique de station. Représentantes de la modernité, les stations s'inscrivent dans une dynamique de progrès. Considérées comme un aboutissement plus que comme un objet en construction, il s'agit alors de décrire la complexification de leur conception. La vision des générations successives concerne plus un mouvement interne qu'une dynamique de développement globale des sports d'hiver. Seules les caractéristiques internes comptent. Cependant, ces premières typologies nous semblent intimement liées avec les agents opérationnels qui conduisent la construction des stations. Elles sont empreintes de la nécessité de justifier la démarche de ceux qui les formulent. Au-delà des aspects historiques, cerner avec exactitude ces approches nécessite d'expliciter le contexte fordiste dans lequel elles prennent formes. En effet, seule cette montée en généralité permet d'éclairer les mécanismes fondamentaux de ces analyses et ainsi d'en avoir une vision synthétique et critique propre à en montrer les limites.

- *Entre typologies et définitions : les premières démarches pour identifier les stations de sports d'hiver*

Comme nous l'avons évoqué précédemment, les balbutiements du ski se manifestent dès la fin du XIX^{ème} siècle mais les sports d'hiver se développent essentiellement durant l'Entre-deux-guerres. Le rôle des équipements permettant d'identifier la vocation touristique dédiée à la neige est alors limité. Comme le souligne B. LARIQUE

(2006), d'une part, le ski en tant que tel est tout d'abord nordique et la pratique n'est tributaire que des hébergements et, de l'autre, les diverses activités alternatives liées à la neige se déroulent sans réelle organisation[85] (utilisation de chemins enneigés pour la pratique du bobsleigh par exemple). Le dénombrement de 142 centres de ski proposé par l'auteur mérite donc plus ample réflexion : quels sont les critères fondateurs d'une station de sports d'hiver ? Si l'auteur reste vague sur cette question, cette préhistoire du ski fait également l'objet de l'attention de R. BALSEINTE (1958) qui dresse en 1958 une géographie des stations de sports d'hiver françaises. Pour cela, l'auteur s'intéresse notamment aux guides touristiques : l'un de 1936, le Guide de poche des *Centres français de Sports d'hiver* et l'autre, le *Guide de la Neige et des Stations de Sports d'hiver* datant de l'hiver précédent la parution de son article, la saison 1956-1957. D'une époque à l'autre, les centres sont devenus des stations marquant par-là une différence dans la définition de l'objet étudié. De fait, bien que le modèle de Courchevel ait vu le jour entre les deux éditions, une préoccupation centrale consiste alors à délimiter ce qui fait une station et ce qui n'en est pas une. Aussi, R. BALSEINTE propose une différenciation binaire et simpliste. Il existe d'une part les centres de sports d'hiver, conformément au guide de 1936, *« un lieu où la pratique du ski est possible régulièrement à l'endroit même, où l'on trouve les repas préparés et servis, la possibilité de se loger normalement, et des soins le cas échéant »*. Il n'existe aucune nécessité de prévoir des équipements spécifiques à la pratique des sports d'hiver, seul l'accueil compte. Les touristes sont alors considérés autonomes dans leur pratique sportive qu'ils sont d'ailleurs les seuls à maîtriser, selon la lecture proposée par B. LARIQUE. La station à proprement parler se distingue quant à elle par ses équipements et ne concerne que *« les localités possédant au moins un appareil de montée mécanique »*.

Avec la Doctrine Neige, la donne change quelque peu. La construction d'appareils de transport par câble est un fait reconnu puisque le modèle se justifie essentiellement par leur présence, à la fois dans l'organisation de la station et dans sa rationalité économique (cf. notamment le rôle de l'immobilier). Un fait est admis : le ski attire et appelle des équipements spécifiques. L'objectif consiste donc essentiellement à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour en assurer la consommation dans les meilleures conditions. Pour l'urbaniste d'Etat G. PIALAT (1970), cette question tourne donc autour de l'accueil des populations temporaires qui permet l'accès au domaine skiable. La typologie qu'il propose s'appuie donc essentiellement sur la structure globale des aménagements qui contribuent à la pratique du ski. De plus, elle s'inscrit clairement dans une optique de pôle de croissance et discrimine donc les stations en fonction de leur capacité d'entraînement, soit leur capacité à attirer des clientèles de séjour et à créer les emplois associés. Enfin, dans l'esprit des années 1970, G. PIALAT entend contribuer au débat sur le développement général des sports d'hiver. Son but consiste donc à arbitrer entre différents types de stations dans l'optique de leur développement futur :

- **Le stade de neige** : il correspond aux situations où le loisir prend le plus sa dimension sociale. Il s'adresse avant tout aux clientèles urbaines proches et entend répondre à un besoin de dépaysement au quotidien. Dans ce sens, son financement repose sur la ville qui l'utilise, tout comme elle finance d'autres équipements publics en son sein. La situation de proximité accentue l'emprise de la ville sur la montagne et le stade de neige s'inscrit directement dans ce rapport de domination : il constitue un prolongement direct de l'agglomération proche. Si cela justifie son financement

[85] L'auteur souligne d'ailleurs que l'absence de sécurisation des pratiques participe du regard critique porté par les populations locales sur ces dernières et ne facilite pas leur adoption.

public intégral, en revanche, il n'a qu'un impact limité sur la création d'emplois, 40 pour 1000 skieurs ;

- **Le centre de ski** : hérité des processus de construction explicités ci-dessus, ce type de station dispose d'une infrastructure touristique et notamment routière *« valable »*. Cependant, ces destinations apparaissent comme essentiellement dédiées à une pratique estivale de villégiature. Les lieux de pratique des sports d'hiver se composent de stades de neiges disséminés autour du centre villageois dont l'équipement est aléatoire et non fondamental. La présence d'un bourg implique une urbanisation de moyenne altitude et, pour l'auteur, ces sites ne semblent pas voués à un avenir hivernal. En ce sens, aucune prévision n'est proposée en termes de création d'emplois ;
- **La station de séjour** : il s'agit ici du modèle de la station intégrée tel que nous nous sommes attachés à le décrire jusqu'à présent. Située au cœur de montagnes, loin de toute urbanisation existante, elle appelle nécessairement le séjour et *« elle permettra, par le niveau de son économie, une utilisation complète et rationnelle du site qui lui est dévolu »*. Dans le discours de G. PIALAT, ce type de station doit dorénavant se multiplier puisqu'elle offre les possibilités de développement de l'emploi les plus intéressantes avec 200-250 emplois par lits ! Elle représente donc l'Avenir et peut être considérée au même titre que toute zone industrielle : *« c'est sans nul doute la station de séjour qui jouera le plus grand rôle dans la nouvelle économie de la montagne » ;*
- **Le ski village** : proche du centre de ski par sa situation, il s'en distingue par le développement systématique d'engins de remontées mécaniques. Dans ce sens, l'auteur ne tranche pas franchement l'avenir de ces sites qui peuvent déboucher sur de véritables entreprises dynamiques. Cependant, l'initiative est d'origine privée et la station plutôt assimilée à une activité limitée au cercle familial qu'à un véritable service public du développement économique. Les revenus générés étant essentiellement de nature privative, ces stations ne constituent pas un enjeu pour les pouvoirs publics, même si elles peuvent se révéler attractives pour une part de la clientèle (altérité du village de montagne pour l'accueil des populations urbaines).

- *L'intervention de l'Etat : vers une typologie normative*

Poursuivant cette idée de présenter les stations en fonction de leurs potentialités de développement touristique, G. CUMIN se place en plus dans une perspective historique. Non seulement il étudie les caractéristiques d'implantation des stations mais en plus il englobe leur évolution dans une optique globale d'amélioration de leur conception. Les stations sont présentées comme des générations successives, empruntant par-là à l'idée de complexification des organismes sous-jacente des théories évolutionnistes. Cette attitude s'explique en partie par l'implication de l'ingénieur des Ponts et Chaussées dans les services d'Etat. Cette typologie sera d'ailleurs reprise comme référence par le SEATM et constitue encore aujourd'hui un cadre conceptuel régulièrement mobilisé pour caractériser les stations. Qu'elle que soit sa véracité, elle n'en représente pas moins les conceptions qui ont présidé à la politique d'Aménagement du territoire et l'ont structurée :

- **Stations de première génération** : un simple paragraphe leur est consacré. Résolument ancrées dans l'histoire, ces stations représentent le passé et ne méritent pas plus ample traitement. D'ailleurs, pour l'auteur, l'histoire commence avec les années 1930 et il ignore toute la phase préalable d'acculturation des

populations locales et le rôle des initiatives privées dans ce processus. Leur développement est insuffisant pour qu'on puisse simplement le prendre en compte au titre des stations ! Le principal reproche de G. CUMIN réside dans le manque d'encadrement des aménagements : *« les premiers essais français étaient placés sous le signe du libéralisme et du laisser-faire le plus complet »*. L'auteur compare l'expérience nationale à celle de l'Italie et regrette notamment qu'on ne fasse pas appel à un opérateur unique pour mettre en cohérence toutes les opérations comme cela fut le cas à Sestrières. Plaçant ainsi la France dans un contexte défavorable dans l'optique de la concurrence internationale, l'auteur oublie cependant de préciser le foisonnement des initiatives tel que le présente B. LARIQUE.

- **Stations de deuxième génération** : construites après-guerre, ces ensembles entièrement voués au ski constituent pour l'auteur les précurseurs de la génération suivante. Son analyse se fonde sur l'expérience de Courchevel. Il en souligne les principes qui seront ensuite repris tout en pointant du doigt les insuffisances du modèle qui justifient (*a posteriori*) le renouvellement de l'action publique. Si cette phase de l'histoire des stations fixe les bases du modèle porté par la Doctrine Neige, l'auteur critique néanmoins sa dimension expérimentale. Tout particulièrement, il considère la résolution des problèmes posés par la maîtrise foncière comme peu viable, faute de pouvoir reposer sur des mécanismes systématiques avant l'année 1958. Ainsi, si des principes existent sous le thème global de *« l'unicité de la station »* autour du produit ski, comprenant les thèmes de la fonctionnalité des circulations (prévoyant la spécificité d'un plan d'urbanisme lié au ski) ainsi que la volonté d'envisager l'urbanisation en "volume" (afin d'éviter l'étalement un linéaire jugé disharmonieux) et de l'opérateur unique en la personne de L. CHAPPIS, leur réalisation n'est pas sans difficultés. Dans la continuité de l'expérience savoyarde, de nombreuses initiatives voient le jour, foisonnement dont le désordre appelle une réaction étatique. L'exemple de Chamrousse est fréquemment mis en avant afin de souligner l'apport d'une maîtrise d'ouvrage unique. Le premier lotissement du Recoin apparaît comme un cas typique de désordre urbain auquel la construction de Roche-Béranger va remédier en soumettant l'attribution de l'autorisation de construire à la responsabilité d'un architecte unique. *« Cette deuxième génération de stations nouvelles est en définitive caractérisée par l'étalement d'une suite parfois un peu décousue de petits immeubles bien individualisés »* Cet étalement peu propice au développement de la vie en station (cf. le projet moderne de société) sera corrigé par la génération suivante et l'intégration de l'ensemble.
- **Les stations de troisième génération** : la station intégrée étant au centre de nos préoccupations pour comprendre le contexte de développement des stations de sports d'hiver depuis l'après-guerre, nous ne nous attarderons pas sur ses caractéristiques. Cependant, il nous semble primordial de souligner de nouveau que l'existence même de ce modèle et sa consécration par les services de l'Etat ont porté au pinacle, non seulement, un modèle strict de stations disqualifiant celles qui ne répondent pas aux critères de la doctrine, mais également sa logique économique fondée sur le développement exacerbé d'une filière unique, celle de la neige, exploitant une ressource générique, le domaine skiable, pour un touriste (lui-même générique) en séjour. Ainsi, tout en ne concernant qu'un petit nombre de stations (46 selon PERRET, 1992) le modèle intégré pèse de tout son poids sur le développement de l'ensemble des sports d'hiver.

- **Les stations de quatrième génération** : elles ne sont pas évoquées par l'auteur dans l'article écrit en 1970, et pour cause, elles n'existent pas encore ! Elles marquent pour la plupart des auteurs la fin du Plan Neige et leur construction débute donc vers 1975. Certains attribuent le concept à G. CUMIN qui l'aurait créé dès 1974. Malheureusement, il ne reste pas de traces écrites de cette conceptualisation et la première mise en œuvre de ce modèle peut être attribuée à la construction de Valmorel en 1976. Pour notre part, nous considérerons que l'émergence de ce concept s'inscrit dans un renouvellement plus large de la pensée étatique. On peut ainsi l'attribuer au discours de Vallouise prononcé par Valery Giscard d'Estaing en 1977 et par la directive du 22 novembre de la même année. La philosophie générale consiste alors à accorder une plus grande attention à la protection de la nature et au respect des populations locales. Cependant, force est de reconnaître que les personnes impliquées dans la réalisation de ce nouveau modèle n'ont guère changé. Le SEATM et plus largement l'Etat poursuivent une *« politique correctrice »* fondée sur la nécessité de corriger les inégalités de développement et de diffuser le développement depuis les stations.

Comme nous le montrent ces différentes typologies, la période de construction des stations constitue un moment de production intellectuelle particulièrement riche. Le concept de station évolue selon les points de vue et le niveau d'implication des acteurs ainsi qu'au fil du temps. Cependant, seul l'objet compte réellement aux yeux des différentes approches. Cette situation paraît somme toute logique, en plein développement, la station, en tant que telle interroge. Les aménageurs autant que les chercheurs, impliqués pourtant à des niveaux différents proposent donc des lectures centrées sur les différents composants internes de la station. En continuité de la pensée moderne, les auteurs pensent notamment la nature de la station en fonction de sa capacité en production de ski, encadrant l'ensemble des prestations annexes, et l'organisation de la consommation de ce produit *« dans cette approche, la station est uniquement appréhendée selon ses propriétés fonctionnelles qui dépendent seulement de facteurs allocatifs »* (BRILLARD, 2000). Les bases de son développement se fondent sur le croisement entre l'existence de ressources génériques en pente, enneigement, ensoleillement (dont les propriétés respectives sont recherchées à l'identique pour identifier les différents sites potentiels d'implantation), en un mot le domaine skiable, rendu accessible par des équipements appropriés, et la volonté de les exploiter industriellement, justifiant ainsi le concept de l'intégration. Comme nous l'avons vu précédemment, cette croissance de la productivité et son imbrication étroite avec celle de la consommation constituent les deux tensions fondatrices de l'analyse du régime fordiste par l'école de la régulation.

Selon l'analyse qu'en fait P. CUVELIER (1997), une limite majeure du courant régulationiste réside dans son incapacité à suivre les évolutions spécifiques de la consommation touristique. Le mode de consommation de masse pose en effet le problème de la différenciation sociale et du sens individuel produit par l'achat. Cette tendance est renforcée par une banalisation fonctionnelle de la production qui limite la richesse des pratiques de consommation. Pour l'auteur, il convient en effet de mettre en place *« un modèle d'organisation touristique flexible et innovateur adapté à des pratiques touristiques post-fordistes »*. A la critique développée par P. CUVELIER sur l'incapacité du modèle fordiste à penser les particularités de la consommation post-fordiste et l'adaptation en conséquence du modèle de production, nous pensons utile d'en ajouter une plus fondamentale. Par ses racines mêmes, la lecture proposée par l'école de régulation ne permet pas d'envisager les particularismes des processus de production. L'exploitation de

masse suppose en effet un modèle reproductible et transposable ne mobilisant donc que des ressources génériques. La lecture macroéconomique proposée présente un intérêt majeur de compréhension du phénomène global qui a soutenu l'émergence d'une doctrine étatique. Cependant, le contrat de régulation fordiste ne permet pas de penser la production en dehors des concepts de masse, de standardisation et d'économies d'échelle (cela est d'autant plus vrai pour les stations de sports d'hiver dont le modèle étatique érige ces concepts au rang de norme). S'il représente donc une part de la réalité, nous pensons qu'il masque une partie de l'adaptation territoriale des processus productifs liés aux stations. Au-delà d'une allocation de facteurs, il convient en effet d'étudier plus avant leur mobilisation par les acteurs. Plus que l'évolution récente des clientèles qui appelle un dépassement du modèle fordiste, il nous semble pertinent d'interroger la mise en cause de ce dernier par son intégration dans une dynamique locale de développement. Se pose donc la question de l'évolution des systèmes de production des stations à l'aune de leur ancrage territorial.

1.2.2. L'insertion des stations dans le milieu local : une lecture en termes de Systèmes Touristiques Localisés

Cette question a été abordée très tôt par P. PREAU (1968; 1970) qui fut un des premiers à interroger l'influence des populations locales sur l'implantation des stations de sports d'hiver. Il sera ensuite suivi dans cet exercice par R. KNAFOU (1978) étudiant plus particulièrement le cas des stations intégrées. Ces recherches ont été réalisées à la même période que les typologies présentées précédemment la période à laquelle elles sont réalisées. Etudiant essentiellement les conditions d'implantation des stations, ces approches seront ensuite complétées par la mobilisation de l'économie territoriale par J. PERRET (1992).

- *Implantation des stations : le poids du contexte local*

P. PREAU (1970) explicite les fondements de sa démarche dans la revue *Urbanisme*. Pour l'auteur, il importe essentiellement de contrecarrer l'image d'un espace vierge à disposition des aménageurs pour la mise en œuvre inévitable des stations : *« cette véritable urbanisation de l'altitude entrera au contact d'un contexte local qu'il incombe aux collectivités locales d'harmoniser avec ces perspectives »*. Dans ce sens, P. PREAU constate qu'il existe quatre forces en jeu dans le développement des sports d'hiver (PRÉAU, 1968), le site, la clientèle, les équipements et la collectivité autochtone. La dernière est le plus souvent ignorée parce que l'exercice typologique s'inscrit dans une démarche d'aménagement qui cherche à répondre à des objectifs limités d'équipement de sites en vue de l'accueil lié à l'activité neige. Pour l'auteur, cette pensée se situe au croisement de deux constats : d'une part, le primat des conditions physiques du milieu montagnard, pouvant être relativisé par les capacités humaines à le modeler en fonction de ses usages, et de l'autre une vision mécanique de l'insertion des aménagements nouveaux *« dans les rouages de l'économie et de la société montagnarde »*. Or, cette assertion ne résiste pas à la diversité des situations constatées dans les Alpes du Nord. Si les stations constituent uniformément une forme de domination de l'espace urbain sur le milieu rural, elles doivent cependant composer avec ce dernier. Plutôt que le modèle de station transféré, il convient donc de bâtir une typologie fondée sur les différentes modalités d'intégration des stations dans la vie locale. Dans cet objectif, P. PREAU (1968) propose trois critères de compréhension : le premier s'intéresse à la *« façon dont les sports d'hiver se sont inscrits dans l'éventail des activités touristiques »*, permettant notamment de distinguer deux phases de développement des sports d'hiver avant et après la deuxième Guerre Mondiale ; le deuxième critère

considère *« le comportement démographique de la population »*, évaluant indirectement l'impact économique de la station sur le milieu local, soit que l'on constate une croissance, soit que le recul s'affirme (la discrimination étant faite au niveau de la taille initiale du village), soit une *« totale disharmonie »* contrastant entre une station d'importance et l'indigence des villages alentours ; enfin, le troisième critère de différenciation des stations repose sur le site, mais souligne surtout la différence de démarche entre le développement historique des stations là où l'accueil était présent (villages existants) et les installations auxquelles il assiste et pour lesquels le site joue un rôle primordial (et que les stations anciennes cherchent à reproduire en investissant les versants d'altitude des communes concernées et en doublant la station d'origine d'une "Super"-station). Sur cette base, P. PREAU distingue quatre catégories :

- **Grandes stations développées dans le cadre de grosses collectivités locales** : ces stations correspondent à des situations d'implantation historique et progressive de l'activité touristique. Cette dimension de diffusion dans le temps permet également la diffusion du tourisme dans une population qui conserve la maîtrise du développement grâce à des dynamiques d'investissement incrémentales. L'exemple phare de cette catégorie est Chamonix *« avec la prééminence de sa fonction touristique qui a pratiquement "digéré" tous les autres secteurs économiques »*. Ce type apparaît donc en négatif des démarches de stations intégrées alors supportées par la Doctrine Neige. Plus que la rupture, il propose une vision de la symbiose et des bénéfices réciproques entre la population locale et une activité économique. Ainsi, il apparaît paré de toutes les vertus et porteur de sa propre mythologie. Les travaux de B. DEBARBIEUX (2001) et l'interprétation relayée par B. LARIQUE (2006) montrent en effet le rôle crucial de l'initiative extérieure et comment elle a pu, dans une certaine mesure, constituer un facteur d'exclusion de la population locale ;
- **Stations d'importance moyenne ancrées sur de gros villages** : elles sont conçues comme une réduction de la première catégorie. Dans ce sens, elles présentent une symbiose moindre entre les dynamiques de la population et du secteur touristique. Ces moindres effets de co-entraînement sont alors essentiellement attribués à des dynamiques entreprenariales différenciées au sein de la population et à une *« dissociation de la société locale entre une minorité à qui profite l'entreprise touristique et que renforce un courant d'immigration, et une majorité rurale peu ou pas intéressée et toujours tentée par l'exode » ;*
- **Les stations créées de toutes pièces** : objets de création récente, ces stations apparaissent comme artificielles au regard du contexte local. En effet, elles se caractérisent par *« la coupure très nette existant entre l'organisme de sports d'hiver conçu en altitude, uniquement en fonction des qualités du site et de l'enneigement, et l'habitat montagnard traditionnel »*. Comme on put le lire chez certains aménageurs, c'est alors le site qui commande et non le milieu socio-économique. Pour l'auteur, ces stations se distinguent clairement de la dynamique des populations locales et les effets d'entraînement sur ces dernières sont négligeables. Si ces critères de disjonction sont envisagés comme un trait commun fondamental, l'auteur reconnaît cependant qu'il existe des variations sur ce thème. Les stations de Tarentaise présentent un panel progressif des expérimentations d'Après-guerre ; certaines stations comme l'Alpes d'Huez ou les Deux-Alpes reposent en partie sur des initiatives locales ; Chamrousse est un exemple unique de loisirs de week-end ; Serre-Chevalier est étalée en surplomb d'une myriade de villages en fond de vallée ; et enfin, les stations de Haute-Savoie se différencient par un contexte régional fort de nombreuses réalisations au fil de l'histoire ;

- **Les centres secondaires** : catégorie mouvante, elle représente pour l'auteur tout le foisonnement des initiatives de l'Après-guerre qui participe au développement des sports d'hiver. Ce dernier type, caractérisé par la légèreté des équipements sur lesquels il repose, peut être décomposé en deux catégories, stations-villages et centres de ski distincts des zones d'habitat.

Cette lecture proposée par P. PREAU demeure ambiguë quant à la caractérisation des "stations créées de toutes pièces". Face à l'émergence de phénomènes nouveaux, l'auteur semble quelque peu démuni. Sans doute manque-t-il de recul pour procéder à une analyse permettant de distinguer des caractères généraux dans un ensemble d'expériences singulières pour les mises en œuvre concrètes d'un modèle unique. Au contraire, dix ans plus tard, R. KNAFOU se penche plus particulièrement sur le cas des stations intégrées et propose en conséquence une typologie plus étoffée *« en établissant des distinctions nouvelles et nécessaires au sein de la catégorie des stations créées de toutes pièces »* (KNAFOU, 1978). Au-delà du milieu d'implantation de la station (rural, identifié par la présence d'un habitat permanent et non une altitude – cf. Val d'Isère – ou vierge), l'auteur entend prendre en considération la multiplicité des acteurs impliqués dans la création de la station (acteurs multiples, ou acteur unique quel qu'en soit le statut privé ou public). Sur cette base, R. KNAFOU traite marginalement de la question des *« stations traditionnelles »* considérées comme une catégorie particulièrement vaste mais sans que l'auteur ne s'y attarde et distingue trois types de stations parmi celles *« créées ex-nihilo »* :

- **Les stations nouvelles "sauvages"** : ensemble hétérogène se caractérisant par un développement spontané et désordonné ;
- **Les stations nouvelles "fonctionnelles"** : elles se rapprochent des stations de deuxième génération : plan masse et viabilisation d'ensemble pour une vision globale de l'ensemble. Cependant, les réalisations concrètes reposent sur une multitude de constructeurs privés ;
- **Les stations nouvelles "intégrées"** : financement extérieur et opération d'envergure réalisée par un promoteur unique, elles présentent une forme de cohérence propre aux stations de troisième génération.

Ainsi, la typologie proposée par R. KNAFOU rejoint finalement celle proposée par le SEATM et demeure dans l'esprit du temps. Concomitantes de l'invention d'un nouvel objet d'aménagement du territoire, ces typologies essayent essentiellement d'en fixer les contours afin de disposer des outils pour en étudier la diversité. Ce positionnement a pour première conséquence de privilégier le seul moment de l'implantation des stations pour y trouver les clefs de compréhension nécessaires de leur évolution. Avec le temps, ce type de démarche montre pourtant toutes ses limites. Dans cette lignée, la phase initiale de construction des stations de sports d'hiver est étudiée par C. AMOUROUS (2000) qui part du constat que *« neige et montagne ne suffisent pas à expliquer la carte des stations »*. Pour cet auteur, il faut en effet s'inscrire dans l'histoire longue des sites pour en saisir les processus d'aménagement qu'il anime. Ainsi, il pose presque comme un postulat que *« la tradition de l'alpage habité engendre un espace connu, apprivoisé et investi sur lequel s'installe la modernité du ski de piste »*. S'il nous semble en effet que les conditions d'implantation d'une station dans un contexte territorial donné constituent un facteur à prendre en compte, nous considérons qu'il s'agit d'un principe général d'analyse. La lecture systématique proposée par l'auteur nous paraît cependant sans doute trop arrêtée pour être représentative de l'ensemble des phénomènes constatés dans toute leur complexité. Elle

confine au déterminisme et ne permet en aucun cas d'adopter une lecture dynamique des stations de sports d'hiver.

Or la démarche de compréhension de la diversité des stations dans un cadre général de réflexion, proposée par P. PREAU et R. KNAFOU implique de tenir compte de leur évolution. Dans cette optique, l'ancrage local constitue un critère déterminant. Ces typologies demeurent cependant dans le paradigme fordiste et cette première approche tenant compte des dynamiques territoriales se limite aux conditions de mise en œuvre de ce dernier. Si tous deux tiennent compte du milieu d'implantation des stations, ces dernières demeurent les moteurs du développement. Pour P. PREAU, l'évolution de la montagne s'inscrit dans le contexte fordiste et elle est donc soumise au modèle économique dominant. Dans cette optique, le mouvement ne peut aller que dans le sens de l'adaptation des populations montagnardes et non celle des stations au contexte local : *« le changement de toutes les structures de la société montagnarde reflète alors ce rattachement »* (PRÉAU, 1982). Ainsi, il tend à dissocier deux moments dans la vie de la station : celui de son implantation, qui doit être envisagée dans le prisme de la dynamique locale et celui du développement des sports d'hiver, où l'adaptation apparaît unilatéralement subie par la population. Si les stations peuvent diverger les unes des autres en rapport avec le contexte local de leur émergence, les effets demeurent à sens unique, celui de l'adaptation des populations locales à son fonctionnement. La station demeure la locomotive du développement et le dialogue avec le territoire, unilatéral. Le renversement de ce paradigme par le rôle des territoires dans le développement tel que nous l'avons abordé dans notre premier chapitre propose à la recherche de nouvelles clefs de lecture. Les concepts de trajectoires et de dépendance créatrice permettent dorénavant d'inscrire le fonctionnement de la station en continuité du milieu économique dans lequel elle s'insère. Si nous ne cherchons pas à nier l'impact que le développement touristique a induit sur ses territoires de prédilections, il nous semble important de souligner que les sociétés qui en sont les supports ne sont pas restées inactives. Dans une optique de plus long terme, nous pouvons difficilement nier que les jeux locaux se poursuivent à l'identique et l'intégration territoriale d'innovations qui lui sont extérieures peut prendre du temps. Les territoires se construisent sur le temps long et les stations participent à l'inflexion de leurs trajectoires de développement. La transformation en destination touristique ne peut se limiter à un processus technico-administratif. La notion de dépendance créatrice prend ici, avec le recul, toute sa dimension.

- *L'approche en termes de Système Touristique Localisé*

La démarche de J. PERRET, fondatrice du concept de STL, s'inscrit directement dans la lignée des approches en termes de SPL. L'auteur a pour objectif de *« proposer une interprétation théorique du développement touristique local qui devrait permettre de définir une méthode d'évaluation de la capacité d'adaptation et d'innovation des stations »* (PERRET, 1992). La lecture se veut donc dynamique et se déroule en deux temps forts. Tout d'abord, dans la lignée de P. PREAU et R. KNAFOU, il s'agit d'étudier la phase d'implantation des stations. Dans une optique territoriale, les stations sont envisagées en rapport avec les systèmes productifs préexistants, leur structure et les modalités de leur "ouverture" aux idées externes. Ensuite, pour observer les modalités locales d'appropriation, il conviendra de constater l'évolution du nouveau système productif et son imbrication progressive avec le territoire. Dans ce sens, l'accent méthodologique est mis sur les différents acteurs en présence selon leurs rapports au territoire, leurs stratégies leurs relations et leurs rapports de forces et les formes du système productif auquel ils participent.

En premier, l'auteur considère les processus qui participent à l'importation du tourisme de sports d'hiver sur certains territoires. L'histoire des structures touristiques préexistantes à leur développement constitue un élément déterminant des conditions d'accueil des nouvelles activités. Si celles liées à la neige sont récentes, le tourisme estival (notamment climatique ou thermal) est parfois pratiqué de longue date et il participe à la mise en place d'une capacité d'accueil (non seulement d'un point de vue matériel, mais aussi culturel). Aussi, il est d'ores et déjà possible de distinguer deux chemins opposés conduisant à la construction des stations de sports d'hiver : celui des *« stations pionnières »* où le tourisme hivernal s'inscrit en continuité de son pendant estival et celui de *« la concession »*, en rupture avec le territoire et la société locale. Une troisième possibilité est également identifiée par J. PERRET, celle du « *volontarisme local »*, notamment fondée sur l'interventionnisme communal. Sur la base de ces trois cas d'analyse, deux modèles typiques de STL peuvent être dégagés (cf. figure 2.3 ci-dessous) :

- **La station-village** : forme de redéploiement du capital productif antérieur, elle se caractérise par sa composition constituée d'une majorité de petites entreprises et de travailleurs indépendants. Deux entreprises se distinguent par leur situation monopolistique, celle de remontées mécaniques et celle des moniteurs de ski, l'ESF[86]. Cette économie s'inscrit dans un espace polyvalent, mêlant l'activité touristique à la vie quotidienne des habitants permanents et une planification limitée de son usage. Dans ce contexte, les activités touristiques hivernales s'appuient sur une multiplicité d'acteurs entretenant des relations informelles. Le tourisme prend d'ailleurs souvent une dimension publique avec l'investissement fréquent de la commune dans les remontées mécaniques. Le type station-village emprunte effectivement aux deux scénarios de la station pionnière et du volontarisme local. En ce sens, au tournant des années de la guerre et du Plan Neige, l'intervention publique locale revêt parfois les aspects d'un service public du développement inspiré du modèle du pôle de croissance (souvent en réponse aux attentes des autochtones). Par ailleurs, l'économie informelle peut être rattachée à un système d'emploi essentiellement familial qui intervient dans l'émergence des entreprises. Ce système participe également à un fonctionnement particulier du marché et du code du travail. Au-delà des particularismes, le code partagé constitue également un facteur d'exclusion. Contrairement aux stations intégrées, la production ne répond pas à des contraintes industrielles et donne encore lieu à des combinaisons originales d'un territoire à l'autre. Du point de vue de l'accueil, notamment, on peut constater deux catégories principales de lits banalisés (i.e. entièrement dédiés à un usage marchand), ceux en CVL[87] et ceux détenus et gérés par la population locale, engendrant ainsi une grande diversité. On peut repérer différentes variantes autour de ce type de station : le modèle original de l'intégration villageoise, la station-village en site vierge impliquant une forte participation des acteurs locaux mais aussi une organisation nouvelle et enfin, la système touristique municipal dans lequel la mairie définit globalement le projet de station ;
- **La station *ex-nihilo*** : elle est issue de la mise en œuvre précédemment décrite de la Doctrine Neige et du modèle intégré en site vierge. Comme nous l'avons vu également, elle combine spécialisation hivernale et de l'espace à travers une vision fonctionnelle. Il existe donc une entreprise clairement dominante, mise en place par un aménageur unique dans la dépendance de laquelle se développent de petites

[86] Ecole de Ski Français.

[87] Centre de Vacances et de Loisirs.

entreprises. A travers le couple remontées mécaniques / immobilier, la logique poursuivie est purement capitalistique et les capitaux externes au territoire. Dans ce cadre, la commune concède ses capacités d'aménagement mais supporte tout de même les charges liées aux équipements publics. Les variations autour de ce modèle peuvent alors être considérées comme des particularismes mineurs face au système de production.

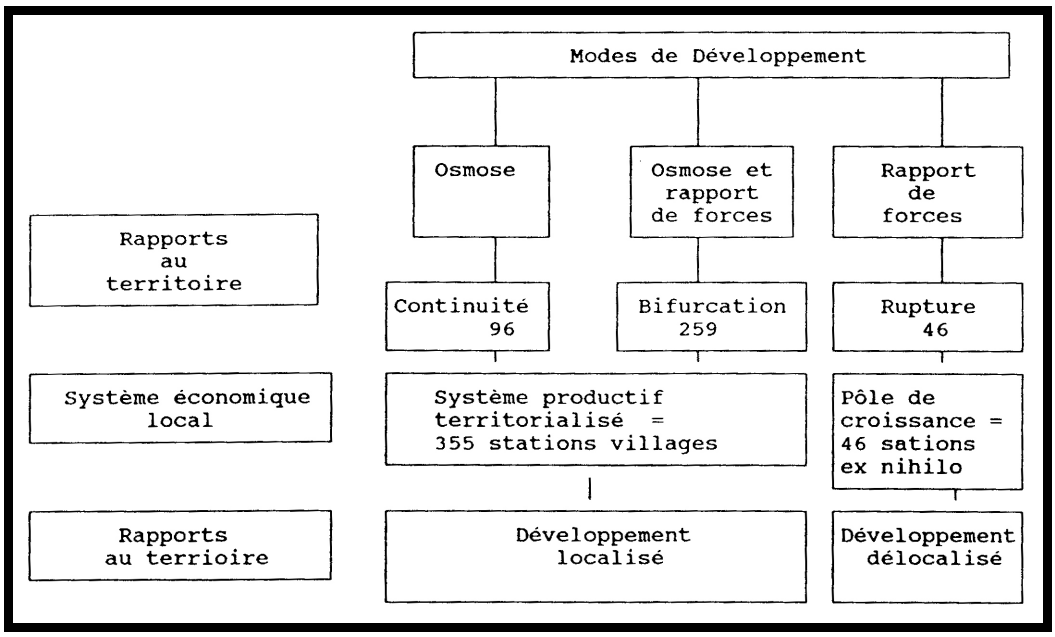


Figure 2.3 : Processus d'émergence des STL

Cependant, cette distinction entre deux types de stations ne représente pas un état figé du développement des sports d'hiver. Les contours des ces catégories vont effectivement être soumis aux évolutions plus générales des contextes économique et politique. Tout d'abord, le développement des stations de sports d'hiver et l'urbanisation des milieux naturels de montagne ne laissent pas indifférent. L'affaire de la Vanoise dès 1969 suivie par le discours de Vallouise en 1977 marquent la remise en cause des stations *ex-nihilo*. Le modèle de développement prôné parallèlement par la Rénovation Rurale insiste sur la prise en compte des populations locales et plus généralement ce que J.P. GUERIN (1984) qualifie de thème de la Sauvegarde, à la fois d'une société et des milieux que cette dernière entretient. C'est dans ce contexte qu'émerge le discours de l'auto-développement, soutenu par le rapport Besson en 1982, mettant en avant le rôle des populations locales et la nécessité qu'elles maîtrisent leur propre développement. En effet, au fil des expériences, les rancœurs envers les stations de sports d'hiver se sont accumulées : soit les collectivités acceptent difficilement leur situation de dépendance, soit elles sont exclues du Plan Neige qui leur refuse implicitement leur droit au développement et l'accès à la modernité[88] (GUÉRIN, 1984). De plus, les fondements économiques des stations sont directement ébranlés par la crise économique des années 1970. Entreprise de transports, les entreprises de remontées mécaniques voient leurs charges augmenter alors même que le pouvoir d'achat de leurs clientèles se restreint. Dans tous les cas, la clientèle de la démocratisation censée remplir les stations n'a pas suivi la progression attendue (GUÉRIN, 1984; PERRET, 1992). De plus, les appartements construits se vendent mal et 1981 est une année de crise

[88] A ce titre, l'expérience de P. LAMOUR (1991) dans la commune de Ceillac au début, puis dans l'ensemble des communes du futur PNR, est significative de la recherche d'un autre développement suite à une mise à l'écart de la part de l'Etat.

immobilière. Enfin, de manière générale, la montagne participe au mouvement de décentralisation initié par le gouvernement socialiste en 1982. Les transferts de compétence depuis l'Etat jusqu'aux collectivités territoriales touchent plus particulièrement les communes montagnardes avec l'adoption le 9 janvier 1985 de la loi Montagne[89].

Cette loi déclare que « *la politique de la montagne a pour finalité de permettre aux populations locales et à leurs élus d'acquérir les moyens et la maîtrise de leur développement en vue d'établir, dans le respect de l'identité culturelle montagnarde, la parité des revenus et des conditions de vie entre la montagne et les autres régions* » (article premier). Pour F. GERBAUX (2000), elle marque le passage du temps des technocrates à celui des politiques et constitue une forme de revanche des élus locaux. Dans le domaine des sports d'hiver, la commune est désignée comme *« autorité organisatrice »* (article 47) et elle a dorénavant une légitimité juridique pour intervenir dans leur développement. Dans ce sens, D. CLARY (1993) affirme que la loi Montagne marque *« une ré-appropriation physique et juridique par les communautés »*. Suite à une **phase de développement**, cette phase peut être qualifiée de **phase de stabilisation** durant laquelle on assiste à un rééquilibrage des pouvoirs entre le national et le local. Si le système de la station-village est directement influencé par les préceptes de la Doctrine Neige, il n'en conserve pas moins ses spécificités et prend des formes variées directement liées à leur émergence dans un contexte forgé par la nature de la dynamique locale. Du point de vue des stations *ex-nihilo*, la lecture de la territorialisation est moins immédiate. Il convient donc de constater avant toute autre chose, l'effacement des frontières du pôle de croissance. Selon J. PERRET (1992), cette dilution de l'intégration est à la fois financière, avec l'intervention d'institutions nationales ou internationales en réponse aux difficultés rencontrées par les aménageurs, et spatiale, avec le développement de la station et de ses satellites qui sont autant de formes d'urbanisation décentralisées. Ces phénomènes se conjuguent aux regains des pouvoirs publics locaux et cela *« favorise une reterritorialisation qui reste toutefois très limitée »*, notamment par les rigidités particulières de la structure productive fonctionnelle. Cette lecture de la dualité des systèmes locaux est également présente dans l'approche en termes de milieux innovateurs qui différencient des Stations-Territoire d'Economie Touristique (STET) et des Stations-Site de Production Touristique (SSPT) (PEYRACHE-GADEAU, 2003). Cette multiplication des catégories de systèmes territoriaux ne nous semble pas présenter d'apport réel à l'analyse. Au contraire, cette vision contribue à une lecture manichéenne des dynamiques de station (l'une en symbiose avec le territoire, l'autre en rupture, mouvements qui ne représentent qu'une partie de la réalité historique de la construction des stations). Si cette distinction paraît en partie fondée, nous privilégierons donc une compréhension des stations de sports d'hiver fondée sur un cadre d'analyse unique, celui de STL, afin de saisir les points de convergences et de divergences de deux dynamiques traditionnellement opposées. Dans ce sens, nous rejoignons la lecture dynamique proposée par L. GAIDO (2002) qui entend considérer les stations comme des districts (en référence à G. BECATTINI). En effet, la phase de stabilisation ne signifie pas l'immobilisme de la montagne. Les années 1990 et les "hivers sans neige", ainsi que le rapport "Lorit" en 1991 (faisant état des difficultés financières des communes montagnardes) sont autant d'éléments qui ébranlent les stations sur leur base même : leur capacité à être des activités génératrices de revenus et de développement local. Ainsi, suite aux deux premières phases de développement / stabilisation sur le plan de l'Aménagement du territoire, un troisième temps s'affirme pour les stations, la **phase de gestion économique**.

[89] Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne (publiée au JO du 10 janvier).

Plusieurs éléments penchent dans ce sens. Du point de vue des clientèles, le passage progressif à des démarches marketing souligne la volonté d'optimiser la commercialisation d'un appareil économique existant. Le droit lui-même est en pleine évolution. La révision de la procédure UTN[90] par la loi DTR et son assouplissement pour les aménagements de faible envergure correspondent à une recherche de flexibilité adaptative plutôt que de procéder à de nouveaux investissements massifs[91]. Dans la même optique de gestion des infrastructures existantes, le droit du domaine skiable jusqu'à présent sous la seule responsabilité du maire du fait de son devoir de police évolue (GOURBINOT, 2006). En effet, auparavant l'entreprise de remontées mécaniques était considérée comme un prestataire de transports et n'assurait qu'un service de montée au sommet des pistes. La sécurisation de la descente n'est pas de son ressort. Si cette distinction est propre à assurer le développement des équipements spécifiques du ski alpin, la tendance actuelle consiste en grande partie à aménager le domaine existant (half-pipe, espaces nouvelles glisses, bosses, etc. tendent à se multiplier) afin d'en accroître l'attractivité. Le droit apparaît comme un simple relief de cette évolution. Tout comme au cours de la phase étudiée par J. PERRET pour expliciter la spécification des systèmes productifs touristiques des sports d'hiver, les stations apparaissent encore aujourd'hui en constante adaptation. Le concept de durabilité notamment participe à un renouvellement général du modèle touristique dans le contexte post-fordiste. S'il est difficile de dater ce glissement d'un paradigme à un autre, il n'en constitue pas moins le contexte idéal pour poursuivre l'exercice d'analyse proposé en mobilisant la grille de lecture des STL. Cependant, l'approche de J. PERRET se révèle essentiellement justificative de la territorialisation d'un système productif défini comme exogène. S'il amène la preuve que l'implication des acteurs locaux dans le fonctionnement des stations de sports d'hiver, il nous semble nécessaire, avant de poursuivre d'apporter des éléments complémentaires qui permettent de caractériser plus précisément les STL parmi l'ensemble des SPL.

1.3. Variations autour du SPL : les spécificités des STL

Ces travaux de thèse s'inscrivent donc dans la lignée directe des recherches initiées au Cemagref de Grenoble dans les années 1990. Depuis les travaux de J. PERRET au début de cette période, le concept a déjà fait l'objet de recherches plus spécifiques afin de caractériser différents STL plus précisément. Ainsi, le thème de la gouvernance territoriale a fait l'objet d'un programme de recherche qui a permis de cerner avec précision le système décisionnel local en lien avec l'activité de la station. En référence à A. BAGNASCO et C. TRIGLIA, la démarche consiste à considérer les STL comme des lieux de régulation qui permettent l'émergence de stratégies collectives. Dans ce sens, V. BOUDIERES, E. MARCELPOIL et F. GERBAUX (2004b) cherchent à identifier les relations entre des acteurs interdépendants et pris dans des relations de pouvoir

[90] A l'origine cette procédure de création d'une Unité Touristique Nouvelle a été instituée par la directive du 22 novembre 1977 en les soumettant à autorisation d'une commission spécialisée. Elle a ensuite été reprise et précisée par la loi Montagne et plus récemment, par la loi DTR, loi 2005-157 du 23 février 2005 relative au Développement des Territoires Ruraux.

[91] On peut cependant émettre des réserves quant aux limites du développement immobilier et à la pertinence de ce type d'ouvertures à l'urbanisation dont les conséquences sont mal maîtrisées, notamment dans le contexte de suréquipement des grandes stations et la prolifération de nouvelles constructions en vue de répondre à l'inadaptation des hébergements à la clientèle actuelle et à l'échec des ORIL (Opérations de Réhabilitation de l'Immobilier de Loisir) ainsi qu'aux exigences de gestion globale du parc locatif par des hébergeurs par ailleurs attiré par le développement des résidences de tourisme en ZRR, Zones de Revitalisation Rurale.

asymétriques, dans la formulation d'un projet de développement. Avant toute chose l'approche en termes de gouvernance consiste donc à clarifier notre lecture du jeu des acteurs et, en conséquence à éclaircir les structures des acteurs en présence. Ainsi, trois grandes catégories peuvent être repérées dans le contexte des stations de montagnes (GERBAUX, MARCELPOIL, 2004) :

- **L'autorité organisatrice** : ce statut est conféré à la commune par la loi montagne. Il correspond à son rôle d'arbitre public de l'intérêt général. A ce titre, elle a toute légitimité pour participer à la coordination des initiatives privées. Du fait de l'article 42 de la loi Montagne, la commune constitue un interlocuteur obligatoire pour les opérateurs de remontées mécaniques. S'il s'agit bien là d'un transfert de compétences aux communes, celle-ci n'est cependant que contractuelle et non impérative : tout se joue dans la négociation avec l'entreprise de remontées contractante, mettant directement en jeu le rapport de force entre ces deux entités fondamentales. L'article 42 se veut un instrument de maîtrise du développement mais il ne constitue en rien une source de pouvoir hégémonique pour la commune (SERVOIN, 1993). Dans tous les cas, l'intervention des pouvoirs publics prend une place majeure et structurante dans la formation des destinations touristiques (BENSAHEL, DONSIMONI, 2001). Elle prendra également une place centrale dans nos recherches. En effet, faute d'avoir la capacité de cerner *a priori* les frontières floues des territoires, notre démarche s'appuiera sur le cadre institutionnel qui supporte le développement touristique ; cadre particulièrement pertinent dans le cas des stations de montagne. Dans ce périmètre restreint, l'analyse s'attachera cependant à décrire la diversité des acteurs en présence ainsi que leurs différentes interactions.
- **La sphère économique** : telle que nous l'avons déjà évoquée, cette dernière ne place pas les entrepreneurs à un même niveau d'intervention. La présence même de remontées mécaniques est garante de la dénomination "stations de sports d'hiver". Par définition ces dernières sont donc fondatrices de l'activité touristique. De fait, ces entreprises jouent un rôle structurant pour la vie des destinations : elle décide de leur ouverture et de leur fermeture. Cependant, elle ne constitue pas non plus une activité unique et entièrement dominante. Sa propre action dépend également des services associés au séjour touristique et donc de prestataires complémentaires. Ceci est également vrai en termes de diversification des activités touristiques, notamment en station-village où le ski peut parfois apparaître comme une simple activité parmi d'autres, notamment à faible altitude pour compenser le manque de neige.
- **La société civile locale** : cette dernière joue un rôle particulier en station de sports d'hiver. En effet, dans le cas des stations intégrées, les résidents secondaires considèrent qu'ils ont supporté la construction des stations (i.e. ils en ont financé le montage en achetant des biens immobiliers qui ont soutenu le développement des remontées mécaniques) et estiment donc avoir toute leur place au sein du débat local concernant leur avenir. Ceci est d'autant plus vrai dans le contexte actuel de croissance des phénomènes de démocratie participative, notamment à l'aune du développement durable (MARCELPOIL, BOUDIÈRES, 2006a).

L'objet environnemental, partagé physiquement par tous représente effectivement un support particulier de cristallisation et de rencontre des stratégies individuelles et collectives : si l'usage peut en être privatif, il constitue également une représentation collective (PEYRACHE-GADEAU, 2006). A ce titre, il est un thème révélateur

de la proximité cognitive des acteurs participant au jeu touristique (MARCELPOIL, LANGLOIS, 2006c). La généralisation de cette proximité à l'ensemble du processus productif n'est d'ailleurs pas sans rappeler l'ambiance territoriale constatée dans les milieux industriels d'émergence des SPL. Cependant, notre objectif ne consiste pas à rechercher à l'identique les caractéristiques du monde industriel pour les appliquer au tourisme. Cette grille de lecture des STL, fondée sur les interactions entre acteurs constitue avant tout **une approche analytique plus qu'une volonté normative**. L'objectif de ces recherches ne consiste pas à reproduire la démarche de nomenclature entreprise par la DATAR dans le domaine des SPL ni à fixer les règles d'une "bonne gouvernance". Au contraire, il s'agit essentiellement d'adopter des clefs de lecture propres à analyser toute la diversité des SPL dédiés à l'activité touristique.

Une dernière spécificité de cette activité doit également être abordée concernant la place occupée par la demande dans la définition d'une destination touristique : sans touristes pas de tourisme ! Cette nécessaire interaction entre la sphère de la production et celle de la consommation nous rappelle en effet que le tourisme est également une activité de service, bien que la logique capitalistique des remontées mécaniques et la vision véhiculée par la Doctrine Neige tende à rattacher l'activité des entreprises de remontées mécaniques à une forme industrielle. La définition complexe[92] proposée par J. GADREY (2000) des activités de service insiste tout particulièrement sur l'implication directe de l'usager dans le processus productif. Une nouvelle fois, il nous paraît cependant nécessaire de préciser les particularités de la production en station. En effet, l'auteur identifie trois logiques structurantes pour les activités de service : la logique d'assistance ou d'intervention, la logique de mise à disposition de capacités techniques et la logique de "live performance" (i.e. simultanéité des processus de production et de consommation) ; notamment, la tendance d'une activité à se rattacher à une de ces trois sphères plutôt qu'à une autre oriente sa distribution spatiale. Dans le cas global du tourisme, il faut cependant reconnaître que la contrainte de localisation des activités est directement limitée par les contours de la station. De plus, le secteur touristique, envisagé comme un ensemble, doit assurer la cohabitation de différentes activités, chacune relevant majoritairement de l'une ou l'autre de ces logiques. Cela implique un rôle particulier et accru des consommateurs dans la définition de la nature de la production des services touristiques. Dans l'optique de la dépendance créatrice, le touriste joue le rôle d'un maillon de communication avec l'extérieur et peut être le porteur d'idées nouvelles.

Dans cette optique, R. KNAFOU (1991) considère que l'émergence d'un lieu touristique réside dans la passation d'un contrat entre les touristes et les populations d'accueil et qu'il coïncide avec l'émergence d'un nouveau territoire ! Dans la continuité de ces réflexions, certains auteurs (CORNELOUP, BOURDEAU, MAO, 2004) parlent de marquage culturel des territoires par leurs pratiquants. Cette thématique, centrée sur la

---

92 *« Any purchase of services by an economic agent B (whether an individual or organization) would, therefore, be the purchase from organization A of the right to use, generally for a specified period of time, a technical and human capacity owned or controlled by A in order to produce useful effects on agent B or on goods C owned by agent B or for which he or she is responsible »*. (GADREY, 2000).

« Tout achat de services par un agent économique B (qu'il soit un individu ou une organisation) devrait donc être l'achat à une organisation A du droit d'usage, généralement pour une période de temps spécifique, une capacité technique et humaine appropriée ou contrôlée par A dans le but de produire des effets positifs sur l'agent B ou sur les biens C de l'agent B ou pour lesquels il ou elle est responsable » (traduit par nos soins).

L'expression "droit d'usage" est soulignée par nous dans la mesure où elle nous semble refléter toute la participation des consommateurs au processus de production des services.

question des sports de nature, fut appliquée dans les stations de sports d'hiver comme les Arcs ou Saint-Pierre-de-Chartreuse (SENIL, 2004). Par ailleurs cette primauté de la demande sur le système productif local se retrouve également dans de nombreuses démarches ayant pour but de définir les stratégies qui doivent être adoptées par les producteurs. On peut trouver nombre d'approches représentant de ce type de démarches rapportées domaine skiable. Elles peuvent être divisées en deux grandes catégories celles qui étudient les clientèles présentes en stations (HUDSON, RITCHIE, SELDJAN, 2004; ORMISTON, GILBERT, MANNING, 1998) et celles qui s'intéressent plutôt aux consommateurs potentiels à capter (WILLIAMS, FIDGEON, 2000). Un courant intermédiaire se dessine également dans la continuité des spécificités liées à la pratique du ski en tant qu'activité nécessitant un apprentissage progressif permettant de faire évoluer les modes de consommation et donc la segmentation du marché du ski (RICHARDS, 1996). Cependant, soit qu'elles veuillent comparer des stations entre elles, soit qu'elles concernent des néophytes, ces études ne permettent pas de penser la spécificité des stations. Même, dans une perspective régionale, la recherche d'éléments de comparaison appelle des catégories d'analyse relativement génériques (UYSAL, CHEN, WILLIAMS, 2000).

De notre point de vue, l'étude des STL s'intéresse essentiellement à la dynamique des producteurs. Il ne s'agit donc plus de définir "ce que veulent les touristes" mais plutôt la façon dont ces attentes sont perçues par les acteurs locaux et la façon dont ils orientent leur action en fonction de cette donnée. Cependant le poids des touristes sur la définition du contenu des destinations ne peut être totalement ignoré. En effet, le regard externe, la recherche d'une altérité peuvent être considérés comme une source de renouvellement du STL. Ainsi, en cohérence avec les analyses menées en premier chapitre, le tourisme, et les opportunités de valorisation des spécificités locales, qu'il offre, peut être considéré comme un catalyseur de la révélation des ressources territoriales. De fait leur valorisation repose également sur la capacité des acteurs à construire une forme collective de production : le tourisme peut donc être considéré comme un opérateur des ressources territoriales. Comme le soulignent les articles précédemment cités, outre la simultanéité production – consommation, le tourisme implique également une distance entre le lieu d'origine des populations et leur lieu de résidence touristique. L'intermédiation de cette distance passe par la notion d'image. Cette dernière présente deux caractéristiques principales : d'une part sa rigidité, *« changing an existing image or creating a new one take time »*[93] (UYSAL et al., 2000) et de l'autre les contraintes organisationnelles qu'elle impose aux acteurs locaux pour en assurer la cohérence (FLAGESTAD et al., 2001).

L'ensemble de ces considérations nous permet donc de différencier les STL des SPL en proposant une lecture originale des propriétés qui leur sont propres :

- **Le tourisme, temps du déplacement** : le client est également un producteur, il constitue un apport constant dans le processus productif et participe indirectement au processus d'innovation réellement porté par les producteurs. Dans le même temps, il porte un jugement direct sur la qualité du produit. Cette simultanéité renforce donc le poids de la sanction du consommateur. La performance productive d'un ensemble d'entreprises touristiques ne repose pas tant sur sa capacité à attirer de nouvelles entreprises que sur celle de créer les prestations et l'image susceptibles d'être attractifs pour les touristes. Dans ce sens, l'unité spatiale de la destination constitue une contrainte dont découlent les deux propriétés suivantes ;

[93] « changer une image existante ou en créer une nouvelle prend du temps » (traduit par nos soins).

- **Le corollaire direct, l'unité de lieu dans la chaîne de valeur de la destination touristique** : du point de vue de l'économiste, le tourisme se présente comme un secteur difficile à cerner par la multiplicité des prestations qu'il implique. En réalité, il s'agit d'un seul et unique produit complexe et, dans une optique lancasterienne, le touriste consomme les attributs de son séjour compris comme un tout composite. Le processus de production associé implique donc une interdépendance des acteurs qui participent tous, dans des domaines différents au même processus productif. Cette interdépendance est directement renforcée par la simultanéité consommation avec la production et l'immédiateté des prestations de chacun. La coordination des acteurs est garante de la nature du produit vendu et de sa qualité. Plus que tout autre, l'activité touristique appelle une forte coordination des acteurs au sein du STL et renforce la pression sur la nécessité de l'action collective ;
- **Rôle fondamental de l'image et de la cohérence entre la vision du dehors et la concrétisation du dedans** : véritable spécificité du tourisme, l'image de la destination est à la source de son attractivité. En ce sens, la spécificité des territoires, leur identité reconnue par les acteurs locaux qui en sont les vecteurs, constitue une source majeure de compétitivité. L'assimilation d'une destination de tourisme avec l'image de la spécificité territoriale peut alors représenter un avantage différenciatif majeur. Dans cette optique le phénomène territorial est prégnant de la création de valeur touristique. Cependant, comme nous l'avons évoqué, l'image constitue également une forme de production en tant que telle (rigidité) et elle renforce la nécessaire coordination des acteurs par une mise en cohérence de leurs actions afin de limiter les écarts dans la consommation des touristes entre le produit perçu et le produit reçu.

2. Les STL face à l'évolution du contexte global : quel avenir pour les stations de sports d'hiver dans un contexte post-fordiste ?

Aborder le sujet du tourisme sous l'angle de sa durabilité implique de le considérer dans le prisme du développement durable. Or, en 1992, il est ignoré par la communauté internationale réunie à l'occasion de la Conférence de Rio sur le développement et l'environnement. Il a fallu attendre 2002 pour qu'enfin, le tourisme soit pris en compte, d'une part du fait de la participation active de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) au Sommet Mondial du Développement Durable qui s'est tenu à Johannesburg, et d'autre part à travers l'Année Internationale de l'Ecotourisme. Cette reconnaissance internationale du tourisme résulte de différentes initiatives. Si ce foisonnement est une richesse, il constitue également une source de confusion quant à la définition du tourisme durable : tourisme doux, vert, rural, de nature, écotourisme ou encore agritourisme, autant de formes de l'activité touristique qui revendiquent leur durabilité. Il apparaît donc nécessaire de faire le point sur les caractéristiques de ce tourisme durable qui se trouvent dans les différentes déclarations.

2.1. Le tourisme durable, un formatage du tourisme rural

Suite à la Conférence de Rio, on assiste à une véritable mobilisation des acteurs internationaux du tourisme pour la reconnaissance de l'importance économique de leur activité et pour son inscription dans la durabilité. Dès 1995, une Conférence Mondiale fut organisée à Lanzarote : *« The World Conference on Sustainable Tourism attracted more than 1000 participants from 75 countries, including government representatives and the representatives of all major international organisations. »*[94] (MARIN, 2003). Il en résulta la formulation d'une Charte du Tourisme Durable (CONFÉRENCE MONDIALE DE LANZAROTE, 1995). Depuis, les réflexions se sont poursuivies jusqu'à une participation active de l'OMT au Sommet de Johannesburg, et furent notamment marquées par l'élaboration d'un Code Mondial d'éthique du tourisme en 1999 (OMT, 1999). Pour saisir la nature du tourisme durable, en premier lieu, ce sont donc les discours sous leurs différentes formes qui importent : déclarations politiques, documents administratifs ou encore codes et chartes dont le but est d'encadrer, de gérer, d'animer et de promouvoir le secteur touristique. La notion de développement durable étant d'origine internationale, c'est tout d'abord à cette échelle qu'il faut chercher la production de textes relatifs à la durabilité du tourisme. Cependant, dans ce contexte, la France, première destination touristique mondiale[95], ne pouvait se tenir à l'écart de cette réflexion. Ainsi, au niveau national, il existe un discours spécifique, illustré notamment par l'élaboration d'une Charte nationale d'éthique du tourisme (SET, 2001) en écho au Code Mondial de l'OMT, donnant sa propre dimension au tourisme durable. Pour bien saisir toutes les particularités de cette définition, il est nécessaire de se pencher également sur la production de documents à cette échelle.

---

[94] « La Conférence Mondiale sur le Tourisme Durable a attiré plus de 1000 participants de 75 pays, incluant des représentants gouvernementaux et des représentants des organisations internationales majeures » (MARIN, 2003).

[95] Source : statistiques de l'OMT, http://www.world-tourism.org/market_research/facts&figures/latest_data/tita01top15._07-02pdf.pdf, consultée le 16/01/2003.

On pourra notamment remarquer que la différence de points de vue pour apprécier spatialement les inégalités de développement se traduit, d'un côté, par les rapports entre pays du Nord et du Sud et, de l'autre, par l'opposition entre milieux urbains et ruraux. En effet, l'intérêt porté à la durabilité de l'activité touristique trouve ses racines dans la participation de l'activité touristique au développement économique et social. Cette mobilisation du tourisme par les politiques d'aménagement du territoire est ancienne et elle est toujours d'actualité dans le tourisme durable. Si la stratégie de la politique nationale du tourisme concerne l'ensemble du territoire, au titre de sa participation au développement durable (objectif 2), elle réduit le *« rééquilibrage du territoire touristique »* à *« l'organisation et la structuration de l'offre touristique en milieu rural »* (SET, 2002). Ce faisant, le Secrétariat d'Etat au Tourisme (SET) met directement en avant les zones rurales. Elles sont effectivement concernées à double titre par le tourisme durable : d'une part, parce qu'elles expriment un besoin de développement et, d'autre part, parce qu'elles sont détentrices d'aménités environnementales et sociales (préoccupations spécifiques de la durabilité). Cette préservation relative des territoires ruraux constitue une reconnaissance de la capacité des acteurs locaux à maîtriser leur développement. Pour bien comprendre l'importance de ce retournement de situation, il faut regarder les politiques d'aménagement touristique passées. L'espace rural, vidé de ses habitants par l'exode des années 50, est considéré comme incapable d'assurer par lui-même son adaptation aux nouvelles contraintes économiques représentées par le modèle fordiste. Ainsi, face à des zones considérées comme sinistrées, il s'agit de mettre en œuvre une politique de "rénovation rurale" qui s'illustre notamment, dans le cas du tourisme, par les aménagements montagnards et balnéaires.

Le rejet actuel de cette pratique fordiste du développement se fonde sur la mobilisation d'une grille de lecture territoriale des phénomènes économiques. Cependant, la situation précaire des zones rurales, notamment dans le cas du tourisme où le but est clairement de se conformer aux désirs d'une clientèle susceptible d'apporter un complément de revenu, fait craindre une démarche proche de celle passée même si les références théoriques ont évolué. Finalement, à travers le rejet d'un modèle de développement fordiste, c'est surtout un modèle de développement s'inspirant d'une lecture territoriale des dynamiques économiques qui se profile. Au-delà de grands principes de durabilité mobilisables par n'importe quelle forme d'exploitation économique, et *a fortiori* touristique, le tourisme laisse entrevoir une organisation générale du tourisme en milieu rural. En effet, ce dernier est riche en initiatives qui se sont développées de manière éparse et le tourisme durable constitue un cadre unificateur fondé sur une valeur commune : l'authenticité. Il est un moyen de formatage du secteur touristique en espace rural pour répondre à des besoins particuliers.

2.1.1. Le tourisme, un instrument du développement durable.

L'existence d'une réflexion spécifique sur la durabilité d'une activité, comme le tourisme, est un signe de son importance d'un point de vue économique. Dans un premier temps, nous constaterons qu'un consensus entre les différentes autorités semble s'établir sur ce point : le tourisme constitue une opportunité de développement. Cependant, au-delà du consensus, un second temps de notre approche sera consacré à la présentation des divergences émergeant quant à la nature des inégalités contre lesquelles il faut lutter.

- *Le tourisme comme vecteur de développement.*

Le tourisme, du fait des ressources qu'il valorise, est une activité propice au développement économique d'une majorité de régions défavorisées. En effet, il ne suppose pas la présence d'une ressource spécifique. Si le tourisme peut prendre des formes différentes selon les lieux et le choix des éléments locaux susceptibles d'être valorisés, dans tous les cas, il est possible de l'implanter. Là où les hommes vivent ou ont vécu, il existe des traces de leurs activités ; là où l'environnement est vierge, il est possible de l'aménager pour y implanter de nouveaux équipements de loisir (comme les stations de sports d'hiver en haute montagne) ou tout simplement pour favoriser l'accès à cette nature préservée. Ainsi, il n'est pas surprenant que le tourisme soit envisagé comme une solution à privilégier pour le développement des régions souffrant d'un handicap naturel telles que les zones de montagne ou insulaires. Cependant, les réflexions internationales relatives à l'expansion du phénomène touristique sont de nature beaucoup plus générale. Elles témoignent d'une opportunité de développement global, à l'échelle de la planète. En effet, que ce soit suite à la Conférence de Rio en 1992 ou lors de celle de Johannesburg dix ans après, les déclarations relatives au tourisme se justifient surtout, à renfort de statistiques et de prospective, parce que le tourisme *« est un phénomène de portée mondiale […] ainsi qu'un important élément de développement »* (CONFÉRENCE MONDIALE DE LANZAROTE, 1995). C'est avant tout le poids des échanges qui est mis en avant : en 1995, P. SHACKLEFORD (2002), alors responsable environnement et planification à l'OMT, affirme que le tourisme est la troisième industrie d'exportation mondiale ; et en 2002, le rapport rédigé par l'OMT à l'occasion du Sommet Mondial du Développement Durable (SMDD) avance que ce secteur d'activité représente 7,9 % des exportations et constitue ainsi la première source internationale d'échange de services (OMT, 2002a). Outre la reconnaissance du poids actuel du tourisme, les prévisions mises en avant indiquent une forte croissance. En 1995, le Secrétaire Général de l'OMT estime que *« international tourism will double by the year 2010 »*[96] (ENRIQUEZ SAVIGNAC, 1995), cette tendance du secteur est encore revue à la hausse en 2002 et l'OMT envisage une multiplication par trois à l'horizon 2020 (OMT, 2002a).

Toutes les autorités ne raisonnent pas à l'échelle internationale, mais, en France, la déclinaison des discours aux différents niveaux que sont la nation, la région, et le département, nous apprend que l'objectif visé à travers le tourisme demeure le développement. Au niveau de l'Etat, le projet politique formulé par le Secrétariat d'Etat au Tourisme (SET) est sans équivoques à ce propos. Au premier rang des objectifs, la nécessité de *« favoriser la reconnaissance du rôle économique et social du tourisme »* et en second lieu, il est clairement indiqué que le but poursuivi est *« d'encourager l'activité touristique dans un objectif de développement durable »* (SET, 2002). Cette double volonté d'action résulte sans aucun doute d'une conception précise du tourisme en tant que *« vecteur majeur d'aménagement du territoire et de développement local »* (DEMESSINE, 2000). En Rhône-Alpes, par exemple, le tourisme est particulièrement présent puisque la Région estime être *« la deuxième […] en termes de destination touristique avec 160 millions de nuitées »*[97]. Dans ce contexte, maintenir le niveau des performances actuelles constitue un objectif en soi. Cependant, la répartition des activités n'est pas uniforme à l'échelle du département. En Isère, le secteur est nettement moins développé. Selon le *Schéma de développement touristique départemental* produit par le Conseil Général, l'Isère se place au

[96] « le tourisme international doublera d'ici l'année 2010 ». La quantification du phénomène touristique de l'OMT se fonde sur une unité particulière : le nombre annuel « d'entrées internationales de touristes » (OMT, 2002a).

[97] Contrat de plan Etat – Région 2000-2006.

treizième rang parmi l'ensemble des départements français et représente seulement *« 10 % du poids économique de Rhône-Alpes, en termes de consommation touristique »*. Dans ce cadre le tourisme porte des espoirs importants, il représente la forme de *« valorisation optimale, porteuse d'activité et d'emploi »* : un secteur à développer.

Comme nous le montrent ces exemples locaux, à travers le consensus sur l'importance économique du tourisme et sur son intérêt dans un objectif de développement, des divergences d'appréciations apparaissent : chaque échelon évalue la situation du tourisme à son propre niveau. Dans la continuité logique de cette démarche, les bénéficiaires des politiques de développement touristique ne peuvent qu'être envisagés sous des angles différents.

- *Inégalités spatiales Nord – Sud et urbain – rural : une vision à deux échelles.*

Tout comme le développement durable, le tourisme durable trouve son origine dans une prise de conscience internationale. Suite à la conférence de Rio, c'est donc sur ce terrain que les responsables du tourisme veulent être reconnus. Dans ce contexte, ce qui pose problème c'est la *« contribution du tourisme au développement des pays du Sud, et l'équité de ce développement »* (DUBOIS, CERON, 2000). Saisir l'importance des rapports Nord – Sud à travers les déclarations internationales n'est pas chose aisée. Cette logique est prégnante à l'ensemble des déclarations, ne serait-ce que parce que dans son analyse du tourisme l'OMT ne considère que les échanges internationaux. Or, ils sont souvent à sens unique : même si les Pays en Voie de Développement (PVD) peuvent se révéler être des destinations prisées, l'origine des touristes ainsi que la maîtrise locale du secteur touristique se trouvent en grande partie dans les pays industrialisés. On retrouve un des schémas classiques de l'économie du développement dans lequel, faute de moyens pour assurer une valorisation autonome de leurs ressources, les pays les plus vulnérables sont susceptibles de subir la mainmise de l'industrie des pays développés. Pour réellement comprendre les déclarations internationales relatives au développement du tourisme, il faut les interpréter dans ce contexte.

Dès lors, des propos, même de nature générale, prennent un sens particulier dans l'écho que renvoie la situation des PVD. La nécessité de faire face à la domination économique qu'ils subissent apparaît sans cesse sans qu'elle soit obligatoirement citée de manière explicite. Dans les chartes relatives au tourisme élaborées successivement en 1995 et en 2002, plusieurs thèmes attirent particulièrement l'attention. En premier lieu, la volonté de ne pas établir des relations à sens unique est une dimension fondamentale du document : *« la contribution active du tourisme au développement durable présuppose nécessairement la solidarité, le respect mutuel et la participation de tous [et] doit se baser sur des mécanismes efficaces de coopération »* (CONFÉRENCE MONDIALE DE LANZAROTE, 1995). Cette coopération doit prendre place à tous les niveaux (de l'international jusqu'au local) et à de nombreuses occasions depuis les échanges de techniques ou d'expériences jusqu'à l'orientation des politiques de mise en place du tourisme. Dans un second temps, la volonté de "protection" des populations locales est révélatrice de la vulnérabilité de l'objet des mesures proposées. Le principe est indiqué dans le plan de mise en œuvre final du SMDD : il est nécessaire *« d'aider les communautés d'accueil à faire en sorte que les visites d'attractions touristiques soient pour elles aussi lucratives que possible, tout en ayant aussi peu d'incidences négatives que possible sur leurs traditions, leur culture et leur cadre de vie »* (OMT, 2002b). La dimension économique est un élément capital de compréhension. En

effet, si le but de toute politique de développement est d'améliorer le niveau de vie des populations visées, dans le cadre de la vulnérabilité, la capacité à capter une nouvelle source de revenus prend une signification singulière. Il s'agit d'une remise en cause de l'attitude des pays industrialisés face aux PVD et c'est bien à ces derniers que s'adresse la communauté internationale en promouvant *« un partage plus équitable des bénéfices et des charges engendrés par le tourisme »* (CONFÉRENCE MONDIALE DE LANZAROTE, 1995). Plus globalement, que ce soit du point de vue de la coopération ou de celui de l'équité, ce qui prime dans la réflexion internationale, c'est l'éthique qui va accompagner la mise en place de l'activité touristique. D'ailleurs, c'est cette dénomination qui va être choisie par l'OMT en 1999 : *« Code Mondial d'Ethique du Tourisme »* (OMT, 1999).

De même que les autorités internationales divisent le monde entre Nord et Sud, la politique française va cibler certaines zones et ce découpage est effectué à l'échelle de son territoire. La séparation entre tourismes durable et éthique dans le discours national est ainsi révélatrice de cette démarcation. En effet, si ces termes apparaissent tous deux, ils recouvrent des réalités bien distinctes. La notion d'éthique, plus récente, apparaît avec la Charte nationale d'éthique du tourisme rédigé en 2001. La France agit dans la continuité de sa participation à l'élaboration du Code mondial afin de traduire nationalement *« la volonté de promouvoir […] un tourisme international équitable, responsable et durable, au bénéfice partagé de tous les partenaires »* (SET, 2002). Cependant, l'action française semble s'arrêter aux déclarations. En effet, il existe bien un label "tourisme et éthique" lié à cette Charte mais les huit mesures qui la constituent (six actions et deux principes) sont d'ordre très général et il est difficile de juger de leur application concrète ! De plus, ce label n'a pas été attribué au-delà du cercle des premiers signataires de la Charte et son existence même ne semble plus préoccuper qui que ce soit (à la date de rédaction de cette thèse elle est d'ailleurs introuvable sur le site du Secrétariat d'Etat au Tourisme). Enfin, il est effectivement possible de constater une dimension éthique du tourisme durable dans la continuité de la logique d'auto-développement. Cependant, le discours national propose une vision exclusive de la production et de la consommation. D'un côté, il faut éduquer le consommateur afin qu'il ne porte pas atteinte à l'environnement **naturel** ; de l'autre, les acteurs locaux doivent conserver la maîtrise de leur développement et de leur environnement **économique** (ces réflexions correspondent d'ailleurs aux pratiques d'aménagement fordistes décrites précédemment dans le domaine des sports d'hiver).

La durabilité du tourisme plus que son éthique occupe une place importante dans le discours français s'inscrivant clairement dans une optique développementaliste. Comme nous l'avons vu, associer tourisme et développement durable constitue le deuxième objectif de la stratégie de la politique nationale du tourisme. Si on se penche plus avant sur le contenu des actions proposées à ce titre, il n'existe aucune équivoque quant aux territoires qui sont visés. En effet, le premier axe de cet objectif a pour but *« le rééquilibrage du territoire touristique »* (SET, 2002) et il vise notamment *« l'organisation et la structuration de l'offre touristique en milieu rural et de moyenne montagne »*. Par la suite, les territoires ruraux sont omniprésents dans les mesures déclinées sous cet axe. On remarquera notamment que sous la dénomination *« promouvoir l'ensemble du territoire français »*, le but est essentiellement de favoriser le développement du tourisme en milieu rural. L'action mise en avant dans cette mesure est effectivement la campagne "Tourisme de pays" qui *« constitue le point de départ d'une action visant à forger une identité touristique commune à l'ensemble de la France rurale »*. En ciblant ce type d'espace, la politique touristique s'intègre au discours traditionnel de l'aménagement du territoire dont le but est la rénovation des zones rurales. Délaissées, à l'écart des activités économiques dominantes, peu

peuplées, pour ces régions, le tourisme apparaît alors comme une voie de développement possible, notamment en tant que complément des revenus tirés de l'agriculture.

Comme nous l'approfondirons ultérieurement, cette restriction du tourisme durable aux territoires ruraux est d'une importance capitale. Elle constitue une orientation de la dimension économique du développement durable qui est indissociable de ses deux autres composantes que sont les aspects sociaux et environnementaux. Ainsi, pour mieux comprendre toutes les implications de ce choix national, il est nécessaire de se pencher tout d'abord sur la logique que sous-entend le discours relatif à la durabilité. Dans cette démarche, distinguer discours internationaux et nationaux s'avère particulièrement difficile tant ils s'imbriquent l'un dans l'autre.

2.1.2. Tourisme et durabilité.

Intégrer le tourisme au développement durable ne signifie pas seulement qu'il peut être un instrument utile pour répondre aux besoins des générations présentes mais aussi qu'il ne doit pas compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le corollaire de cette volonté est l'identification des dangers potentiels que représente ce secteur d'activité. L'expérience passée a notamment révélé les dérives du tourisme de masse et nous verrons tout d'abord comment la conscience de ces menaces influence la structuration de l'offre touristique dite durable. Dans la continuité de cette réflexion, nous constaterons dans un second temps que ce mode d'exploitation n'est que le témoin d'une interprétation des rapports entre les activités humaines et leur environnement qui va fortement peser sur la nature de la production touristique. De fait, le troisième temps soulignera que les produits issus du tourisme durable mettent en avant leur authenticité autant au niveau des processus de fabrication que du type d'offre.

- *Tourisme durable et dérives du tourisme de masse.*

Un discours particulier sur le tourisme durable n'existe pas uniquement pour le potentiel de développement qu'il représente, mais aussi parce que sa croissance n'est pas sans danger. Si le tourisme est une opportunité, il est également une menace et il faut prendre *« en compte [sa] croissance rapide et continue, aussi bien passée que prévisible […] et ses effets puissants tant positifs que négatifs »* (OMT, 1999). Or, si la durabilité a pour but d'inscrire l'activité dans le long terme, il n'est possible de raisonner que par rapport à l'expérience passée. Ainsi, le tourisme durable se veut une rupture avec *« des modèles touristiques obsolètes et à fort impact »* (OMT, 1999) et entend proposer un *« nouveau modèle économique »* (SET, 2002). Pour comprendre ce que signifie cette innovation, il est nécessaire d'en présenter les caractéristiques par rapport aux dérives qu'a connues le tourisme de masse tant d'un point de vue environnemental, qu'économique et social : J.P. LOZATO-GIOTART (2006) parle alors de *« tourisme "Attila" »* derrière lequel rien ne repousse.

En premier lieu, c'est la nature qui a le plus durement été touchée par le développement du tourisme. Les origines de ces dégradations sont nombreuses. Les aménagements nécessaires à l'accueil des touristes (équipements de loisirs, hébergements et infrastructures) dévorent les espaces ; l'arrivée d'une population surnuméraire de touristes entraîne une augmentation du volume des déchets domestiques et d'eaux usées, ce qui complexifie leur recyclage ; enfin, la concentration des flux de visiteurs amplifie ce dernier problème et conduit à une surcharge globale sur les écosystèmes (notamment dans le cas

particulier des parcs naturels où la qualité environnementale attire les visiteurs dont un trop grand nombre est susceptible de perturber la vie sauvage, d'endommager la flore…). Pour préserver l'environnement face à ces attaques, il est possible de distinguer deux types d'actions. Certaines visent à traiter les symptômes en diminuant l'impact des activités : stations d'épurations, centres de tri des déchets ou encore adoptions de moyens de mobilité "douce". D'autres tendent à modifier les pratiques de production du tourisme. Le but principal d'une telle action est de garantir un *« tourisme maîtrisé »* (SET, 2002), contenu. Pour y parvenir, le moyen essentiel consiste à mettre en place une forme de *« tourisme moins concentré [et] plus diffus »* (DEMESSINE, 2000). En effet, pour que les activités se déroulent dans de bonnes conditions, *« We need to realize that there are limits : limits to the number of visitors in the same place at the same time ; limits to the patience and welcome of our hosts ; and limits to the number of persons who can visit natural sites »*[98] (ENRIQUEZ SAVIGNAC, 1995). Comme nous le montre cette affirmation, la diffusion du tourisme est susceptible de répondre largement aux abus du tourisme de masse et constitue en soi une vision d'ensemble d'un tourisme *« respectueux de l'environnement, des cultures, des traditions et des hommes »* (DEMESSINE, 2000). Par ces caractéristiques, le tourisme durable est une forme de tourisme à taille humaine qui se rapproche fortement du tourisme doux (PERRET, 1998). Cette orientation est d'ailleurs cohérente avec l'objectif français de développement des zones rurales car ce sont sans aucun doute les plus enclines à mettre en place ce type d'offre.

Le tissu économique de ces territoires en tant que tel se révèle plus propice à sa mise en œuvre. Peu habité, l'espace rural est surtout en retrait par rapport aux flux économiques et il est délaissé par les grandes entreprises qui n'y trouvent ni la main d'œuvre, ni les infrastructures nécessaires à leur activité. Par le passé, cette situation fut à l'origine d'une vision condescendante des milieux ruraux. Vidés par l'exode, économiquement sinistrés, ils doivent être pris en main afin d'assurer leur rénovation. De ce point de vue, l'intervention extérieure semble être la seule solution pour pallier l'incapacité locale à initier le développement. De plus, les équipements d'accueil et de loisirs nécessaires pour recevoir et attirer un grand nombre de touristes représentent des investissements importants. Les acteurs locaux ne disposant pas de moyens suffisants, la porte fut grande ouverte aux investisseurs extérieurs qui s'imposent dans l'économie. Dans cette situation, d'une part la proportion des bénéfices tirés de l'exploitation des ressources locales perçue par les populations autochtones est mécaniquement minorée et, d'autre part, cette mainmise sur l'économie les prive également en partie de leur capacité à contrôler leur destin. Ce problème de "taille critique" n'est pas ignoré par le tourisme durable qui entend faciliter *« l'accès aux marchés et à l'information commerciale, ainsi que la participation des entreprises locales naissantes, notamment des petites et moyennes entreprises »* (OMT, 2002b). En effet, si la micro-entreprise ou la PME semblent être privilégiées, elles apparaissent surtout à travers les mesures visant à favoriser leur réunion afin d'assurer un développement local du tourisme. Ainsi, s'il est nécessaire de *« donner un cadre spécifique au regroupement des professionnels du tourisme […] il s'agit ici de donner aux élus et professionnels de territoires peu denses et de petites stations, la possibilité d'agir ensemble »* (SEATM, 2000a).

[98] « Nous devons réaliser qu'il y a des limites : limites au nombre de visiteurs au même endroit au même moment ; limites à la patience et au bon accueil de nos hôtes ; et des limites au nombre de personnes qui peuvent visiter un site naturel » (traduit par nos soins).

Cependant, traiter cette coopération du seul point de vue de l'effet mécanique afin de remédier à un problème de taille, dans le cadre d'une politique de développement local semble insuffisant. Elle constitue une reconnaissance de la capacité des zones rurales à impulser une dynamique de développement. Pour bien comprendre cette évolution du discours, il est primordial de se pencher sur sa logique et de ne pas négliger la grille de lecture que constitue l'économie territoriale surtout car elle prend une teinte particulière associée aux préoccupations environnementales de la durabilité.

- *Une vision particulière des rapports entre l'homme et son territoire*

La volonté d'associer *« tous les acteurs du développement aux processus décisionnels »* (DEMESSINE, 2000) signifie qu'il est nécessaire de prendre en compte le rôle des populations locales dans leur ensemble pour influer sur la trajectoire que va suivre l'économie. En effet, leur force n'est pas le fait d'acteurs isolés, mais résulte de leur capacité à donner une dimension collective à leur action. Cette possibilité est abordée par l'économie des territoires à la base des théories du développement local présentées dans notre premier chapitre. À la racine des performances entrepreneuriales se trouve la synergie entre les différentes entreprises qui s'établit sur la base de multiples échanges allant de l'information jusqu'à la main d'œuvre. C'est cette dynamique qui fait apparaître le territoire comme un tout dépassant la somme des acteurs qui le composent.

Pour former cet ensemble territorial, deux dimensions de l'économie sont fondamentales : socioculturelle et temporelle. En effet, à l'origine des liens qui se tissent entre les différents acteurs locaux, se trouve la construction d'une culture commune au fil de l'histoire. Les valeurs qu'elle véhicule jouent un double rôle : catalyseurs des échanges d'une part et régulation sociale d'autre part. Dans cette dynamique, la tendance des acteurs est d'adopter des pratiques de productions communes et de participer ensemble à la construction d'un savoir-faire commun et spécifique. Cependant, au-delà des composantes historiques et sociales du développement, sa durabilité pointe du doigt l'importance de l'environnement. Dans le contexte de cette réflexion, il est légitime de s'interroger au sujet de l'influence du milieu naturel sur le processus de constitution de la spécificité territoriale ; c'est-à-dire, de se questionner sur la façon dont la nature contribue à la formation de l'ensemble socio-économique auquel participent les acteurs. Or, à travers le tourisme durable, cette question ne peut être laissée de côté. D'une part, l'attachement territorial des pratiques n'est pas ignoré puisque *« les activités touristiques doivent être conduites en harmonie avec les spécificités et traditions des régions et pays d'accueils »* (OMT, 1999). D'autre part, il prend en compte l'impact de l'environnement dans la mesure où il s'agit d'améliorer la qualité de la vie : *« tourisme should assist people to lead healthy and productives lives in harmony with nature »*[99] (SHACKLEFORD, 2002). Pour mieux comprendre ce triptyque activités, milieu socioculturel et environnement naturel, dans lequel les pratiques économiques s'insèrent, il est utile de se pencher sur le concept d'écotourisme. En effet, celui-ci est de nature à nous éclairer car il s'intéresse aux sociétés humaines dans la mesure où elles appartiennent à un écosystème.

De plus, cette référence n'est pas un choix arbitraire, elle apparaît de façon explicite à maintes reprises dans les documents relatifs au tourisme durable. En effet, *« le tourisme de nature et l'écotourisme sont reconnus comme des formes particulièrement*

[99] « les gens à mener des vies saines et productives en harmonie avec la nature » (traduit par nos soins).

enrichissantes et valorisantes de tourisme » (OMT, 1999). De cette considération à l'assimilation entre tourisme durable et écotourisme, il n'y a qu'un pas que certaines autorités n'hésitent pas à franchir. Ainsi, le Sommet Mondial pour le Développement Durable affirme qu'il faut permettre aux *« communautés autochtones et locales de se développer grâce à l'écotourisme »* (OMT, 2002b). D'ailleurs confondre les deux concepts n'est pas une démarche absurde. L'ONU a en effet déclaré que 2002 serait à la fois année internationale de l'écotourisme et année internationale *« en vue d'un développement durable des régions rurales de montagne [et] a ainsi établi un lien au moins virtuel entre le développement durable des régions rurales et écotourisme »* (BAUMGARTNER, 2002). Les participants au Sommet mondial de l'écotourisme considèrent quant à eux que l'écotourisme constitue une "avant-garde" qui *« a joué un rôle prépondérant dans l'introduction des pratiques de durabilité dans le secteur touristique »* (SOMMET MONDIAL DE L'ÉCOTOURISME, 2002). Ainsi, nous reconnaissons que le tourisme durable dépasse la seule logique de l'écotourisme (CLARIMONT, VLÈS, 2006). Dans son application notamment, le concept paraît relativement limité en ne tenant compte essentiellement d'un critère unique de capacité de charge de l'environnement. Cependant, il n'en demeure pas moins un ancrage philosophique du tourisme durable (par ailleurs, l'écotourisme tend également à s'ouvrir à des préoccupations plus globales en s'appuyant sur le développement du discours relatif au tourisme durable).

Dans ce contexte, il est intéressant d'approfondir l'étude de l'ensemble de cette déclaration pour mieux comprendre les éléments clefs de l'écotourisme. Si la nature y tient une place importante, elle n'est pas un objet isolé et l'environnement est entendu au sens large du terme. Il est question d'un écosystème global auquel les hommes appartiennent. Leur place dans cet ensemble est définie selon un mécanisme proche de la constitution des territoires en économie puisqu'elle se fonde sur une spécificité *« culturelle associée à beaucoup d'espaces naturels, surtout en raison de la présence historique de communautés locales et indigènes dont certaines ont conservé leur savoir et leurs us et coutumes traditionnels qui, pour beaucoup, ont prouvé leur durabilité à travers les siècles »* (SOMMET MONDIAL DE L'ÉCOTOURISME, 2002). Dans la continuité de cette logique, le tourisme durable a pour dessein de *« renforcer, alimenter et encourager la capacité qu'a la communauté d'entretenir et d'exploiter ses compétences traditionnelles »*. Les particularismes locaux constituent donc des éléments centraux de la politique de tourisme durable. Leur respect est le signe *« d'une production authentique adaptée aux spécificités locales »* (MANZIONE, 2000). Cette recherche d'authenticité est une dimension forte, de nature à influencer le type de prestations touristiques. Elle pèse non seulement sur les savoir-faire mis en œuvre mais aussi sur l'environnement et sur la société locale. Dans ce contexte, l'offre de loisirs "parachutés", sans lien avec le milieu dans lequel ils prennent place, devient obsolète. Ainsi, en prenant place en zone rurale, le tourisme durable valorise une production spécifique.

- *Authenticité et produits du tourisme durable.*

Les produits du tourisme durable s'articulent autour de cette authenticité et peuvent être déclinés selon deux axes. Au premier plan de la durabilité se trouve la prise en compte de l'environnement. Non seulement ce dernier se révèle comme un objet à respecter, mais il est également considéré comme un facteur d'attraction de la destination touristique. Selon cette double qualification, les prestations qui entretiennent un contact direct et respectueux avec une nature préservée sont donc privilégiées et constituent une véritable *« offre au naturel »* (SET, 2002). Mais ce milieu naturel ne peut être compris que

dans le cadre des sociétés humaines et de leurs pratiques traditionnelles. Ainsi, l'offre touristique tend également à valoriser les productions issues des savoir-faire spécifiques élaborés localement.

Tout d'abord, le contact avec l'environnement est très largement présent à travers l'ensemble des activités de pleine nature. Parmi les quatre grands types de filières identifiées par l'Etat, il en effet possible de constater que trois s'y rapportent directement : *« itinérance (tourisme fluvial, équestre, randonnée pédestre, ski de randonnée…) »*, *« aventure (sports d'eau-vive, via ferrata… »* et *« nature et remise en forme (golf, thalassothérapie, sports nautiques, plongée…) »* (SET, 2002). Cependant, dans cet éventail d'alternatives qu'offre l'environnement, les formes de tourisme plus douces sont privilégiées. La randonnée notamment est une offre typique du tourisme durable (SEATM, 2000a, mesures 40, 41 et 44) car elle est proche de son support naturel ce qui permet de profiter pleinement de ses qualités. En effet, cette proximité est perçue à travers la possibilité de pratiquer un tourisme de contemplation, voire d'observation, des paysages, de la faune et de la flore.

En soi, l'environnement naturel constitue un objet digne d'intérêt. C'est pourquoi, il est souhaitable de *« développer les produits de découverte de la nature »* (SEATM, 2000a). Si la sensibilisation des visiteurs participe à la protection de l'écosystème, elle peut également être considérée comme une prestation touristique. Les activités proposées sont considérées comme des vecteurs d'information et les touristes allient l'apprentissage à la détente et aux loisirs. Les exemples de ce type de produits, allant de l'hébergement (hôtels au naturel ou Gîtes Panda) jusqu'aux aménagements ludiques (sentiers pédagogiques, botaniques ou encore écomusées), sont nombreux.

Or cette offre touristique ne peut se fonder que sur un environnement de qualité. L'interprétation des rapports hommes – territoire propre au tourisme durable que nous avons abordée précédemment, nous a appris que cette qualité était inséparable des activités humaines traditionnelles. En milieu rural, ces dernières émanent notamment du monde agricole. En effet, la présence de paysans depuis le Moyen-Age, ainsi que leurs pratiques, de fait, en contact direct avec la nature leur confèrent une place centrale. Selon M. DEMESSINE (2000), leur rôle est directement lié au tourisme durable puisque *« les agriculteurs sont au cœur des dispositifs de préservation et d'attractivité [des] territoires »*. Il est question d'une agriculture multifonctionnelle dont les missions peuvent se décliner selon trois catégories allant de « la production, à la gestion de l'espace, [et] à la préservation de l'environnement » (DEMESSINE, 2000).

Dans cette logique, la volonté de *« développer l'agritourisme »* porteur *« d'un fort potentiel de développement »* (SEATM, 2000a) est primordiale. Cette démarche implique que les produits traditionnels soient privilégiés. De l'exploitation agricole du territoire naît le terroir. Ce dernier est le reflet du lien entre les activités humaines et l'environnement. La qualité de l'un ne peut exister sans l'autre et pour assurer une production authentique issue des territoires ruraux, ces deux facteurs sont à prendre en compte. Non seulement, les matières premières utilisées sont tirées d'un milieu naturel préservé, mais, ensuite, elles sont également transformées par l'usage de savoir-faire locaux. De plus, cette spécificité des productions peut être étendue à l'ensemble des activités traditionnelles. Ainsi, la volonté de *« généraliser les démarches qualités »* en milieu rural passe notamment par la coordination de *« la démarche-qualité dans le secteur touristique [au sens strict du terme] avec celles concernant les productions agricoles et artisanales »* (SEATM, 2000a). En fait, c'est

l'ensemble des aménagements locaux du cadre de vie des populations qui est susceptible d'être valorisé. Le patrimoine bâti tout particulièrement se trouve au centre des attentions. D'une part, il constitue une marque des pratiques économiques et sociales locales. Tel est le cas des fontaines ou fours à pain à usage collectif qui sont autant de signes de la participation de la communauté sociale aux activités locales. D'autre part, l'habitat propre à chaque région est mis en avant car *« les bourgs et villages traditionnels »* (SEATM, 2000a) constituent des marques spécialement visibles de l'adaptation aux contraintes imposées par l'environnement tant au niveau des matériaux utilisés que des techniques de construction et des particularités architecturales. Entre savoir-faire et aménagements, en fin de compte, c'est l'ensemble de la culture qui est mise en avant pour témoigner de l'authenticité de la société locale. Cela passe notamment par la valorisation des événements rythmant la vie du territoire, depuis les marchés jusqu'aux fêtes traditionnelles, et du folklore qui les accompagne.

L'authenticité fondatrice du modèle apparaît dans l'ancrage territorial des produits. Ainsi, le discours du « tout patrimonial » revendiqué par le tourisme durable n'est pas seulement le signe d'une volonté de transmission et donc de préservation inhérente au modèle durable, mais également celle de construire un tourisme dans le prolongement du territoire (si le territoire était une personne, alors son patrimoine ferait partie intégrante de cette personnalité ; il en constitue la continuité). Plus que l'industrie productrice de loisir, c'est le territoire lui-même qui est l'objet de la production touristique. Cette vision doit être rapprochée des travaux initiés par P. BOURDEAU (2003) sur la nature de l'ici et de l'ailleurs à travers le tourisme et les rapprochements réciproques de ces deux notions. Ainsi, l'ailleurs ne se définit plus comme aux premiers temps des stations comme une opposition ludique à un quotidien fait de contraintes. Au contraire, il correspond à une recherche d'un quotidien renouvelé, une vision mythifiée de l'ordinaire des milieux ruraux (PERRET, 2002). Plus comme de simples destinations, ils portent également les valeurs d'un espace de vie, aménagé et hérité des populations qui l'habitent. Nous retrouvons ainsi l'imaginaire explicité précédemment de la symbiose entre une communauté rurale, ses activités et les milieux naturels ; triptyque illustré à travers la notion de patrimoine mobilisée par les politiques de tourisme durable (hérité du passé et à transmettre) comprise selon trois grandes dimensions qui sont autant de types de ressources territoriales :

- Patrimoine naturel : dans une optique patrimoniale, c'est la nature en tant que construit issu des rapports entretenus entre les hommes et leur espace. Sa préservation et son état actuel sont donc plus directement liés aux activités humaines qu'à une donnée naturelle en tant que telle. La préservation relative de cet environnement en zone rurale les distingue donc des zones urbaines où il tend à se dégrader et justifie donc des activités de pleine nature qui peuvent se combiner avec des prestations de découverte et de sensibilisation à son histoire et à son entretien.
- Patrimoine économique : ce lien entre activités humaines et environnement justifie également la valorisation des produits issus des savoir-faire locaux, notamment ceux dits « de terroir ». Ces derniers apparaissent comme une matérialisation de ce lien et sont les témoins à la fois de la qualité de la nature dont sont issues les matières premières et des savoir-faire utilisés pour les transformer tout en respectant cet environnement.
- Patrimoine culturel : les savoir-faire, ainsi que leur transmission, reposent essentiellement sur une communauté humaine qui habite cet espace. Les signes de la culture partagée localement sont donc eux aussi concernés par la valorisation

durable du milieu rural. Ainsi, cette forme de tourisme met en avant les manifestations folkloriques, le patrimoine bâti caractéristique (qui constitue également un signe de l'adaptation au contexte naturel) ou encore l'ensemble du « petit » patrimoine de la vie quotidienne que l'usage en soit collectif (four à pain, fontaine…) ou privé (cadrans solaires dans le Queyras).

Au-delà d'une nature préservée, les pré-requis locaux à la mise en place d'une offre typique de tourisme durable sont nombreux. Si ces exigences ont tendance à limiter le nombre de territoires susceptibles de choisir une telle voie de développement, le tourisme durable tend au contraire à prendre une place croissante dans le discours relatif au développement. Dans cette situation paradoxale, l'ensemble des zones rurales ont une propension à se tourner vers cette forme de tourisme quelque soit la situation locale préexistante. C'est pourquoi, l'interprétation du tourisme durable par les acteurs locaux est primordiale pour en compléter notre définition.

2.2. Aménités et authenticité, sources de renouvellement du modèle de station

Dans ce sens, le modèle durable marque clairement une rupture avec le passé fordiste du tourisme. Plutôt qu'une rupture avec le territoire, l'activité touristique doit dorénavant composer avec ce dernier dans la mesure où il constitue une force. Plus qu'une évolution du modèle de développement du (et par le) tourisme, il s'agit donc d'une opposition directe. Tel que proposé dans notre premier chapitre, le modèle de tourisme durable repose sur une logique de spécificité plutôt que de généricité. Or, comme nous allons l'aborder, force est de constater que la multiplication des destinations particulières n'est pas sans poser de problèmes. De plus, cette dynamique de développement mobilise directement des ressources par ailleurs fondatrices du construit territoriale. Ainsi, notre démarche étudiera avec attention les dérives possibles liées à la généralisation du modèle de tourisme durable.

2.2.1. Dépasser la compétitivité du modèle fordiste : vers une redéfinition des performances productives

Telles que présentées ci-dessus, les préoccupations du tourisme durable s'inscrivent dans un souci de renouvellement du modèle touristique existant. Il est non seulement question de changer les modes de production afin de les conformer aux exigences du tourisme durable, mais également de renouveler l'offre de produits touristiques. La lecture classique de cette évolution se fonde généralement sur l'approche proposée par R.W. BUTLER (1980) du cycle de vie des destinations touristiques : premières expériences (*« exploration »*) extérieures et initiatives locales diffuses (*« involvement »*) constituent les deux premières étapes qui président à une phase de croissance et de massification du fait touristique (du *« development »* jusqu'à la *« consolidation »*) avant de rentrer dans une phase de *« stagnation »*. Cette dernière étape représente le moment où la destination atteint sa capacité maximale tendant à une dégradation des ressources fondatrices de son attractivité, notamment ses ressources naturelles. Se pose alors la question du déclin ou du renouvellement de ces facteurs de succès pour les lieux de vacances. Ainsi, cet article de R.W. BUTLER constitue une avancée importante dans l'étude de la relation du tourisme avec son environnement : la durabilité apparaît comme garante du succès de l'activité touristique. Plus que de critères généraux et abstraits concernant d'hypothétiques besoins des générations futurs, il s'agit d'une réalité économique très concrète. Cependant, outre que ces conclusions s'adressent essentiellement à des stations

touristiques (et donc une forme relativement concentrée de production qui pose des problèmes particuliers ne se rencontrant pas dans les mêmes termes sur des ensembles géographiques de plus grande taille au sein desquels l'activité touristique est diffuse), plusieurs critiques fondamentales peuvent leur être adressées. Tout d'abord, l'aspect mécanique d'une courbe de développement et de ses différentes étapes obligatoires n'est pas sans rappeler le déterminisme de la courbe de ROSTOW. De plus, l'auteur centre son analyse sur le seul environnement naturel sans tenir compte de la cohérence et de la globalité des produits vendus au sein d'une destination. Ainsi, le mode de production de masse qui paraît naturel à l'auteur constitue en tant que telle une forme de cohérence productive dont l'efficacité est aujourd'hui remise en cause. Enfin, une critique généralement répandue du modèle de R.W. BUTLER réside dans le constat des différents éléments qui composent une destination et des dynamiques propres qu'ils connaissent. Ainsi, dans un même lieu touristique, il est possible d'observer une phase complexe de *« maturité »* (HOVINEN, 2002) durant laquelle *« growth, stagnation, decline and rejuvenation may coexist »*[100]. Dans le contexte des stations issues du modèle fordiste, notre propos s'intéressera donc tout particulièrement à la cohabitation de ces différents produits et plus particulièrement aux interactions qui peuvent exister entre les différentes étapes du développement.

L'analyse du post-fordisme par P. CUVELIER (1994) fait apparaître cette évolution comme une conséquence inéluctable, et constatée, du modèle fordiste. La massification des pratiques touristiques et l'inclusion d'un nombre croissant d'individus conduisent nécessairement à une diversification des pratiques touristiques qui tendent à se diversifier. Le résultat consiste en la formation d'un « *marché patchwork »* représenté par la multitude des demandes individuelles. Face à cette évolution, la réaction première des destinations de tourisme repose sur une personnalisation de la demande *via* une offre mosaïque, un *« sur-mesure de masse »*. Cependant, cette logique ne conduit pas à un réel renouvellement des modes de production et de l'offre, notamment d'un point de vue qualitatif. Ce qui compte alors, c'est la combinaison variée des produits touristiques. Vis-à-vis des stations de montagne, les travaux de D. BRILLARD (1999; 2000) peuvent être interprétés dans ce sens. L'auteur propose en effet de comparer les niveaux de prix en station en fonction des "bundles" offerts par ces dernières. L'analyse permet ainsi de constater la diversité des gammes de stations. Cependant, l'analyse demeure celle de produits standards et directement comparables les uns aux autres. Finalement, elles conduisent essentiellement à mettre en avant une typologie de la cohérence de l'offre en station des points de vue des domaines skiables et de la qualité des hébergements. Cela tient en grande partie aux variables disponibles pour mener des analyses, notamment du point de vue des domaines skiables, seulement décrits sur la base de variables génériques. La variété des hébergements apparaît également difficilement appréhensible, au-delà de caractéristiques génériques de classement (plus particulièrement les différents niveaux de prestation hôtelière), dans une approche quantitative à grande échelle. Néanmoins, ces données constitueront des fondations nécessaires au cadrage de notre analyse qualitative. Ainsi, nous rejoignons P. CUVELIER (1994) considérant que cet angle d'attaque permet difficilement de comprendre la croissance de la diversité de l'offre touristique. L'auteur considère effectivement que le post-fordisme constitue une remise en cause fondamentale des bases de la compétitivité issue du modèle fordiste. La diversité de la demande laisse la place à des stratégies de compétitivité non plus fondées sur le seul critère de prix (permettant la massification et rendu possible grâce aux économies d'échelle), mais aussi

[100] « croissance, stagnation, déclin et rajeunissement peuvent coexister » (traduit par nos soins).

sur la qualité. Tel que nous l'avons présenté, le tourisme durable s'inscrit dans cette recherche d'un nouveau modèle de développement : *« le tourisme devient diffus, il privilégie l'authenticité et le petit nombre (c'est-à-dire la qualité) vis-à-vis des grandes migrations »* (CUVELIER, 1994). Dans notre cadre d'analyse, cette assertion sera interprétée comme la valorisation de la spécificité des multiples territoires et des ressources territoriales associées.

Le terrain d'analyse de P. CUVELIER est le littoral espagnol, produit de l'aménagement fordiste par excellence. Même si l'auteur constate que ce mode de développement est dépassé, il affirme également que le littoral, en tant que destination de tourisme, n'est pas mort. En cela, il rejoint E. AGUILO, J. ALEGRE et M. SARD (2005) qui affirment des formes de persistance du modèle fondateur (ici dans les Baléares) : cette résistance se fonde sur une clientèle finalement peu différente de l'ancienne mais recherche effectivement des produits nouveaux et une croissance de la qualité (ici analysée seulement à travers une montée en gamme). Ces conclusions soulignent ainsi que les mutations du modèle fordiste doivent également tenir compte de la structuration du marché touristique qu'il a induite. Les ressources génériques sur lesquelles se fondait l'attractivité des destinations (dans le cas du littoral selon le modèle des 4S, sea, sex, sun et sand, et dans le cas de la montagne environnement vierge, paysages, pentes et neige) n'apparaissent plus comme les seuls critères et ne suffisent plus à assurer le succès du développement touristique. Chez P. CUVELIER (1994), ce raisonnement s'appuie sur une dissociation entre le support géographique et les multiples modalités de sa valorisation. Il affirme ainsi qu'après une phase d'exploitation industrielle, la campagne trouve ainsi dans le post-fordisme une nouvelle place. Finalement, cette période se caractérise par un renversement du "rapport de force" entre des stations – pôles de croissance censés diffuser le développement dans le milieu rural et ce dernier qui devient aujourd'hui un nouveau facteur de compétitivité par le mécanisme des avantages différenciatifs. Si l'un n'est pas exclusif de l'autre, c'est bien la relation entre ces deux entités qu'il faut observer. Cette situation interroge directement la dynamique d'ancrage territorial des objets hérités du fordisme et dont dépend leur capacité à mobiliser les ressources spécifiques du territoire.

Il ne s'agit donc plus de penser le développement par les moyens de production mais plutôt de *Cultiver les aménités rurales*[101] (OCDE, 1999). Sens relativement signifiant pour le tourisme comme nous l'avons déjà évoqué, ce dernier jouant le rôle d'un opérateur de la ressource territoriale, incitant à sa mise en valeur (confrontation de l'altérité locale au marché externe) et créant du lien entre les produits à travers l'image de la destination (elle-même participant à la compétitivité de cette dernière en la spécifiant). Dans l'optique d'une concurrence entre lieux touristiques, la contrainte de localisation étant assumée, la recherche d'une *« différenciation durable »* (telle que décrite dans notre premier chapitre, c'est-à-dire non soumise à la mobilité des facteurs) fait de spécificité territoriale un enjeu majeur du développement touristique. En effet, *« l'économie touristique est certes fondée sur des produits relativement banalisés, mais ce que l'on appelle en marketing les avantages concurrentiels est essentiellement construit sur des différenciations territoriales »* (ESCADAFAL, 2004). En effet, comme le soulignait J. VIARD (2000) à la dixième université

[101] Si le thème général des aménités n'est pas au centre de notre propos, il convient de constater la convergence de ce thème actuel du développement avec la réalisation du modèle de tourisme durable (FRANCOIS, 2003). Cependant, comme nous le verrons par la suite, nous privilégierons plutôt l'emploi du concept de ressource territoriale à celui d'aménité. En effet, comme nous le verrons par la suite, ce dernier a surtout fait l'objet de recherches sur sa dimension "naturelle" tendant à ignorer la dimension construite de l'environnement (et plus généralement en lien avec la construction d'autres ressources territoriales, savoir-faire, terroirs, etc) et la dimension identitaire locale de ces construits.

d'été du CNRTER[102], le tourisme est le moment du déplacement, celui de la rencontre entre une image et une réalité. Ainsi nous sommes face à deux dimensions : le lieu et son image. Le lieu implique un rapport relativement rigide à l'espace (si l'échelle peut changer, un lieu touristique se construit autour d'une certaine continuité spatiale ou au moins de régularités) vers lequel l'image permet d'attirer de potentiels touristes. Si certains produits peuvent paraître relativement banalisés, il s'agit d'étudier les modalités de leur spécification et les liens qui peuvent se créer entre différentes formes de production. Ainsi, notre propos s'intéressera directement à une offre de produits spécifiques et à leur capacité à être une source de développement économique. Là où l'approche marketing considère les attributs territoriaux comme une offre non marchande, une vitrine des biens et services vendus, nous préférons étudier comment le territoire peut être une source de valeur ajoutée[103] pour certains produits touristiques.

2.2.2. Spécification généralisée et risques de banalisation

La dimension spécifique est étudiée de manière générale par V. PEYRACHE-GADEAU et R. RAYMOND (2005). Une dimension centrale des approches du tourisme en termes territoriaux consiste à interroger la participation des acteurs. L'initiative des actions en particulier constitue un angle d'attaque privilégié : qu'elle soit exogène ou endogène, les processus de développement qui en découlent sont de natures différentes. Les auteurs identifient ainsi deux dynamiques et les opposent deux à deux selon qu'elles répondent à des logiques de conservation (initiative exogène) ou de développement (initiative endogène). Les exemples proposés de la conservation, notamment le PNR[104], peuvent en tant que tels être discutés : non seulement, une telle démarche peut trouver son origine dans le milieu local (le PNR demeure tout de même une démarche contractuelle entre communes), mais surtout, elle peut participer à la construction d'une attractivité nouvelle et recherchée par certains acteurs (paradoxe bien connu dans les Parcs Nationaux, théoriquement entièrement voués à la conservation, LASLAZ, 2005). De fait, les auteurs traitent essentiellement des formes de labellisation et de reconnaissance de la spécificité plutôt que de la réelle initiative des projets. En parallèle, les projets de développement locaux semblent d'ailleurs particulièrement limités à des "slogans". En réalité, la volonté de se focaliser sur la seule initiative masque une propriété fondatrice des particularités de l'objet touristique : la présence nécessaire d'un regard exogène incarné par le touriste. Aussi, si nous convenons avec V. PEYRACHE-GADEAU et R. RAYMOND qu'il convient d'étudier les modalités locales d'appropriation de la spécificité, il nous semble également fondamental de considérer que cette dernière se définit par rapport à une clientèle touristique. Dans une optique de développement économique, cette dernière est définie comme une catégorie générique dont

---

[102] Centre National de Ressource du Tourisme en Espace Rural.

[103] Dimension que l'auteur n'ignore d'ailleurs pas puisqu'il indique que *« cet élément de l'offre n'est en fait « marchandisé » que par le biais des autres produits »* (Escadafal, 2004).

[104] Les conclusions des auteurs quant à la compréhension de cet outil institutionnel de la part des acteurs locaux nous semblent également être le fruit d'une interprétation un peu rapide. Souvent, la recherche de cette forme de labellisation territoriale s'inscrit dans une double volonté (parfois un peu schizophrène) : d'une part, elle est recherchée à des fins de développement local, et de l'autre, elle constitue une défense vis-à-vis de l'extérieur tout en refusant l'idée d'admettre les atteintes de la population locale à son patrimoine (ce dont elle est supposée incapable dans la mesure où c'est elle qui l'a construit et l'entretien). Ainsi, le PNR peut parfois être considéré par les acteurs locaux comme une forme de frein injustifié et ponctuel à leur propre action sans pour autant qu'ils le remettent fondamentalement en cause. De plus, force est de constater que l'action d'un PNR peut parfois se révéler très orientée en fonction des acteurs et de leur usage de l'environnement, entraînant par-là même des situations conflictuelles. De fait, et comme nous le préciserons dans nos analyses de terrain, le point de vue change selon le groupe d'acteur observé et les formes de son activité.

l'attraction doit être généralisée[105]. La question se pose alors de l'instauration d'un dialogue entre des stratégies de spécificité et leur contact avec un marché uniformisant.

Or dans une vision des inégalités de développement opposant rural et urbain, nous verrons tout d'abord que dans le cas du tourisme durable, il est avant tout question de produire des aménités rurales susceptibles de séduire une clientèle d'origine urbaine. Si cette posture implique, en amont, de ne valoriser que les spécificités « vendables » et donc tend à accroître la concurrence entre les différents territoires, nous questionnerons également, en aval, les effets de ces tensions marchandes croissantes sur l'évaluation de la valeur des ressources territoriales. J. BESSIERE (2000) oppose ainsi *« un processus de construction externe à caractère touristique et un processus interne de patrimonialisation »*. De fait, des interférences entre ces deux dynamiques sont inévitables et demandent une compréhension plus approfondie.

- *Généralisation du modèle touristique et concurrence territoriale*

Dans le dessein de maximiser l'attractivité des destinations, il s'agit de conduire des enquêtes afin d'étudier la demande et la satisfaction des touristes. La démarche en la matière apparaît de manière fréquente dans le cadre des politiques d'appui à l'activité touristique qui se penchent directement sur la question par le biais d'études de clientèles internes et externes. Les premières ont pour objectif d'établir un diagnostic touristique du territoire. Pour réaliser ce projet, elles s'intéressent aux clientèles présentes sur le territoire afin de connaître leurs points de satisfaction et là où elles souhaiteraient voir des améliorations. Les secondes se préoccupent d'un public plus large et dans une optique différente : les gens n'étant pas présents sur le territoire concerné par l'enquête, on cherche non seulement à savoir comment ils voient cette région éloignée et surtout ce qui pourrait les y attirer. Cependant, afin d'y parvenir, les clients potentiels sont directement recherchés dans les grands centres urbains plus ou moins éloignés de la destination concernée. La question à laquelle il s'agit de répondre est la suivante : quelle vision de la région peuvent avoir des individus qui en sont éloignés ? Le fait que cet avis soit recherché auprès d'une clientèle urbaine est un signe de la domination que cette population exerce : il s'agit avant tout de donner un contenu objectif à ses demandes. Par le biais des enquêtes et des études, ces souhaits deviennent ainsi des priorités de développement déterminées scientifiquement. Ainsi, *« à force d'observer la même clientèle, ces attentes deviennent des attributs objectifs, donc indiscutables »* (PERRET, 2002). Par la suite, les moyens pour mettre en œuvre ce modèle ont essentiellement pour vocation de normaliser les territoires et de faire accepter ce mode de valorisation. En ce qui concerne le tourisme durable, il est particulièrement surprenant de constater la duplicité de l'attitude politique envers les zones rurales. Inspirés par les théories territoriales et du développement par le bas, les processus de développement du tourisme durable entendent s'appuyer sur une démarche de type "bottom-up" reconnaissant la capacité des populations locales à prendre en charge leur avenir. Malgré cette volonté affichée, il n'en demeure pas moins que le thème de l'éducation des

[105] S'il existe des segments de marché privilégiés par certaines stations de sports d'hiver (par exemple celles qualifiées de "familiale", mettant en place des prestations d'accueil adaptées et l'adoption pour certaines d'un label "Petits Montagnards" ou bien celles cherchant à attirer une clientèle sportive comme Tignes et la création de l'espace "S.P.O.T." (hors-piste sécurisé) ou plus largement le développement des espaces "nouvelles glisses"), ces stratégies d'adaptation à un segment particulier s'inscrivent en complément d'une attractivité plus large. Ces seuls segments ne suffisent pas à assurer le fonctionnement de la station mais se révèlent indispensables à sa bonne santé économique.

acteurs de terrain apparaît comme une nécessité et *« pour pallier [aux] problèmes relevés par les techniciens du tourisme, de nombreuses actions de formation, de sensibilisation, sont lancées, partout, pour améliorer la compétence professionnelle »* (PERRET, 2002), notamment sur le thème récurrent de la qualité.

A court terme, ce type d'investissement paraît rentable dans la mesure où il jouit d'une réserve de clientèle proche et parce qu'il répond à ce titre à une demande pour des loisirs qui se développent à l'aune de la fréquentation de proximité et du morcellement des séjours touristiques (quand on ne parle pas tout simplement d'excursionnisme). Vues sous cet angle, les aménités qui se situent *« au carrefour d'une demande qui s'affirme et d'une offre qui s'élabore doucement »* (BEURET, KOVACSHAZY, 2002) peuvent être considérées comme un vecteur d'objectivation de l'offre touristique rurale. Elles permettent de généraliser cette démarche car elles constituent un dénominateur commun pour désigner l'ensemble des attentes externes envers les territoires ruraux. De plus, les aménités sont ouvertement considérées à travers le prisme d'une demande d'origine urbaine. Effectivement, dans une optique de développement divisant les inégalités entre urbains et ruraux, le principal instrument de domination est la capacité pour les uns de transférer des revenus vers les autres. Ce qui justifie donc la nécessité de répondre à la demande urbaine, c'est qu'elle détient un pouvoir d'achat dont les zones rurales sont susceptibles de bénéficier. Selon l'OCDE, les *« aménités font l'objet d'une demande croissante liée à l'élévation du niveau de vie des citadins qui consacrent plus de temps et d'argent au profit de la campagne »* (OCDE, 1999). Cependant, cette affirmation n'explique en rien quelles sont les motivations des personnes d'origine urbaine pour faire le choix spécifique des zones rurales. Aussi, nous proposons d'approfondir les éléments de définition d'une telle demande afin d'en étudier l'impact sur les territoires.

- *Marché et territoire : des temporalités divergentes*

Si ces territoires se révèlent attractifs, c'est sans doute parce qu'ils apparaissent en contrepoint des milieux urbains, dont ils sont un "négatif". Face à l'urbanisation et à l'artificialisation de l'espace et des modes de vie, ils proposent un environnement relativement préservé et un mode de vie qui semblent moins stressant. Selon M.-C. Kovacshazy, la demande envers les zones rurales est constituée d'un ensemble de fonctions *« sanitaires, de régénérescence physique et morale, [...] sociales, [...], historiques, [...], identitaires pour bon nombre d'entre nous, symboliques et pérennes »* (KOVACSHAZY, 2001). En fin de compte, c'est une certaine population qui projette une image sur un espace et *« qui cherche auprès d'un monde mythifié les valeurs que la ville et la vie quotidienne ne semblent leur apporter »* (PERRET, 2002). Cette idée d'une vision externe appliquée sur un territoire rappelle l'idée d'une destination touristique. En effet, selon J. Viard, ce qui caractérise particulièrement le phénomène touristique, c'est le moment de la rencontre entre l'image et la réalité *« où le corps va sentir les odeurs, va voir les choses qu'il connaît déjà »* (VIARD, 2000). Afin de poursuivre ce raisonnement, nous pouvons envisager que les aménités se révèlent être une interface entre une certaine demande sociale et les possibilités de la réaliser concrètement. Ainsi apparaît le risque de "plaquer" sur des territoires existants une spécificité imaginaire et en décalage avec les réalités locales. Les conséquences d'une telle position nous semblent devoir être envisagées sous deux angles. D'une part, en donnant un contenu objectivé à l'offre de tourisme se pose la question des aménités standard produites par les territoires : que penser alors de la multiplication des labellisations fondées sur l'origine géographique telles que les AOC fromagères ou les Parcs Naturels Régionaux ? Si le critère de spécificité ne constitue pas un critère de distinction des

territoires alors leur attractivité risque de reposer sur le nombre d'aménités vendues plutôt que sur leur qualité. Cette réflexion pose donc le problème du rapprochement d'un modèle de qualité spécifique avec celui de la productivité générique. Dans quelle mesure la généralisation de la différenciation par la spécificité devient-elle une caractéristique standard du développement touristique ? De plus, la recherche d'aménités "à tout prix" peut conduire à des conflits, à des oppositions locales fortes relatives à l'identité locale, à la manière dont elle est mise en scène pour être mise en vente, et à la folklorisation de l'identité locale qui peut découler de sa transformation en produit touristique.

En effet, une nouvelle fois la nature identitaire et culturelle de la ressource territoriale doit nous amener à observer ces phénomènes avec prudence. L'arbitrage marchand peut se révéler déstabilisant et remettre en cause la capacité de renouvellement des ressources spécifiques : la valeur fixée par le marché peut être différente de celle escomptée par les acteurs locaux. Nous sommes donc face à deux possibilités diamétralement opposées. La première est celle d'une reconnaissance marchande particulièrement positive qui incite l'émergence de nouvelles ressources territoriales (et favorise donc celle d'un panier de biens) alors que la seconde débouche sur un arbitrage défavorable et pose la question d'une "déprime territoriale". A terme, ce problème de décalage semble plus inéluctable encore. Il faut en effet rappeler que dans le cas des ressources territoriales, le marché n'en donnera qu'une valeur contingente[106] alors que par définition ces dernières tendent à inscrire par nature leur valeur dans la pérennité de la dynamique territoriale. Si leur valeur relative peut évoluer au cours du temps, nous ne pouvons certainement pas affirmer que cette variation se fera au même rythme que celui du produit touristique (cf. notamment l'interprétation du cycle de R.W. BUTLER par BENSAHEL et al., 2001). Dans l'hypothèse d'une "déprime territoriale", cela signifie, qu'à terme se pose la question de la capacité de cette forme de développement à participer au renouvellement des ressources. Quid donc de la durabilité réelle de cette forme de développement ? Afin de saisir les tenants et les aboutissants de cette question, la complexité des produits, donc les multiples jeux d'acteurs associés à leur production et leurs intérêts divergents, constitue une dimension fondamentale de notre approche.

2.2.3. Complexité de la production touristique rurale et jeux des acteurs

Dans ce sens, nous interrogeons des STL et donc nous montrons un intérêt pour des systèmes productifs particuliers reposant sur un support territorial. Ainsi, notre démarche se démarque d'une approche en terme de "territoire touristique" (telle que la proposait par exemple le colloque « La culture, vecteur du développement des territoires touristiques[107] et sportifs »). En effet, cette dénomination de l'objet nous semble à la fois trop vague et totalitaire vis-à-vis de la diversité des activités articulées au sein d'un même territoire. En revanche, il est particulièrement riche d'étudier l'insertion de l'activité touristique dans une dynamique économique plus large par rapport à son rôle d'opérateur des ressources territoriales (ce qui permet également de considérer des situations extrêmes de formes de STL et de tenir compte comme c'est le cas pour les sports d'hiver de la présence d'une entreprise dominante et structurante). De plus les études fondées sur le territoire touristique présentent une orientation qui n'est pas la notre malgré tout leur intérêt : la territorialisation des activités de loisir, notamment dans le cas des activités de pleine nature. L'objectif

[106] Nous n'approfondirons pas ici les débats sur la notion de valeur (usage, échange, etc.).

[107] Souligné par nous.

consiste alors à délimiter les territoires investis par différentes activités afin de saisir les enjeux socio-spatiaux qui animent les relations entre différents acteurs. Nous préférerons lire l'ancrage territorial des STL non pas comme leur emprise spatiale, *« l'espace des pratiques »* (BOURDEAU, MAO, 2004) mais bien comme une interaction de différentes formes d'activités au sein de l'activité touristique. De la sorte, notre approche territoriale sera circonscrite *a priori* au territoire communal, significatif pour les espaces supports de stations de sports d'hiver. Il constitue donc le périmètre au sein duquel nous étudierons l'évolution du modèle de production touristique (en tenant également compte de la question du partage de cet espace et de l'inclusion ou de l'exclusion des acteurs).

- *Développement économique : une place pour la valorisation de la qualité environnementale*

Comme nous l'avons vu, la nature tient une place particulière dans la redéfinition de la valeur attachée à la période post-fordiste, notamment parce que les auteurs se positionnent quasi unanimement dans la continuité de l'approche proposée par R.W. BUTLER. De fait, les approches s'intéressant aux questions de durabilité touristique traitent en grande partie du thème des aménités dans leur forme "naturelle". L'objectif central de ces études consiste dans un premier temps à étudier les modalités d'innovation dans la prise en compte de l'environnement. A.M. HJALAGER (1997) propose ainsi une réflexion fondée sur les différentes mesures prises par les entreprises afin de préserver la nature. Elle conclut qu'au-delà de l'adoption de règles génériques (telle que la norme ISO 14001 souvent mobilisée dans les stations de sports d'hiver), les entreprises lient l'acceptation des innovations avec les perspectives de croissance envisagées : concrètement, le tourisme durable apparaît bien comme une nouvelle manière de valoriser les ressources appelant de nouveaux produits. Dans une vision régionale (BERRY, LADKIN, 1997), cette question se pose tout particulièrement aux petites entreprises pour lesquelles les barrières à l'innovation sont les plus fortes (faible capacité d'investissement et de trésorerie). Là encore, les difficultés appellent à une re-fondation des critères de création de la valeur. Cependant, l'émergence de cette nouvelle forme de tourisme est étroitement liée au contexte originel de la station. C. HUNTER (HUNTER, 1997) distingue ainsi quatre situations d'émergence du tourisme durable en fonction de la part accordée à l'environnement dans le développement touristique. L'échelle qu'il propose va du *« tourism imperative »* où l'activité économique est simplement encadrée afin d'en limiter l'impact, jusqu'au *« noteous tourism »* où la qualité d'une nature préservée est la base de toute l'activité de tourisme en passant par des formes intermédiaires, *« product led »* (l'attractivité des produits dépend dorénavant du maintien d'un niveau minimum de qualité environnementale) et *« environmental led »* (impliquant directement des produits nouveaux)[108]. Si l'environnement peut constituer un facteur positif pour l'attractivité, voire un facteur nécessaire, il apparaît comme non suffisant.

En soulignant les rapports entre qualité de l'environnement et attractivité des destinations, les auteurs affirment leur filiation avec le modèle du cycle de vie des produits touristiques. Dans la continuité des ces raisonnements se pose alors la question du lien entre la dotation en aménités naturelles et la répartition des revenus (KIM, MARCOUILLER, DELLER, 2005; MARCOUILLER, KIM, DELLER, 2004). La répartition des aménités étant assumée comme une dotation factorielle localisée, il convient d'étudier la distribution des

[108] Dans l'ordre de leur présentation, ces catégories peuvent être traduites de la sorte : « impératif touristique », « tourisme larvaire » (en fait, ce terme très précis et difficile à traduire désigne la réminiscence de caractères juvéniles sur un organisme adulte mature), « dirigé par la production » et « dirigé par l'environnement » (traduit par nos soins).

revenus dans cette optique afin de déterminer leur part de participation au développement (dans une situation de valorisation touristique). Cependant, les résultats en tant que tels *« did not suggest the presence of robust evidence on the association of natural amenities with regional economic profiles »*[109] (MARCOUILLER et al., 2004). Ce type de conclusion peut également être trouvée chez J.C. DISSART (2005) et l'étude du rôle des installations récréatives extérieures dans le développement des zones rurales isolées. Pour expliquer ce manque de significativité, l'auteur avance l'importance du contexte régional à prendre en compte au-delà des seules installations de loisir. Etudiant les zones rurales isolées, il avance logiquement le manque d'infrastructures étroitement lié à l'isolement, notamment du point de vue de l'accessibilité de ces destinations. De notre point de vue, il semble également important de tenir compte de l'ensemble des prestations touristiques qui forment une destination complexe. Plus qu'à une demande isolée de nature, le modèle durable trouve sa cohérence dans les interactions entre différentes sphères composant le milieu rural.

- *La complexité de la valorisation du milieu rural par le tourisme durable*

Comme le rappelle J. BESSIERE (2000) en étudiant les attentes multidimensionnelles des touristes, le tourisme rural est un objet particulièrement complexe à appréhender tant les frontières entre les différents produits sont perméables : le touriste baigne dans le milieu rural et *« le phénomène touristique traduirait une consommation d'une série de rites locaux permettant une intégration sociale et culturelle de l'individu dans le groupe local en absorbant et en reproduisant des codes culturels »* et plus largement des pratiques. Ainsi, B. GARROD et A. FYALL (1998) proposent une approche en termes de capital empruntée à l'économie de l'environnement (cf. chapitre premier, le capital naturel). En raisonnant sur la base de la règle du capital constant, les auteurs insistent sur l'implication d'une multiplicité d'acteurs aux intérêts divergents dans la mise en place du tourisme durable. Plus qu'une exigence de "production verte" simple, il convient d'aborder la complexité en œuvre au sein du territoire et les liens entre la valorisation de l'environnement, l'implication des sociétés locales (notamment d'un point de vue économique) et l'attention portée à leurs dimensions culturelles. Pour compléter cette démarche, les auteurs proposent le concept de *« countryside capital »* (GARROD, WORNELL, YOUELL, 2006) ou "capital campagnard". En tant que telle, la notion de "campagnard" constitue un ensemble de caractéristiques relativement vagues qui "font campagne"[110]. Dans ce sens, les auteurs soulignent l'interdépendance des différentes activités, y compris celles qui ne sont pas liées au tourisme mais qui partagent de fait le même capital et sont investies dans sa définition. Tous participent ainsi à l'émergence d'une image. La distinction opérée par les auteurs entre un rôle direct et un rôle indirect peut alors être rapprochée de la constitution d'une rente de qualité territoriale et du panier de biens associé. A travers les notions de paysage et de terroir, les agriculteurs tiennent dans ce sens une place particulière qui peut être analysée comme une évolution générale des formes de la production agricole et de leur intégration dans la production touristique.

La lecture de P. BONNIEUX et F. RAINELLI (2000) propose ainsi de lire le rapport agriculture / production d'aménités comme un phénomène plus large de modification

[109] « n'ont pas suggéré la présence de preuves robustes de l'association des aménités naturelles avec les profils économiques des régions » (traduit par nos soins).

[110] En empruntant la formule du colloque « "Faire campagne" – pratiques et projets des espaces ruraux aujourd'hui », Rennes, 17-18 mars 2005.

de l'activité agricole selon une *« courbe de transformation de la production agricole et des externalités »*. Celle-ci traduit un glissement d'un type d'activité vers une nouvelle : *« le changement de mode de production progressif »* se poursuit, on entre dans une phase où *« la relation entre les deux catégories de biens est devenue une relation de substitution »*. Dans ce phénomène, l'étude des Systèmes Productifs Agroalimentaires Touristiques (SPAT) proposée par E. VANDECANDELAERE (2003) souligne, dans le cas de la viticulture, l'importance de l'implication d'acteurs divers dans la définition d'un *« réseau territorial utilisant les outils du tourisme pour valoriser des produits de qualité et susceptibles de générer des gains sur [des] territoires viticoles en transition vers la qualité »*. Dans ce domaine de la qualité en rapport avec le territoire, le vin constitue un objet très particulier pour lequel la notion de terroir est primordiale et qui fut à la base des revendications qui donnèrent naissance au concept d'AOC par décret-loi, en 1935. Au sujet du vin, G. LAFERTE (2002) nous apprend d'ailleurs que la mobilisation des identités territoriales à des fins de valorisation économique n'est pas un phénomène nouveau dans le monde viticole. Plus généralement, jouer sur la qualité des produits locaux apparaît comme un processus connu dans la sphère agricole. Dans le cas des zones de montagne, ce type de stratégie se construit en parallèle des stations de sports d'hiver (GUÉRIN, 1984), plus particulièrement dans les zones habitées qui sont ignorées par les aménagements en site vierge. Cependant, ces voies de développement se construisent "par défaut" et à l'écart du modèle dominant. De fait, dans le contexte post-fordiste de l'avènement d'un nouveau modèle, le durable, les termes du problème sont posés de manière totalement nouvelle. Dans l'optique des stations, l'agriculture est alors traditionnellement vue dans sa dépendance à un pôle de croissance qui lui apporte une clientèle nouvelle. La question consiste dorénavant à renverser la vapeur et à interroger la capacité des produits spécifiques à soutenir l'activité de la station.

2.3. Le cas particulier des stations de moyenne montagne

La définition des stations comme des STL distingue deux grands types de stations de sports d'hiver, les stations-villages et celles en site vierge. Dans ces deux grandes familles aucune ne se réfère directement à la notion de "moyenne montagne". Cependant, il est possible de percevoir intuitivement une différence fondamentale entre des lieux habités, situés à des altitudes moindres que les stations fonctionnelles dédiées aux seuls sports d'hiver. En réalité, aujourd'hui la moyenne montagne et ses stations font l'objet de politiques spécifiques. Non seulement, comme nous l'avons déjà abordé à travers le rapport du SEATM, *La participation du tourisme au développement durable de la moyenne montagne*, désigne les opportunités particulières de ces territoires (dans une optique d'aménagement et de développement), mais surtout, les stations de moyenne montagne sont confrontées à une communauté de problèmes qui interroge leur viabilité à terme. Ainsi, nous sommes bien au cœur de notre problématique : la remise en cause de la capacité motrice de la station en moyenne montagne préside à un changement de statut dans les politiques publiques soutenant le développement des sports d'hiver. Percevoir l'ampleur de ce bouleversement nécessite de préciser l'influence du modèle de la Doctrine Neige sur le développement local des sports d'hiver. Suite à ce premier temps, nous aborderons le contexte actuel des dynamiques de développement des stations. Dans la continuité des critiques passées, de nouvelles voix affirment l'inadaptation de la moyenne montagne à la pratique des sports d'hiver (et par conséquent à leur capacité à être porteurs de développement) tout en soulignant de nouvelles opportunités.

2.3.1. La remise en cause permanente des stations de moyenne montagne

En même temps qu'elle participe de l'émergence d'une nouvelle doctrine, la période du Plan Neige proclame l'obsolescence des formes de tourisme qui l'ont précédée. La réponse de la modernité aux problèmes de développement s'impose et n'admet pas qu'il existe d'autres alternatives. De ce fait, les stations de moyenne montagne font l'objet de vertes critiques. En 1970, G. CUMIN, présentant sa typologie générationnelle, se montre particulièrement dédaigneux quant à la construction des stations pionnières, fondées en continuité des villages existants et qui appartiennent définitivement au passé :

> *« à la différence de la Suisse […] les stations françaises étaient calées à des côtes plus modestes de l'ordre de 1000 m. seulement, n'assurant pas toujours un enneigement de longue durée.*
> *[…]*
> *les premiers essais français étaient placés sous le signe du libéralisme et du laisser-faire le plus complet correspondant à l'esprit de l'époque. Les départements ou communes construisaient la route d'accès au site choisi, et ensuite, au hasard du parcellaire et à l'initiative privée se construisaient hôtels, chalets, et les premières remontées. Ce système ne pouvait évidemment engendrer cohérence, ordre et harmonie. »*
> G. CUMIN (1970)

De fait, les montagnards ne sont pas indifférents à ces critiques. P. PREAU (1982) parle de syncrétisme urbain pour désigner le mouvement de rattachement de la montagne au système économique dans son ensemble. Ce phénomène touche non seulement les stations directement issues de la Doctrine Neige, mais également celles qui prétendent y échapper. C'est ainsi que le mode de pensée dominant *« imbibe aussi, malgré les apparences, les stations-villages qui prétendent rester rurales »*. Si J.P. GUERIN (1984) propose au contraire de considérer que deux administrations différentes se partagent la montagne (entre le monde urbain des stations, domaine de l'équipement, et le milieu traditionnel rural, domaine de l'agriculture), il ne nie pas non plus les aspirations des populations montagnardes d'accéder à la modernité dont elles sont *a priori* exclues. Les stratégies fondées sur la qualité et le terroir alors mises en place apparaissent plus comme des choix par défaut, voire un simple moyen de capter les flux de revenus touristiques initiés par la station.

Très tôt, durant la période du Plan Neige, des "hybrides" voient le jour. Certains centres de ski déploient une activité existante sur les alpages de la commune qui s'y prêtent, créant ainsi un centre d'hébergements parallèle. Plus généralement, le modèle du pôle de croissance se diffuse largement. Quelle que soit la forme de la station, c'est elle qui fonde l'activité touristique et ses effets d'entraînement. Les "aventures" de P. LAMOUR, pilier de la Rénovation Rurale (LAMOUR, 1983 ; RICHEZ, 1972) et de l'auto-développement, qualifié par certains de *« père de l'aménagement du territoire »* (PITTE, 2002) sont significatives de cette recherche de la modernité. Tel qu'il le raconte dans son autobiographie, *Le cadran solaire* (LAMOUR, 1991), quand il arrive dans le Queyras, la région est animée par un sentiment de déprime. L'agriculture est en faillite et le pays est à la recherche d'une solution permettant à la population locale de continuer à y vivre et à le faire vivre. Les habitants de la commune de Ceillac qu'il fréquente régulièrement font directement appel à lui. Exclu des crédits du Plan Neige, le programme atypique de développement qu'il propose (une activité ski diffuse et répartie à l'échelle du massif au sein des centres habités existants) demeure

pour partie empreint de la logique d'un pôle de croissance. Le tourisme ne peut être envisagé sans le ski comme moyen d'attirer la clientèle. Les avantages qu'en retire la population locale sont directement liés à sa capacité d'adaptation aux nouvelles contraintes productives. Sous l'impulsion de P. LAMOUR, les villageois organisent la captation des revenus du tourisme : il s'agit d'une part de repenser l'artisanat local pour en faire un produit touristique et, d'autre part, de modifier l'organisation et l'usage du patrimoine bâti et foncier afin d'assurer l'accueil et le séjour (principale source de pluriactivité). Le "contre-modèle" de la station "vivante à l'année" demeure pourtant fidèle aux fondements du modèle dominant et tend à en reproduire les mécanismes, mais dans un cadre adapté à ses moyens. De plus, cet argument de vente doit être perçu dans le prisme des difficultés des stations intégrées, conçues uniquement pour le ski, à trouver une activité estivale. Tout en revalorisant leur image vis-à-vis de ces dernières, les stations villages entendent également maximiser les revenus du tourisme. Mais là encore, le tourisme est essentiellement pensé comme une activité saisonnière qui permet de trouver une activité complémentaire durant la période hivernale supposée peu productive (et cela bien que l'artisanat queyrassin revendique pour grande part trouver son origine dans ce temps de vie replié en intérieur et consacré à son aménagement).

Malgré une relative mise en cause des stations de montagne dans leur ensemble et de vives critiques adressées au modèle intégré, à ses excès et à ses échecs, les stations de moyenne montagne sont toujours un objet de préoccupation particulier. Si le mode de développement fondé sur l'immobilier des stations (investissement) questionne l'exploitation du domaine skiable (fonctionnement – la fameuse question des "volets clos", i.e. la banalisation des lits et leur remplissage en dehors de leur occupation par les seuls propriétaires), le rapport des capacités d'accueil (hébergement / domaine skiable) constitue une critique récurrente des stations-villages. La question de l'enneigement en rapport avec l'altitude, déjà évoquée par G. CUMIN au contraire s'affirme avec le temps[111]. Les hivers "sans neige" et la parution du rapport LORIT en 1991 viennent ébranler fortement les bases des stations. Le rapporteur critique une mauvaise gestion et des investissements sans rapports avec la réelle capacité d'exploitation conditionnant les retombées économiques des stations[112], notamment dans le cas des stations directement mises en place par les municipalités[113]. Dans un contexte d'exploitation incertain, le spectre d'une faillite des collectivités territoriales fait son apparition. La "garantie neige" devient une question centrale du devenir des stations de sports d'hiver. Celles situées à plus faible altitude sont plus directement concernées tant le lien de ce critère avec la capacité d'enneigement du site paraît évident.

---

111 Il est d'ailleurs intéressant de noter que dans le cas des stations d'altitude, la question de la neige ne se posant pas *a priori*, les voies de sortie de crises consistent essentiellement à une simple réfection de l'existant, cf. la procédure ORIL instaurée par la loi SRU en 2002, alors que des changements profonds sont demandées à la moyenne montagne comme nous l'aborderons par la suite.

112 D. CHAPPELLAZ, directeur du cabinet conseil COMETE dont les "tableaux de bords" furent fondés comme une réponse aux critiques perçues comme des attaques par les élus résume ainsi la situation d'alors : « *Les stations ont procédé à de lourds investissements, notamment en matière de remontées mécaniques, jusqu'en 1987-88 dans le contexte porteur de "l'or blanc". Mais l'hiver 1989-90 marqua les débuts des déficits d'enneigement et le chiffre d'affaires des stations baissa brutalement de 30 à 100 %, ce qui les incita à chercher des solutions avec les banques. C'est là que l'ANEM intervint en nous demandant d'imaginer un tableau de bord financier. Il fallait qu'il soit simple et qu'il brosse synthétiquement la capacité financière des collectivités et les marges de manœuvre dont elles disposaient. »* (in Pour La Montagne, journal de l'ANEM, n°133, p.5).

113 « Stations à deux régimes », *Aménagement et montagne*, n°98, 1991, pp. 20-25 (synthèse du rapport LORIT).

Ce rapport altitude / enneigement est au cœur des travaux de thèse de C. HELION (1999) qui ne mobilisent d'ailleurs pas le concept de " station de moyenne montagne" mais celui de "station de moyenne altitude". Cependant, ce critère semble insuffisant pour saisir la réalité de la moyenne montagne. Le problème de la garantie neige se pose en effet dans un ensemble de situations variées et ne constitue pas un critère de caractérisation suffisant. L'étude conduite par J. PERRET et S. MESSAD (1995) propose une typologie des différentes stations au regard de leur enneigement et rapportée à un ensemble de critères socioéconomiques. Dans une démarche exhaustive, les auteurs recensent 353 sites de pratiques du ski nordique ou alpin : ils ne retiennent que ceux à l'enneigement aléatoire et disposant d'un minimum d'équipements de remontées mécaniques, soit 264 cas d'étude représentatifs d'un gradient d'enneigement. En effet, seules 18 stations sont présentées comme disposant d'une véritable garantie. Les sites qui connaissent un enneigement aléatoire peuvent effectivement connaître des critères de localisation variés (certaines stations dites de haute montagne sont concernées et les auteurs distinguent également le cas des stations à proximité d'un site à enneigement garanti – sur lequel les skieurs peuvent potentiellement se rabattre). La véritable distinction de la moyenne montagne (153 stations) se trouve dans la combinaison de l'absence d'une garantie neige et la présence d'une majorité de la population, notamment salariée[114]. Cette mise en contexte souligne clairement les enjeux d'aménagement du territoire qui sont intimement liés avec les stations de moyenne montagne. La perspective du changement climatique rend encore plus cruciale cette question de l'enneigement et appelle une implacable adaptation des destinations de montagne dont l'économie repose sur les sports d'hiver (BÜRKI, ELSASSER, ABEGG, 2003; KOENIG, ABEGG, 1997; SCOTT, 2003). Si la problématique est internationale, elle questionne les collectivités directement impliquées dans le développement économique et social. Cela concerne non seulement les communes supports, mais aussi les collectivités territoriales de l'échelon supérieur, Région et Département, qui proposent, à l'aune de la décentralisation et de leurs compétences de renouveler l'action publique.

2.3.2. Le renouvellement des politiques locales de développement des stations de sports d'hiver

Le manque de perspectives de long terme questionne de manière cruciale la pérennité des stations de moyenne montagne, surtout dans un contexte marchand particulièrement dur (celui d'un marché aujourd'hui considéré comme mature), mais aussi à un moment pivot qui interroge la poursuite du cycle d'investissement pour remplacer des équipements vieillissant. Au contraire, on entre aujourd'hui dans une phase de gestion de l'existant qui répond à cette nouvelle donne de l'Aménagement du territoire et qui participe à brouiller la lecture des avantages comparés des différents types de stations les unes par rapport aux autres. La moyenne montagne notamment, parée de tous les défauts à l'heure de la Doctrine Neige, trouve aujourd'hui une nouvelle crédibilité dans l'implantation des stations en milieu rural et dans le contexte post-fordiste. D'autres ressources que celles, génériques, exploitées pour le ski doivent mobiliser les forces internes au territoire, *« un patrimoine dont l'intérêt touristique est réel »* (SERVOIN, 1994). Ainsi, la moyenne montagne apparaît aujourd'hui comme un objet exceptionnel de l'aménagement du territoire : si elle fut un lieu de développement des stations durant la période fordiste, elle constitue également

[114] *« Sur l'ensemble des 264 stations à enneigement aléatoire, les 153 stations de moyenne montagne représentent environ : 60 % du nombre de stations, de la population permanente et des salariés, 40 % des lits et des salariés de l'hôtellerie – restauration, 30 % des remontées mécaniques. »* (PERRET et al., 1995).

une *« notion parée de toutes les vertus , elle est censée faire référence à un espace humanisé , d'altitude modérée, domaine de l'habitat permanent encore fonctionnel et à vocation agricole* » (GUMUCHIAN, 1991).

Tout d'abord, l'intérêt spécifique porté aux stations de sport d'hiver est étroitement lié à leur importance économique. Situées en milieu rural, dans la droite ligne des objectifs qui soutenaient leur implantation, elles sont aujourd'hui un élément vital du développement *« et représentant dans certaines zones géographiques, le plus gros pôle économique »* (SEATM, 2000b). On comprend donc que dans cette optique, l'avenir des stations entraîne des conséquences qui dépassent la seule structure de production et se présente comme un enjeu d'aménagement du territoire. L'objet station qui nous intéresse constitue un pôle de croissance, une entreprise de taille suffisante pour induire des effets d'entraînement sur son environnement économique. Pour l'application de ses délibérations[115], la Région Rhône-Alpes met en avant une typologie qui distingue les stations concernées par le programme "entreprise-station" parmi les 180 présentes sur son territoire. Outre *« une quinzaine de grandes stations internationales »* et *« une centaine d'espaces récréatifs »* on décompte *« environ 65 stations de moyenne montagne »* qui seront également désignées par le vocable *« stations moyennes »* dans le même document. Cette dernière appellation révèle les caractéristiques principales sur lesquelles se fonde la distinction de ces stations. Elles sont à la fois moyenne en taille (nombre de lits touristiques marchands supérieur à 2000) et en altitude. Elles se situent entre les deux extrêmes de ce modèle, les grandes stations créées en site vierge et des bases de loisirs à basse altitude. Ces stations moyennes *« ni trop grandes car compétitives, ni trop petites tels les stades de neige »* sont donc confrontées à des problèmes d'ordre à la fois structurels et de positionnement commercial. Pour y remédier, la Région propose des solutions essentiellement organisationnelles qui remettent en cause le jeu des acteurs locaux autour de la station. Dans une vision en terme de pôle de croissance, la station se développe d'elle-même et agglutine autour d'elle une myriade d'acteurs économiques, ce que A. FLAGESTAD et C.A. HOPE (2001) qualifient de *« community model »*. Cependant, dans l'optique post-fordiste, la station apparaît dans une forme de dépendance vis-à-vis du contexte local. Une adaptation réussie passerait donc en partie par une réorganisation du système productif. La maîtrise de l'environnement productif constitue un enjeu stratégique qui milite finalement pour la mise en œuvre d'un *« corporate model »*.

[115] En 1995, la Région Rhône-Alpes entérine une première délibération, *Charte entreprise-station*, délibération n°95.09.328 du 28 avril 1995 ; dispositif qui sera reconduit en 2002 sous le nom de *Stations moyennes*, délibération n°02.04.149, Assemblée Plénière du 28 mars 2002.

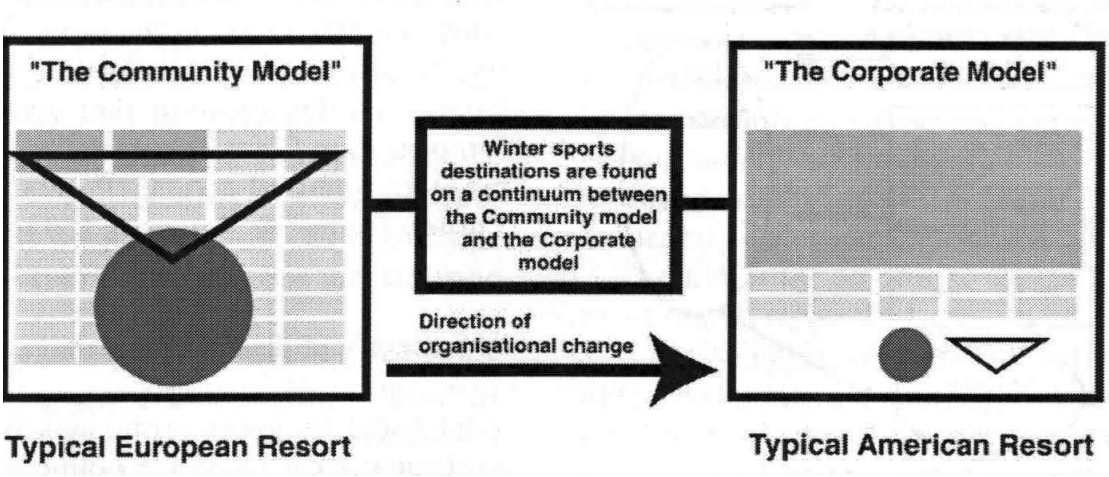


Figure 2.4 : Du community model au corporate model (FLAGESTAD et al., 2001)

Le constat dressé par le Conseil Général de l'Isère en 2003 rapporte lui aussi un problème de taille critique, mais plutôt lié aux sommes qu'il a jusqu'à présent consacrées à la moyenne montagne par rapport au résultat de ces efforts. En effet, pourvoyeur de fonds pour les stations iséroises, il a facilité leur implantation et leur construction en participant au financement de leurs investissements. Face aux difficultés, le département affiche sa volonté de voir se mettre en place un nouveau mode d'utilisation de ses crédits et G. Arnaud, responsable de la Direction montagne déclarait, lors du Salon d'Aménagement de la Montagne 2004, qu'il voulait *« créer une sorte d'électrochoc dans la manière d'envisager l'avenir des stations »*. Il s'agit donc de passer d'une logique de guichet, à une logique de projet : plutôt que de se tourner vers le Conseil Général pour une recherche ponctuelle de financements, il s'agit dorénavant de les inscrire dans une réflexion sur le développement du tourisme à moyen ou long terme. La base de cette politique se trouve dans un diagnostic effectué par le cabinet Dianeige fixant une typologie des stations et reprise par le Conseil Général lors d'une première délibération du 20 juin 2003. Elle divise les stations de moyenne montagne en quatre catégories dont le devenir est envisagé selon quatre scenarii, de l'abandon progressif du produit neige, classe 1, à son soutien actif, classe 4. La classe qui va nous intéresser tout particulièrement est la numéro 3 : celle des stations où le produit neige est maintenu, voire renforcé mais à condition d'accompagner cette action d'une diversification pour amortir les chocs propres à la neige.

En effet, le premier constat qui s'impose à tous quel que soit le niveau d'observation est le caractère aléatoire de l'enneigement, surtout à l'altitude des stations de moyenne montagne. Ce problème est particulièrement crucial pour l'exploitation d'équipements dont le principe s'articule autour de la transformation de la ressource naturelle neige en produit de loisir. Quand celle-ci fait défaut, c'est l'objectif productif même de la station qui est remis en cause. Or la tendance actuelle au réchauffement climatique ne laisse pas, *a priori*, envisager l'amélioration de cette situation. Les conséquences de cet état de fait sont essentiellement financières et remettent en cause le statut de pôle de croissance attribué aux stations. Non seulement, elles rencontrent des difficultés financières du fait de la non-valorisation de leur capital mais en plus les solutions envisageables, tels que les canons à neige, sont particulièrement coûteuses depuis l'investissement jusqu'au fonctionnement. Or, les stations de moyenne montagne doivent déjà supporter le renouvellement de leurs équipements d'origine, entre autres, les remontées mécaniques. Une exploitation fondée sur le "tout ski" semble donc vouée à l'échec.

Dans tous les cas, au regard de leur situation actuelle, les stations moyennes ne peuvent concurrencer les grandes stations d'altitude sur ce terrain. Cependant, elles présentent des structures d'exploitation trop importantes et coûteuses pour n'exister que comme espace de loisir. Situées à la croisée de ces deux types d'organisation de l'activité touristique, loin de profiter des avantages de l'un et de l'autre, les stations de montagne tendent à se "noyer" dans le marché du tourisme. Tout comme pour l'enneigement, la situation actuelle ne laisse présager aucune amélioration : le développement international du tourisme et l'accès croissant des touristes aux transports, notamment aérien, provoquent une augmentation mécanique du nombre de destinations envisageables. Le contexte économique a donc tendance à être de plus en plus concurrentiel et il semble nécessaire que les stations envisagent un nouveau positionnement sur le marché du tourisme. Auparavant, les stations de moyenne montagne ne respectant pas les critères canoniques du développement des sports d'hiver étaient fortement critiquées pour leur manque d'organisation, leur caractère chaotique, du à la succession des différentes phases de leur développement. Mais selon G. Arnaud, appuyer la diversification de l'offre signifie qu'on *« ne peut pas raisonner par rapport à la montagne comme on raisonnait en 1970 »*. Aujourd'hui, la tendance semble s'inverser : à la recherche de nouvelles voies de développement des zones rurales de moyenne montagne les politiques publiques proclament dorénavant la nécessité de faire valoir leur diversité, de s'appuyer sur le contexte rural pour favoriser l'émergence d'un nouveau modèle touristique, celui du "durable".

3. Synthèse de la problématique et hypothèses

Dans le contexte actuel de conception durable du développement économique depuis la Conférence de Rio en 1992, le modèle touristique inspiré par les principes fordistes est remis en cause. Rationalité et standardisation présidaient au développement des stations de sports d'hiver, notamment celles dites "intégrées", qui trouve son apogée dans les stations dites de "troisième génération", recréant les conditions de la vie urbaine à la montagne comme cadre des activités de loisir. L'industrie du ski apparaît comme un moteur du développement et sa propre efficacité garantit ses retombées économiques locales : l'implantation de l'outil de production, selon les règles de la doctrine du Plan-neige, constitue les fondations de la croissance. Dans ce schéma de réflexion du tourisme de masse concentrant moyens de production et flux, l'espace, considéré à des fins d'aménagement du territoire, est un support neutre. Ses qualités de pentes ou de reliefs, ou encore la distance à différents bassins de population (sources de clientèles potentielles) sont certes déterminantes en tant que contraintes de productions mais les sociétés locales ne sont pas directement concernées : la spatialisation des stations de sports d'hiver n'a de sens que du point de vue de la géographie physique. L'outil est "parachuté" sur un territoire pour pallier le manque de dynamisme des populations et la réalisation du modèle défini *a priori* prime sur son intégration dans le tissu des activités existantes. Finalement, la filière neige s'affirme en tant qu'outil de l'action publique, et cette dernière tend dès lors à considérer les communes supports de station à travers leurs équipements dédiés à la pratique du ski (et notamment à l'articulation entre parc immobilier et parc de remontées mécaniques). Dans ce contexte, les stations-villages sont particulièrement critiquées car elles ne respectent pas les critères d'efficacité du Plan-neige (manque d'altitude, de pentes et manque d'adéquation entre la capacité de logement et des remontées mécaniques). Or, ces mêmes stations font encore aujourd'hui le cœur de l'actualité de l'aménagement du territoire pour les difficultés qu'elles doivent affronter.

En tout premier lieu, l'évolution du marché relativise la pertinence de l'outil station pour assurer la pérennité économique : d'une demande en plein développement, nous sommes dans une phase où le marché peut être considéré comme mature et son partage crucial. Nous faisons donc face à une situation de concurrence particulièrement tendue et d'autant plus accrue que la baisse des coûts de transport a rendu accessible une diversité de destinations lointaines. De plus, la capacité même d'exploiter les équipements existants est remise en cause : comme l'ont montré les hivers "sans neige" successifs, les stations-villages situées en moyenne montagne, ne sont pas à une altitude qui permet d'en garantir l'enneigement ; problème crucial à terme dans une optique de réchauffement climatique. La conjonction de ces facteurs pose donc avec acuité la question du futur de ces stations et de leur place dans le développement des territoires. Or, nous sommes également à une phase critique de l'évolution des stations dont le vieillissement impose à plus ou moins court terme de renouveler les équipements (les remontées mécaniques comme les logements). Ainsi, pour les politiques publiques, il s'agit de suppléer, d'anticiper et d'accompagner les défaillances de la filière neige. Dans ce but, le territoire, autrefois simple support physique, prend une dimension nouvelle : il est le porteur des ressources mises en avant par le modèle durable. Si auparavant la concentration des flux se justifiait par l'efficacité économique, elle va à l'encontre de principes de préservation de l'environnement. Si le but était auparavant de recréer un cadre urbain afin d'optimiser la pratique des loisirs

vendus par la station, il s'agit dorénavant de privilégier le dépaysement et la spécificité des destinations. En cela, nous sommes réellement face à un modèle territorial de tourisme visant à valoriser une image authentique du monde rural sur la base de laquelle se diffuse l'ensemble des formes de tourisme rural préexistant : tourisme vert, écotourisme, tourisme doux, agritourisme, tourisme à la ferme, etc… Si le territoire apparaissait lors du Plan-neige comme une source d'inefficacité (critique des stations-villages qui se sont développées hors-rationalité), il constitue actuellement la base du renouvellement des stations de sports d'hiver.

Cependant, ce faisant, les politiques publiques n'ont qu'une vue partielle sur les dynamiques territoriales qu'elles ne considèrent que dans le prisme de la filière neige. En effet, plusieurs éléments tendent à confirmer ce phénomène au-delà de l'intérêt porté aux seules communes supports de stations afin d'anticiper la faillite de la filière neige et son impact sur le niveau de développement local. Pour la Région Rhône-Alpes, la station a un rôle central dans le territoire : l'objectif des programmes de contractualisation des "chartes entreprise-station" suivies des "chartes de stations moyennes" consiste à lui donner un statut dominant dans l'organisation des activités touristiques de la destination. Inspirés par le "corporate model" des stations américaines, les élus régionaux privilégient l'entreprise constitutive du statut de stations de sports d'hiver comme garant de l'efficacité et de l'attrait de la destination – territoire. De son côté, le Conseil Général de l'Isère fonde sa nouvelle politique de Contrat de Développement Diversifié sur une typologie des stations établie par le bureau d'études Dianeige, spécialiste de l'aménagement des domaines skiables et dont le raisonnement s'intéresse essentiellement à la production de ski. Or comme l'ont montré les recherches en termes de STL, l'activité créée autour d'une station est bien plus large que le seul ski. A travers le concept de dépendance créatrice, on comprend mieux comment le modèle de départ peut faire l'objet d'un processus d'interprétation – adaptation en fonction du contexte local. Ainsi, chaque station s'inscrit dans la dynamique des territoires : si leur trajectoire s'en trouve modifiée, l'outil de production qui y est implanté s'en trouve également coloré. Chaque STL se compose d'une diversité d'acteurs (au-delà de la filière neige) dont les activités s'articulent de manière originale d'un STL à l'autre : ces différentes combinaisons fondent la spécificité de chacun d'entre eux bien que le Plan Neige ait conçu le ski comme un produit générique. L'intégration territoriale des stations remet en cause la vision manichéenne portée par les politiques pour lesquelles la filière prime et le territoire constitue un ensemble de ressources sous-valorisées. Dans les faits, les deux sont intimement liés et si le territoire apparaît comme une construction de ressources propres (et spécifiques) qui soutiennent sa propre dynamique, alors la station y participe et y a participé. De plus, les récentes recherches soulignent les fortes similitudes qu'il existe entre une destination touristique, conçue comme un tout et constituée par un ensemble de prestations complémentaires, et un panier de biens territorialisé, où le territoire donne un sens à la consommation simultanée de différents produits porteurs de ses attributs. Ce rapprochement nous amène à considérer le tourisme comme un opérateur des différentes ressources mobilisées dans un STL et plus particulièrement des ressources territoriales. Il s'agit donc d'interroger le développement de ce secteur d'activité, le poids qu'occupe la station et comment, à travers la mise en œuvre d'un tourisme générique, les acteurs locaux valorisent les spécificités de leur territoire.

L'objet de cette thèse consiste donc à étudier, dans le cas des stations de sports d'hiver, les relations qui s'établissent entre un outil de production issu du fordisme et les dynamiques territoriales. Quelles sont les possibilités de spécification d'un produit générique à l'aune du territoire et de ses ressources ? Dans ce sens, nous interrogerons le rôle

particulier joué par le tourisme en tant qu'opérateur de ces ressources. En effet, dans l'optique constructiviste qui est la notre, l'enjeu de la recherche consiste à mieux comprendre la participation de la station à la production de ressources locales et spécifiques. Comment cette dernière concourt-t-elle à la diffusion spatiale de l'activité touristique et à une "touristification" globale du territoire ? Au-delà du STL en tant que forme d'organisation des rapports de production, nous voulons nous intéresser aux résultats de la production en tant que tels et dans leur contribution à la structuration des rapports de collaboration / opposition des acteurs. En effet, la diversité des ressources mobilisées en station interroge leur cohabitation. En cela, nous serons amenés à préciser la capacité du tourisme à intégrer des produits de nature différente dans une même destination tout en lui donnant une cohérence commerciale. Quel rôle d'opérateur des ressources joue-t-il et en quoi favorise-t-il des formes particulières de co-construction entre différentes ressources ?

Quelle est la dynamique de co-construction de ressources entre un territoire et une destination touristique fondée sur un modèle standard de stations de sports d'hiver ?

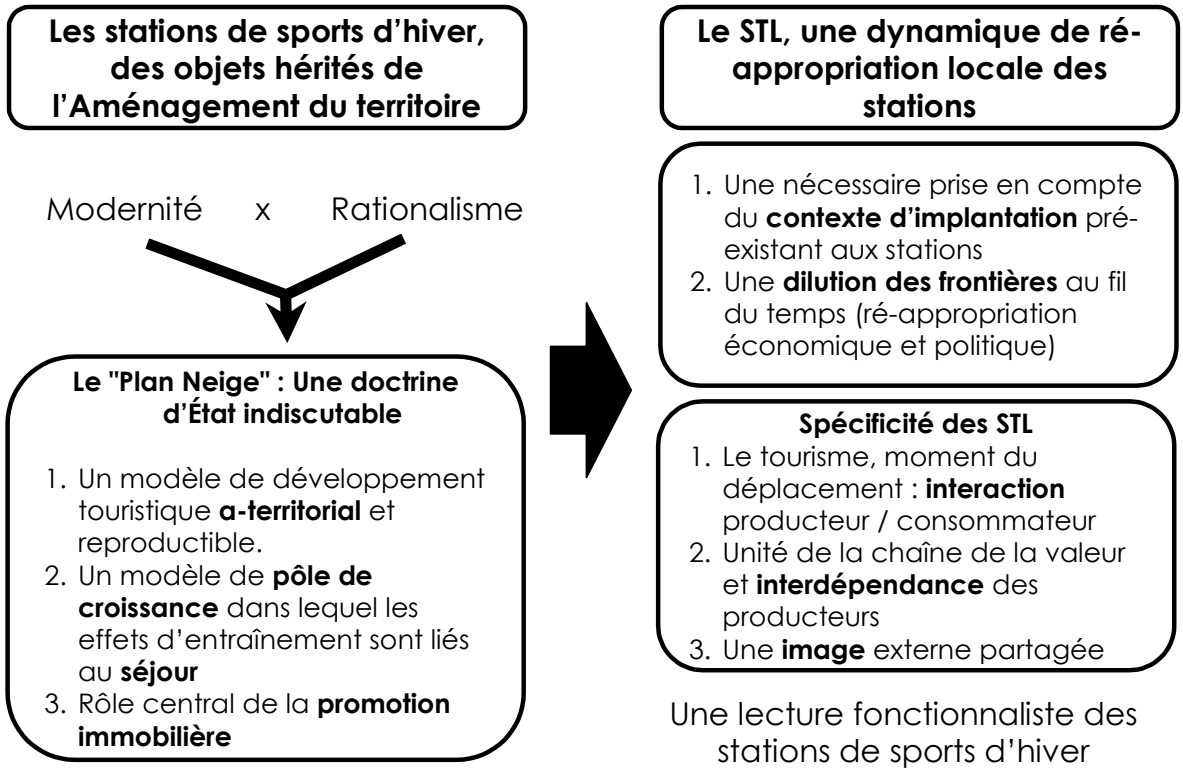
H1 : L'ancrage des stations : l'avenir des stations de sports d'hiver dépend de leur capacité à reconnaître et à jouer de leur insertion dans un contexte territorial et de tenir compte de la structuration des différentes activités touristiques induites. Leur développement ne peut-être viable que s'il s'appuie sur la mobilisation du territoire et donc de ces ressources mais ces derniers peuvent également constituer des limites à sa capacité d'innovation et donc d'adaptation. Dans ce sens, il constitue un cadre rigide mais dont il faut pour cette même raison tenir compte. Cette attention recouvre deux dimensions déterminantes pour l'évolution des stations de sports d'hiver : il s'agit d'une part, de saisir la manière dont les activités touristiques se sont structurées autour de la station, et de l'autre, d'effectuer des choix dans les ressources territoriales à valoriser ainsi que les modalités de cette valorisation. Aussi, dans le prisme de cette dualité, nous considérerons l'ancrage selon deux dimensions majeures : **l'ancrage fonctionnel et l'ancrage produits**. La première forme d'ancrage décrit les rapports économiques liés au fonctionnement de la station : principalement, les individus qu'elle embauche et les retombées économiques qu'elle engendre. Plus largement, cette forme d'ancrage peut être définie comme l'ensemble des relations économiques qu'une entreprise (dans notre cas précis, exploitant des remontées mécaniques) entretient avec son territoire support. L'ancrage produits quant à lui décrit le rapport du produit avec le territoire duquel il émerge, c'est-à-dire, la manière dont il porte les marques de ce dernier. Comme nous le montrerons les sous-hypothèses suivantes, notre analyse considérera le glissement d'une forme d'ancrage à une autre (autant en termes quantitatifs que qualitatifs).

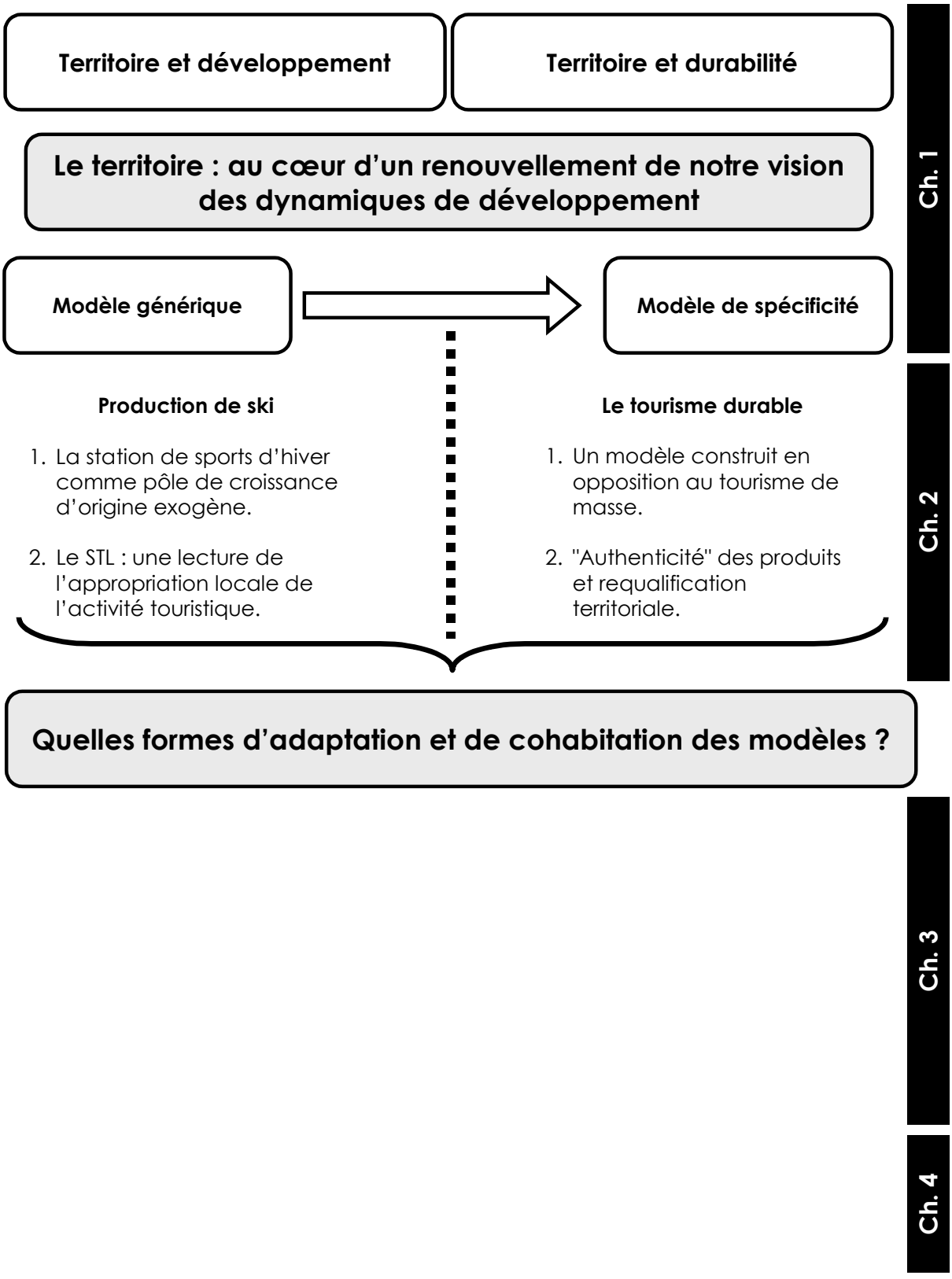
H2 : Les politiques porteuses de la planification des stations de sports d'hiver s'intéressent avant tout à la filière et s'ouvrent difficilement aux formes touristiques alternatives. De la sorte, elles ne s'adressent pas aux acteurs les plus "pertinents", ceux directement impliqués dans la valorisation de ressources territoriales, porteurs du modèle de spécificité. En effet, le regard portant sur un objet particulier "qui pose problème" amène à ignorer l'existant et porte un risque de définition *a priori* de ce que devrait être l'offre de tourisme proprement territoriale. Elle s'inscrit directement dans la continuité d'une lecture fonctionnelle de l'ancrage et des acteurs gravitant autour de la station. Cette non prise en considération d'une partie du territoire dont l'activité s'articule avec celle de la station, tout en se concentrant sur cette dernière, induit un autre phénomène : la station tend à développer sa propre offre de loisirs en diversifiant ses

activités selon le modèle qui est le sien. Elle tend donc à renforcer sa propre rationalité ce qui constitue une sorte de prophétie auto-réalisatrice : en ne considérant que la station, on l'encourage à privilégier le développement de sa filière. Ainsi, la station de sports d'hiver ne va pas chercher des complémentarités dans les activités présentes sur son territoire mais assurer sa propre diversification, notamment sur la période estivale, mais également au sein même de l'offre neige (développement d'un parc de loisir « neige », luge, half-pipe, snowpark…).

H3 : Dans le contexte du post-fordisme, l'ancrage produits devient une variable stratégique dans la compétition marchande. Or, la diminution d'intensité de l'ancrage fonctionnel illustrée dans H2 n'est pas sans conséquence sur l'ancrage produits. La multiplication des produits génériques de la station représente en tant que telle une source de dysfonctionnement de l'ensemble territorial et d'une perte de lisibilité de l'ancrage de la station. Finalement, la station risque de "masquer" son environnement territorial par la surabondance de ses propres produits. De plus, ce phénomène d'autonomisation du fonctionnement de la station par rapport au territoire est d'ailleurs renforcé par deux éléments convergents. D'une part, nous pouvons souligner l'évolution du discours relatif aux stations : auparavant leur supposé rôle de moteur du développement justifiait des dépenses publiques importantes, mais maintenant qu'il s'agit de maximiser l'efficacité des dépenses publiques, on assiste à une rationalisation générale des politiques d'aménagement liées aux sports d'hiver. Cette réalité qui transparaît bien au travers des démarches départementales et régionales est également à l'ordre du jour au sein même de l'appareil productif de ski. Ainsi, cette évolution des modes de gestion limite la capacité d'action de la station en faveur du développement (rôle direct d'employeur ou de manière moins direct rôle d'animation du secteur touristique, même si elles tournent à perte). D'autre part, une limite à la réciprocité du développement de la station et du territoire vient de l'augmentation du nombre de courts séjours, voire de tourisme à la journée, notamment dans un contexte périurbain. Si le modèle d'origine était fondé sur les effets d'entraînements liés au séjour en station, la fréquentation de cette dernière n'en est plus le synonyme et sa bonne santé économique n'a plus que des effets limités sur celle du territoire.

Schéma synoptique de thèse – Chapitre 2




Territoire et développement
Territoire et durabilité
Le territoire : au cœur d'un renouvellement de notre vision des dynamiques de développement
Modèle générique
Modèle de spécificité
Production de ski
1. La station de sports d'hiver comme pôle de croissance d'origine exogène.
2. Le STL : une lecture de l'appropriation locale de l'activité touristique.
Le tourisme durable
1. Un modèle construit en opposition au tourisme de masse.
2. "Authenticité" des produits et requalification territoriale.
Quelles formes d'adaptation et de cohabitation des modèles ?
Ch. 1
Ch. 2
Ch. 3
Ch. 4

SECONDE PARTIE

TRAJECTOIRE D'ADAPTATION D'UN STL DE MOYENNE MONTAGNE PRIS ENTRE RENOUVEAU DES POLITIQUES PUBLIQUES ET CHANGEMENTS DES COMPORTEMENTS TOURISTIQUES

Afin de saisir la dynamique des stations de sports d'hiver de moyenne montagne confrontées à la mutation post-fordisme du modèle de développement touristique, cette seconde partie a pour objet d'en observer la traduction concrète, notamment dans l'optique de la dépendance créatrice et de son appropriation par les acteurs locaux. Conformément à la description des politiques publiques présentées dans notre second chapitre, le contexte d'évolution des STL constitue un critère déterminant dans le choix de notre terrain d'observation. Plusieurs éléments convergents permettent de réduire le champ géographique de nos travaux. En premier lieu, notre attention se portera sur la partie nord du massif alpin, terrain privilégié d'application du Plan Neige. Dans la continuité de cette première sélection, le contexte institutionnel rhône-alpin est tout indiqué au regard du renouvellement de son action avec la mise en place de la procédure de contractualisation avec les stations de moyenne montagne. Enfin, ce type d'évolution du soutien au développement des sports d'hiver sera approfondi en retenant un cas d'étude dans le département de l'Isère. En tant que telle, la contractualisation représente une modalité des transformations post-fordistes. Pour supporter le développement économique et social, il ne suffit plus de soutenir des investissements dans une industrie motrice. L'engagement des crédits repose dorénavant sur la capacité de mobilisation locale. Sans se prononcer *a priori* sur les formes de cette mobilisation, qu'elle repose sur une pluralité d'acteurs ou qu'elle soit le fait d'une personnalité (ou d'un groupe d'acteurs bien délimité), elle engage la capacité d'une municipalité à défendre ses choix de développement auprès des administrations territoriales de l'échelon supérieur. Dans ce contexte, la politique menée par le Conseil Général de l'Isère, démarche particulièrement originale, repose sur un impact symbolique fort. L'entérinement *stricto sensu* des conclusions de l'étude Dianeige dans une première délibération ne s'est d'ailleurs pas fait sans déclencher de remous dans les rangs des élus locaux. Si le Département a depuis adopté une attitude plus souple, sa position ne marque pas moins une rupture dans la position dominante et exclusive des sports d'hiver et plus particulièrement du ski alpin[116].

En complément de ces premiers éléments de contexte, notre démarche a pour objectif de saisir plus largement les moyens mobilisés pour renouveler l'activité touristique. Il s'agit non seulement de prendre en compte l'évolution des politiques dédiées aux stations de sports d'hiver, mais également d'orienter notre choix vers un cadre qui offre des conditions propices à la mise en œuvre d'un modèle de développement alternatif du tourisme. Dans ce but, notre troisième chapitre, consacré à la présentation de notre démarche d'observation, débutera par la déclinaison des critères qui nous ont guidé vers les Parcs Naturels Régionaux (PNR). Hérités du discours de la Rénovation Rurale, les PNR se sont développés parallèlement à l'affirmation du Plan Neige. Comme nous le montrerons, au fil du temps leur politique s'est orientée vers le développement touristique dans des formes proches de celles que nous avons décrites pour le modèle durable. Dans les faits, le regain d'intérêt depuis le milieu des années 1990 pour ce cadre d'action contribue fortement à notre décision de retenir cette forme particulière de l'action publique. Nous pensons effectivement qu'elle s'inscrit, elle aussi, dans les mutations plus globales du post-fordisme. La commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse, support d'une station-village, présente à ce titre un profil

[116] Le Conseil Général de l'Isère entend ainsi renouveler le mode de développement des sports d'hiver selon l'adage couramment répandu et prônant le passage « d'une logique de guichet à une logique de projet ». Concrètement cela se traduit par de nouvelles conditions préalables à l'attribution des aides du Département. Plus qu'une réponse ponctuelle à un problème conjoncturel, ce dernier demande aux responsables locaux de se projeter sur une stratégie à dix ans et de proposer des objectifs à atteindre à cinq ans.

remarquable. Sa présentation nous révèlera en effet qu'elle représente directement le choc entre les deux modèles de développement touristiques qui nous préoccupent. D'une part, elle appartient à la famille des stations pionnières dans lesquelles le tourisme s'est développé très tôt et a petit à petit pris le pas sur les autres activités[117] et, de l'autre, elle est au centre d'un PNR de dernière génération dont la naissance remonte à 1995. Cependant, face à ces critères de choix objectifs, le contexte socio-économique doit être pris en considération.

Entre autres, la proximité de l'agglomération grenobloise ne peut être ignorée. En tant que telles, les migrations liées à la périurbanisation constituent un défi dans l'étude du secteur touristique. Afin de compenser ses difficultés à cerner les contours de cette activité, l'économiste la définit par le biais des consommateurs identifiés par leur séjour en lien avec des besoins de logement et de restauration. Dans le cas de la consommation de loisirs de proximité, ces critères ne sont plus valables. De plus, l'accueil d'une nouvelle population permanente et périurbaine change les rapports entre la plaine et la montagne, dorénavant lieu de vie accessible, contribue à leur rapprochement et à ancrer les migrations ville – campagne dans le quotidien. En outre, l'installation de nouveaux habitants rentre en conflit direct avec les structures d'accueil des populations temporaires et à leurs conditions de développement. Néanmoins, le contexte périurbain constitue un terrain privilégié pour saisir l'impact des tendances actuelles de morcellement du temps des loisirs et du phénomène croissant de la fréquentation de proximité[118]. Dans ce sens, l'étude d'un cas tel que Saint-Pierre-de-Chartreuse revêt un caractère d'exemplarité. Cependant, l'ensemble de ces variables complexifie le jeu des forces qui rentrent en jeu dans la dynamique du STL chartroussin. La multiplication des facteurs internes et externes à prendre en considération limite la comparabilité de notre approche. Cependant, la situation périurbaine permet à l'observateur d'analyser différentes situations de stations prises dans un même marché local. Cette disposition permet de comparer des stations qui présentent notamment des conditions d'accès relativement proches. "A toutes choses égales", nous sommes donc dans une position favorable pour "isoler" différents paramètres qui jouent un rôle critique. Ainsi, si Saint-Pierre-de-Chartreuse sera constamment au cœur de nos préoccupations, ses propriétés seront décrites dans le prisme des autres stations du pourtour grenoblois. Après une approche générale du marché périurbain, nous conclurons aux insuffisances d'une seule approche quantitative de l'offre de sports d'hivers. Ainsi, le quatrième chapitre sera consacré à l'approfondissement des problèmes soulevés. Nous effectuerons alors un zoom sur la station chartroussine qui sera abordée selon deux dimensions. Il s'agira tout d'abord d'étudier précisément les composantes de l'offre touristique. A cette fin, nous profiterons de travaux d'entretiens auprès des acteurs locaux menés à Villard-de-Lans, station de moyenne montagne dans le PNR du Vercors (FRANCOIS, 2002). Par la suite, nous aborderons le tourisme et ses évolutions au regard de la situation périurbaine. Dans cette optique, l'impact de l'évolution foncière et immobilière tout comme la fréquentation de proximité seront étudiés en mettant en parallèle les trajectoires de stations de moyenne montagne de natures différentes : les Sept-Laux inspirés par le modèle de station intégrée en opposition à Saint-Pierre-de-Chartreuse, modèle de développement diffus.

---

[117] J. PERRET (PERRET, 2002) affirme dans ce sens qu'il existe un rapport de force entre la vigueur de l'agriculture locale et l'implantation des stations de sports d'hiver. Ces dernières supplantent les activités traditionnelles qui n'offrent pas de perspectives de développement comme c'est le cas de Saint-Pierre-de-Chartreuse où des conditions ingrates ne permettant qu'une agriculture moribonde, "de survie" (MAUZ, MALAVIEILLE, MICHEELS et al., 1996)

[118] Actuellement considérée dans un rayon isochrone de deux heures, on comprend aisément qu'elle prend une forme particulièrement aiguë en milieu périurbain.

Chapitre troisième : quelle place pour la station de Saint-Pierre-de-Chartreuse dans le marché des stations périurbaines ?

Tel que nous l'avons présenté, le cadre institutionnel encadrant les politiques d'aménagement et de développement des territoires est une variable importante dans la dynamique des sports d'hiver. La cohabitation d'une commune support de station avec un PNR peut *a priori* sembler paradoxale. La dimension industrielle de la production du ski semble effectivement peu compatible avec les impératifs de naturalité compris dans la dénomination du concept de PNR. La question de la cohabitation de chacun de ces éléments rencontre directement notre problématique de la rencontre entre des prestations génériques et des ressources territoriales. En effet, comme nous l'avons souligné en première partie de cette thèse, ces dernières reposent sur la vivacité de la société locale. Or, dans le cas des PNR, les acteurs locaux sont directement mobilisés. La fondation même du PNR constitue une forme de volontarisme et d'action locale. La place accordée aux acteurs est centrale comme en témoigne la multitude de communications sur ce sujet (ALLALI-PUZ, BECHAUX, JENKINS, 2003; GRAZIANI, 2004). L'adhésion des communes ainsi que leur respect de la Charte du Parc se fondent sur un engagement contractuel sans que l'autorité gestionnaire de l'institution créée se voit pour autant déléguer des compétences. Sa capacité d'action repose donc avant tout sur la mobilisation des acteurs locaux. Ainsi, nous pouvons suivre R. LAJARGE (1996; 2004) qui analyse le phénomène PNR comme une création de territorialité intentionnelle. Ainsi, l'adoption d'une structure de gestion territoriale de type PNR s'inscrit directement dans une stratégie d'adaptation du système local. Surtout, comme nous allons le préciser en première partie de ce chapitre, cette implication des autochtones repose sur la promotion d'un modèle de développement économique proche du tourisme durable.

En effet, la question des loisirs constitue une dimension immanente des PNR comme en témoigne la vivacité des débats animés par P. LAMOUR aux "Journées de Lurs", en 1966[119], il existe une tension originelle entre le développement de l'accueil et la mise en œuvre de mesures de protection des espaces ruraux. Dans le contexte des années 1960 et du Plan Neige, ce discours s'inscrit dans une défense d'un développement équilibré (sans doute parlerait-on aujourd'hui de développement durable) face au modèle dominant de la station intégrée. Il s'agit tout autant de préserver les milieux naturels que les sociétés montagnardes[120]. Cependant, la réflexion sur les PNR s'appuie également sur des éléments communs à la Doctrine Neige, notamment en termes de développement du tourisme associé à la croissance de l'urbanisation. Aussi, dès leur origine, les parcs sont envisagés dans le prisme des agglomérations dont ils sont le poumon vert, un lieu de ressourcement et de

[119] Les journées nationales d'études sur les Parcs Naturels Régionaux, Lurs-en-Provence, du 25 septembre au 1er octobre 1966 (organisation interministérielle).

[120] Notons d'ailleurs que ce type de discours se retrouve dans la bouche de G. ANDRE, un des initiateurs du Parc National de la Vanoise (MAUZ, 2003). Il est d'ailleurs assez surprenant de constater les similitudes de parcours entre un des pères des Parcs Nationaux français (au moins sur la forme puisque sur le fond G. ANDRE ne se reconnaît pas entièrement dans la loi de 1960) et celui des PNR, P. LAMOUR, tous deux animés par une fascination pour les sociétés rurales de montagne et appelés spontanément par ces populations au poste de maire, à Bonneval-sur-Arc pour le premier et à Ceillac pour le second.

loisirs (LEFEBVRE, 1966, et débats suivant cette intervention). Il s'agit alors de répondre à des besoins et les personnes amenées à fréquenter les parcs sont d'ailleurs plutôt désignées comme des usagers et non des clients. Aujourd'hui, et en contraste avec les Parcs Nationaux, leur pendant régional se distingue par une fonction de développement économique et social qui s'est affirmée au fil du temps. Un parc récent tel que celui de Chartreuse s'inscrit clairement dans cette mouvance. Ainsi, dans notre approche de l'adaptation de l'offre des stations de sports d'hiver en moyenne montagne, nous montrerons l'importance du choix d'un terrain d'étude principal d'une station située au sein d'un PNR, à proximité d'une agglomération. Saint-Pierre-de-Chartreuse dans le contexte périurbain de Grenoble se situe alors à la croisée de nombreuses tendances qui touchent le secteur touristique (notamment, fractionnement des séjours et nouvelles résidentialités sur lesquelles nous reviendrons par la suite) et fera l'objet du deuxième temps de ce chapitre. La station chartroussine présente entre autre l'intérêt de se situer sur une trajectoire de développement de l'activité touristique de long terme qui prend un sens nouveau au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale et à l'avènement des sports d'hiver. De plus, sa situation géographique la place en concurrence avec une diversité de stations (Sept-Laux, Villard-de-Lans, Chamrousse, Le Collet d'Allevard, Autrans, Méaudre) présentant des profils variés qui permettront de tester nos hypothèses. Ainsi, dans un troisième et dernier temps, nous proposerons une première approche comparative des stations de sports d'hiver afin d'expliciter les facteurs de compétitivité de chacune.

1. Les PNR, des laboratoires du tourisme durable

C'est dès 1967, par décret, que les PNR font leur apparition dans le droit de la décentralisation. Ils se fondent sur une charte (au renouvellement décennal depuis un décret de 1988) signée par l'ensemble des communes qui y participent. Cette charte arrête le périmètre du parc, établit un état des lieux et définit le projet de gestion du territoire. Pour traduire la charte en actions, le PNR ne possède aucune compétence transférée par les communes. Cependant, il constitue non seulement un organe de discussion à une échelle plus large que leurs territoires respectifs, mais surtout un instrument d'animation du parc. Il est doté d'une équipe permanente permettant d'assurer un travail d'information auprès des décideurs locaux, de la population locale et des touristes, de surveiller les différentes actions qui prennent place dans le parc (quelle qu'en soit l'origine) ou encore de "monter" des projets variés. Au regard du fonctionnement général de l'administration française, le cadre PNR apparaît comme un instrument d'aménagement du territoire atypique.

1.1. PNR et tourisme : du territoire à la construction de son image

Comme nous l'avons évoqué en introduction de ce chapitre, les PNR s'inscrivent avant tout dans une logique de contre modèle. Là où le discours de la Doctrine Neige disqualifiait les populations locales, il mettra en avant leurs qualités. La volonté fondatrice réside avant tout dans cette reconnaissance du rôle du territoire en proposant non seulement une logique alternative de développement mais surtout en basant cette dernière sur l'équilibre entre aménagement et préservation. Comme nous allons l'expliquer, les principes généraux de constitution des PNR impliquent l'existence d'un territoire d'exception qui mérite d'être distingué de l'ensemble national. Cette démarche revient finalement à labelliser des territoires de qualité et constitue donc en tant que tel un facteur d'attractivité, non neutre du point de vue du modèle de développement touristique. Cependant, il nous semble important de distinguer deux phases dans la mobilisation de l'outil PNR. Tout d'abord, une première étape a consisté à affirmer son droit à la différence face à un modèle unique et dominant. Ensuite, l'évolution du contexte et l'avènement d'un discours relatif à la durabilité permettent une montée en puissance du concept de PNR qui de contre-modèle devient un modèle fortement valorisé. Avec ce glissement, la reconnaissance des qualités des territoires associées à des pratiques de gestion adaptées renforcent l'attractivité de ces derniers

1.1.1. Les PNR, du contre-modèle à la généralisation

Si les limites du PNR sont inscrites dans la charte négociée entre les différentes communes, pour prétendre au titre (arrêté par le ministère de l'environnement) la loi stipule que *« peut être classé en parc naturel régional un territoire à l'équilibre fragile, au patrimoine naturel et culturel riche et menacé »*[121]. Les informations contenues dans cette définition sont nombreuses quant au type d'espace susceptible de devenir un parc. D'une part, replacé dans le contexte des années 60 et de l'exode rural, c'est ce type d'espace qui est

[121] Décret n° 94-765 du 1er septembre 1994 pris pour l'application de l'article L.244-1 du code rural et relatif aux parcs naturels régionaux.

directement concerné. D'autre part, la référence simultanée au patrimoine naturel et culturel n'est pas sans rappeler le lien entre culture et territoire mis en valeur par les SPL.

L'originalité des PNR réside avant tout dans la diversité de ses missions, telles que déclinées dans le décret de 1994 :

> *« **a)** De protéger ce patrimoine, notamment par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages;*
>
> ***b)** De contribuer à l'aménagement du territoire ;*
>
> ***c)** De contribuer au développement économique, social, culturel et à la qualité de la vie;*
>
> ***d)** D'assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public;*
>
> ***e)** De réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines cités ci-dessus et de contribuer à des programmes de recherche. »*

Outre la mission d'accueil que nous aborderons ultérieurement, la législation en vigueur implique l'orientation de l'action des parcs dans deux directions principales : le développement économique et social ainsi que la protection de l'environnement au sens large du terme. Ainsi, bien avant le rapport Brundtland et l'adoption du concept de développement durable à Rio, dès 1967, la France semble en avance et propose une structure pour le mettre en œuvre. Après 1992, le nouvel éclairage proposé inscrit résolument les PNR dans la modernité. *A posteriori*, il est possible d'affirmer que les PNR sont des *« illustrations vivantes du concept de développement durable »* (ARPE PACA, 1997). Cette affirmation semble d'ailleurs confirmée par la recrudescence du nombre de PNR suite à la Conférence de Rio et après une période de faible croissance en 1978 et 1995. En effet, comme nous le montre la figure 3.1 ci dessous, il est possible de distinguer trois grandes phases dans la dynamique des PNR.

Créée en 1967, la structure d'animation territoriale se présente alors comme une reconnaissance des initiatives existantes. En ce sens, l'invention des PNR répond à un besoin existant. Les conditions de création des Parcs sont donc réunies dans un grand nombre de territoires. De plus, le modèle en émergence cherche encore à fixer ses caractéristiques et fait sans doute preuve d'une plus grande souplesse dans l'adoption d'une telle structure (par exemple, le renouvellement décennal de la charte de Parc ne sera rendu obligatoire qu'en 1988). L'ensemble de ces facteurs constitue les fondations d'une première phase que nous avons désignée comme celle de "la reconnaissance". Si le nombre de PNR construits chaque année n'évolue guère au cours du temps (et encore, durant cette première phase, le nombre maximal de PNR créés en une année, soit 6 est atteint en 1970), c'est surtout la fréquence de leur création qui atteint un maximum (soit une moyenne de création annuelle s'élevant à 2 PNR). Suite à cette première phase caractérisée par sa vivacité, apparaît en contrepoint une période de stagnation durant 17 années qui ne voient la création que de 11 PNR (soit un rythme de croissance annuel moyen de 0,4 Parc). Malgré quelques "bonnes années" (notamment, 1987 et 1989), la création de Parc apparaît comme plus sporadique qu'auparavant. A partir de 1995, la croissance du nombre de PNR prend un second souffle (il s'en crée alors à une moyenne annuelle de 1,7). Passé de mode durant un long moment, le modèle de développement économique des Parcs entre aménagement et conservation trouve dans le discours durable une nouvelle légitimité. L'effervescence était

telle que le ministère de l'environnement prit d'ailleurs la décision de limiter le nombre des PNR afin qu'ils conservent leur statut de territoire d'exception et que l'exercice de labellisation territoriale conserve du sens. Malgré cette restriction et des exigences de classement accrues, jusqu'en 2004, la dynamique est réellement vive.

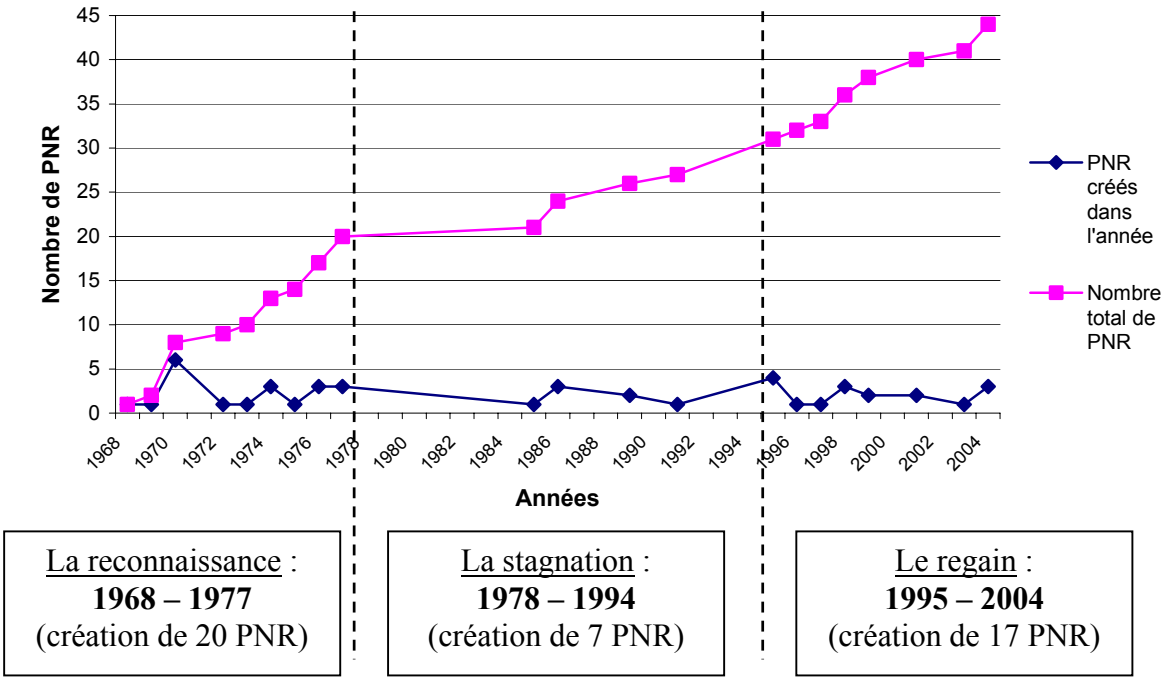


Figure 3.1 : La dynamique de création des PNR[122]
(source : http://www.parcs-naturels-regionaux.tm.fr)

La volonté de limiter le nombre de Parcs montre bien le lien étroit qu'il existe entre protection et valorisation du territoire. S. BOBE (2006) dans sa thèse étudiant Le modèle de développement économique des Parcs Naturels Régionaux propose de définir ces derniers comme une forme de *« district aménital »*. La vision qu'il propose repose sur une distinction similaire à celle que l'on trouve dans les Parcs nationaux (zone centrale / zone périphérique) entre une zone que l'auteur qualifie de primaire, vouée à la préservation, à la fois cœur du PNR et sa raison d'être autour de laquelle s'agrègent les entrepreneurs dans une zone qualifiée de secondaire et gérée selon un droit ordinaire mais auquel l'institution du PNR donne un sens concret et quotidien : la zone primaire est celle de production des aménités dont les entreprises de la zone secondaire vont tirer leur revenu. Cette séparation n'a cependant qu'un but analytique dans la volonté de monter en généralité les observations faites sur quelques cas d'étude. Si l'intention est légitime, nous ne pouvons cependant pas reprendre cette distinction à notre propre compte. D'une part, comme le reconnaît l'auteur, c'est l'existence même du Parc qui donne de la cohérence à l'exercice de valorisation à travers *« l'existence de réseaux spécifiques [qui] confirme la réalité d'un modèle de développement local spécifique […], car, dans la proximité, les acteurs économiques se réunissent, partagent les même valeurs et intérêts et agissent pour la valorisation du territoire, notamment des aménités »*. Ainsi, l'activité en périphérie semble indissociable de la production des aménités en zone centrale. Mécaniquement, les

[122] Soulignons que ces quelques statistiques se fondent sur les PNR qui existent actuellement et ne tiennent pas compte du phénomène de non-renouvellement de la Charte et de la perte conséquente du label. Cependant, ce cas de figure ne s'est jusqu'à présent présenté que dans l'unique cas du marais poitevin.

externalités environnementales des activités humaines ne s'arrêtent effectivement pas aux frontières administratives. D'autre part, les travaux de S. BOBE s'intéressent essentiellement à la notion d'aménités et ne considèrent en conséquence que leur dimension naturelle. Nous affirmons au contraire que les modalités de leur valorisation, c'est-à-dire les savoir-faire mobilisés et leur dimension culturelle, constituent des facteurs majeurs. Au-delà d'une dotation de facteur, les aménités n'ont de sens que dans le prisme des sociétés locales qui président à leur existence. En tant que telles, ces dernières peuvent être à l'origine d'une valeur ajoutée proprement territoriale. C'est d'ailleurs dans ce sens que nous avons fait le choix de mobiliser le concept de ressource territoriale : pratiques et aménités à proprement parler sont indissociables dans la création de valeur.

Plus qu'un simple principe de préservation – transmission, les PNR donnent un sens positif strictement économique au développement durable. Cependant, les PNR demeurent une démarche particulière ne concernant que certaines parties du territoire national. Ils ne constituent pas une méthode globale de développement durable mais une orientation spécifique de valorisation d'un territoire. La constitution d'un espace en PNR n'est pas neutre. Elle implique la reconnaissance d'un territoire sous un label qui en garantit la qualité. Ainsi, c'est un signe attractif qui permet de distinguer les PNR de l'ensemble des destinations potentielles des touristes. Nous pouvons donc identifier une troisième dimension d'un parc : en sus de vouloir faire concorder territoires socio-économique et administratif, il s'agit de le transformer en destination touristique. Cette caractéristique du PNR appartient d'ailleurs à ses missions puisqu'il doit, comme nous l'avons cité auparavant, *« assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public »*. Si l'interprétation de cette injonction pouvait porter à débat durant les Journées de Lurs, à l'occasion de l'anniversaire des 30 ans d'existence de la structure PNR, leur Fédération a tranché la question : *« depuis plusieurs années les Parcs ont pris le chemin de la promotion et maintenant de la commercialisation touristique de leur territoire »* (FPNR, 1997 qui précise par ailleurs que ces démarches s'appuient notamment sur la valorisation du patrimoine, compris au sens large du terme). Du point de vue économique et dans l'optique de contribuer à son développement durable, cette mission d'accueil implique donc une orientation très claire vers les activités touristiques. Il paraît donc logique que les PNR soient porteurs d'un discours sur le tourisme durable comme en témoigne leur participation active à la Charte européenne du tourisme durable dans les espaces protégés (EUROPARC, 2002). De plus, au-delà de cette revendication et des textes de loi, force est de constater que la pratique, telle qu'elle est explicitée par la Fédération des PNR, présente de fortes similitudes avec notre lecture du tourisme durable. En effet, nous allons voir qu'au travers des trois grands types d'action que propose la Fédération, dans son article du Guide Gallimard Les Parcs naturels régionaux, ce sont bien les dimensions fondatrices du tourisme durable qui apparaissent.

1.1.2. Les PNR, une illustration concrète des principes de valorisation territoriale du tourisme durable.

La première série de missions concerne la protection et la gestion des richesses naturelles qui participent globalement à l'entretien et à la qualité du cadre touristique. Dans cette optique, l'importance accordée à la gestion des paysages est particulièrement significative : elle est une façade du territoire, une vision globale de la destination. Ainsi, tant au niveau des paysages urbains que des paysages naturels, les PNR utilisent des programmes d'entretien, de classification pour maintenir leur qualité et privilégier leur diversité. Dans la même logique d'image, nous pouvons interpréter les mesures pour favoriser la biodiversité (protection des espèces présentes et réintroduction d'espèces

disparues) comme un gage de la qualité globale de l'environnement et les mesures spécifiques de protection des ressources naturelles comme une assurance de son entretien. Mais ces actions dépassent le cadre naturel pour mettre en valeur sa relation avec les hommes. En effet, les paysages sont des paysages agricoles et le leitmotiv concernant leur entretien consiste à lutter contre leur fermeture consécutive à la déprise et à l'avancée de la forêt. De même, dans la préservation de la biodiversité, la place accordée aux usages de l'environnement par les hommes est centrale. Le rôle de la culture de certaines plantes ou de l'emploi de certains animaux domestiques dans l'exploitation apparaît en premier plan. Pour ces deux types de mesures (paysages et biodiversité), il est d'ailleurs frappant de voir que ce qui sert de faire-valoir, c'est l'authenticité : *« espaces authentiques et harmonieux »* dans un cas et *« authenticité des milieux »* dans l'autre (MARCHAND, 1999). Enfin, dans l'optique de l'hominisation des territoires, la préservation des ressources naturelles peut être interprétée dans la continuité de l'entretien passé de l'environnement comme une forme moderne d'usage respectueux du milieu.

Tout comme pour cette première mission, les actions de *« valorisation des activités économiques »* (MARCHAND, 1999) se concentrent sur leur participation au secteur touristique. Une nouvelle fois il est nécessaire de constater que c'est surtout à travers le tourisme que les initiatives auprès des différents secteurs d'activité sont envisagées. D'ailleurs, les agriculteurs se trouvent encore les premiers concernés et leur rôle s'inscrit dans la continuité logique des actions précédentes. En effet, ils sont à l'origine de l'environnement dont hérite le territoire, en tant que conséquence indirecte de leur exploitation, et ils se voient maintenant attribuer des fonctions nouvelles pour l'entretenir. Ainsi, il est question qu'ils *« deviennent à la fois des producteurs et des gestionnaires de l'espace »* (MARCHAND, 1999). Ces mesures visent globalement l'image de la destination et vont parfois au-delà quand elles servent à financer directement l'entretien de haies ou de chemins d'exploitation favorisant la création de sentiers touristiques. D'autre part, les agriculteurs sont encouragés à infléchir leurs pratiques dans une double direction : respect de l'environnement mais aussi productions à fortes valeurs ajoutées ce qui se traduit notamment par la valorisation directe et la commercialisation locale. Ce sont en général des productions labellisées revendiquant la qualité que leur confère le terroir dont elles sont issues : non seulement par rapport à l'environnement naturel mais aussi par l'usage de savoir-faire locaux.

Le schéma guidant la mise en valeur des entreprises en général est à peu près similaire. D'une part, il s'agit de soutenir celles qui infléchissent leurs processus de production pour qu'ils respectent plus l'environnement ou plus directement de promouvoir la création "d'emplois verts". D'autre part, les activités se distinguent par leur labellisation, marque de leur attachement territorial : "Produit du Parc", "Savoir-faire du Parc" ou encore "Accueil du Parc" qui *« traduisent des valeurs fortes […] : original, naturel, authentique, artisanal »* (MARCHAND, 1999). Finalement, l'importance du tourisme dans les différents secteurs économiques est telle qu'elle constitue l'unique dimension envisagée pour le secteur tertiaire. La production se fonde sur l'ensemble des procédés que nous avons décrits précédemment pour *« proposer une offre touristique à la hauteur [des] ambitions de protection, de valorisation et de développement »* (Marchand, 1999) d'un territoire classé PNR. Ainsi, il s'agit de produire d'une manière spécifique et authentique, reconnue par des labels : création des Gîtes Panda en partenariat avec Gîtes de France et WWF ou des voyages et des "hôtels au naturel".

Si le but de valorisation de l'image territoriale qui découle d'actions de protection et de gestion de l'environnement naturel ainsi que de la mise en valeur des activités économiques peut paraître relativement surprenant, dans le cas de la dernière mission, ce résultat semble plus direct. En effet, son intitulé même permet de présumer sa participation à la construction de la destination : valorisation du patrimoine culturel. Cependant, nous allons voir que cette dernière action s'écarte des sentiers battus pour prendre une teinte de tourisme durable. Si certains parcs furent le théâtre d'événements qui ont marqué leur histoire, comme la résistance dans le PNR du Vercors ou la présence des moines chartreux dans le massif éponyme, qui font l'objet d'une présentation traditionnelle, cela n'est pas un élément concernant l'ensemble des PNR. Les choix de valorisation communs visent l'authenticité de l'ensemble territorial à travers ses spécificités culturelles.

Dans ce dessein, la culture n'apparaît pas figée comme dans un musée mais plutôt "mise en situation" dans le territoire auquel elle est liée. La marque la plus significative de cette volonté concerne le patrimoine bâti. Tout d'abord sa mise en valeur consiste à remettre en état l'ensemble des petits éléments appartenant au patrimoine populaire :fours à pain communaux, fontaines, lavoirs, ponts, ou encore croix. Ensuite, ce sont surtout les savoir-faire qui sont exploités. Ainsi, il paraît important de *« construire vrai »* (Marchand, 1999) et les PNR appuient cette démarche par la publication de brochures pour guider la construction ou la restauration locale. Il s'agit non seulement de reproduire la structure des habitations traditionnelles, mais surtout d'utiliser des procédés typiques qui passent notamment par l'utilisation de matériaux locaux (mélèze, chaume, lauze, ou encore terre).

Cette démarche relative à l'habitat évoque directement l'idée de symbiose entre l'homme et son milieu naturel : l'aménagement d'un cadre de vie adapté aux conditions locales construit avec les moyens disponibles localement. Au-delà du bâti, les savoir-faire dans leur ensemble font l'objet d'une attention particulière notamment par le biais des productions agricoles de terroir, comme nous l'avons déjà abordé, mais aussi par rapport aux savoir-faire artisanaux ou industriels. L'usage actuel de ces pratiques participe à l'image authentique de la destination et se prolonge dans le présent, de façon similaire à la gestion du patrimoine naturel, grâce à une politique d'animation culturelle visant à renforcer l'identité locale. Pour nous convaincre de la dimension touristique de ce type d'opération, nous pouvons nous référer au projet du PNR d'Armorique : il met en place des panneaux de signalisation, publie des documents bilingues et crée des primes pour ses techniciens qui parlent le breton ou qui l'apprennent. Les spécificités locales sont à l'honneur : les qualités intrinsèques du territoire sont mises en avant plutôt que les équipements de loisirs en tant que tels. Si l'accueil touristique et la vente des prestations associées demeurent indispensables, ils doivent s'intégrer dans un milieu existant pour le sublimer et non s'imposer sur un support supposé neutre.

La dimension de label du classement PNR constitue sans aucun doute une orientation du développement économique vers le tourisme comme le confirme l'utilisation que les parcs font de la marque « Parc Naturel Régional » qu'ils ont déposée. De plus, le cadre touristique, c'est-à-dire un environnement préservé ainsi qu'une production de produits liés aux territoires tant par les ressources que par des savoir-faire locaux utilisés, rappelle sans équivoque la dimension authentique attachée au tourisme durable. Aussi, nous rejoignons le propos de L. LAURENS (2005) qui choisit d'étudier les PNR en tant que support pour analyser les mutations en cours et dont le *« succès actuel […] tendrait à prouver que le développement local loin de s'étioler connaît un regain d'intérêt grâce au renouvellement et à l'enrichissement de ses problématiques »*.

1.2. Le cas de la Chartreuse, la genèse d'un parc

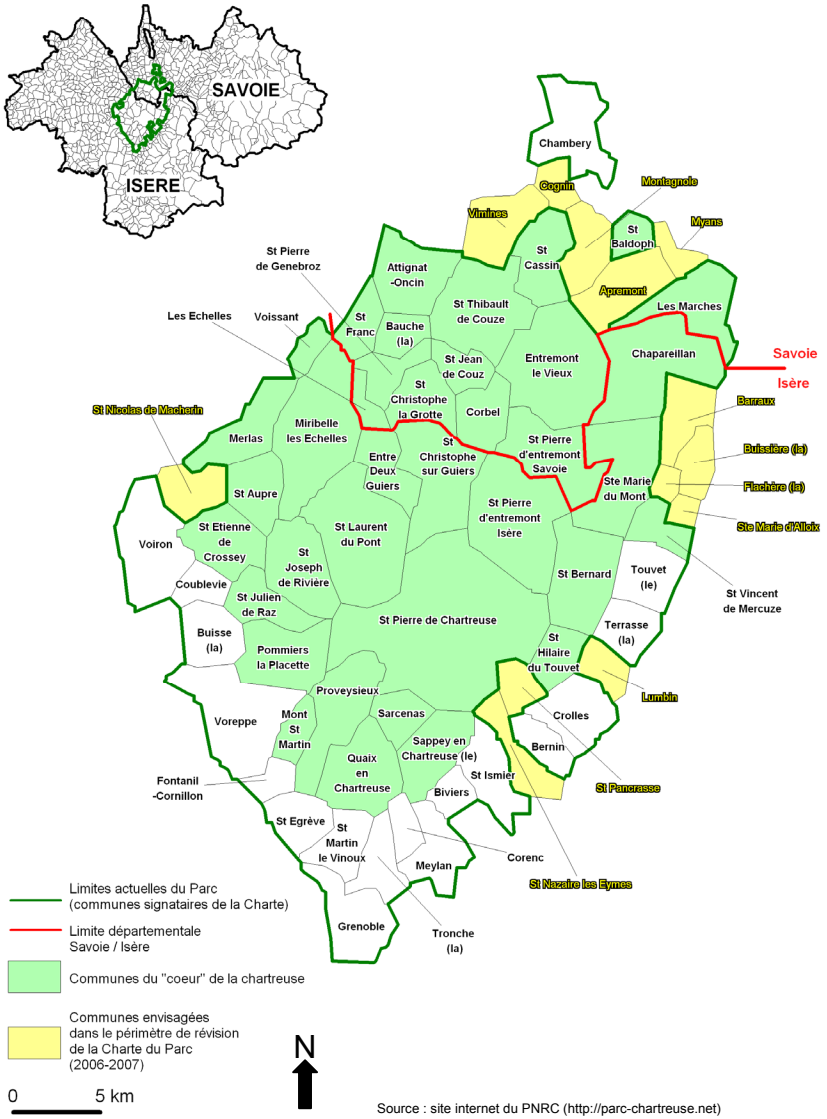
Le PNR de Chartreuse (PNRC), créé en 1995 (officiellement, le 6 mai) réunit 52 communes sur une surface de 69 000 ha. Il appartient à la nouvelle génération des Parcs, celle apparu après Rio et il se situe clairement dans une volonté de développement d'un tourisme durable. Il est d'ailleurs intéressant de relever la volonté du PNRC d'apporter une image à l'ensemble du territoire, de le marquer du sceau de la qualité, plutôt que de celui des chartreux, à travers la grande importance accordée à la marque Parc (LAJARGE, 1995). Cette dernière, tout comme l'institution d'une structure d'animation unique, s'inscrit en continuité d'un territoire, morcelé et soumis à de nombreuses tensions (liées notamment à la périurbanisation), qui recherche son unité. Dans une présentation générale du Parc, nous aborderons cette question et présenterons les différents éléments d'hétérogénéité originels. Dans un second temps de notre approche, nous étudierons plus précisément la question du tourisme dans son application aux sports d'hiver. Pour cela, nous présenterons tout d'abord la position première du Parc, issue de la Charte de 1995 afin d'en présenter l'évolution à travers le processus de renouvellement en cours.

1.2.1. La Chartreuse, une unité en émergence

En tant que telle la structure du Parc est particulière (cf. carte 3.1, ci dessous) : composée de nombreuses communes, toutes ont des statuts très différenciés. La volonté de raisonner la Chartreuse dans sa cohérence naturelle de massif, si elle correspond sans doute à un objectif logique du PNR donne naissance à un territoire complexe et morcelé. D'un point de vue global, on peut d'ores et déjà remarquer l'implication déséquilibrée de deux départements, 38 communes étant iséroises et seulement 14 savoyardes. A noter d'ailleurs que la partie du Parc située en Savoie n'est pas sans poser de problèmes quant à la continuité spatiale du Parc. Si cette question est directement prise en compte à l'occasion du renouvellement décennal de la Charte, lors de sa création, le PNRC comprend deux enclaves, l'une à Saint-Baldoph, et l'autre, à Chambéry. De plus, il est possible de les décrire en cercles concentriques : le cœur de chartreuse, les communes périurbaines limitrophes et les villes frontières. Toutes n'ont d'ailleurs pas le même statut. Les communes du centre sont intégralement comprises dans le PNR, celles de la couronne sont seulement intégrées pour parties[123] dans le périmètre classé et enfin, les trois agglomérations environnantes, Voiron, Chambéry et Grenoble sont désignées comme des villes "portes" (la représentation traditionnellement adoptée par le PNRC en cartographie consiste en des ellipses sans que le lien avec le Parc soit directement figuré). Tel que le présente L. ALLIE (2005) la Chartreuse se présente ainsi comme un contexte d'action particulièrement contraint, pris en tenaille entre les agglomérations de Grenoble et de Chambéry, distantes de seulement 58 km, mais également sous l'influence de la ville de Voiron qui ouvre l'accès du massif aux individus en provenance de la Région lyonnaise. Comme nous le verrons par la suite, cette voie d'entrée est loin d'être négligeable, notamment en termes de déplacements touristiques de proximité et de la Chartreuse en tant que "terrain de jeu" multi-agglomérations.

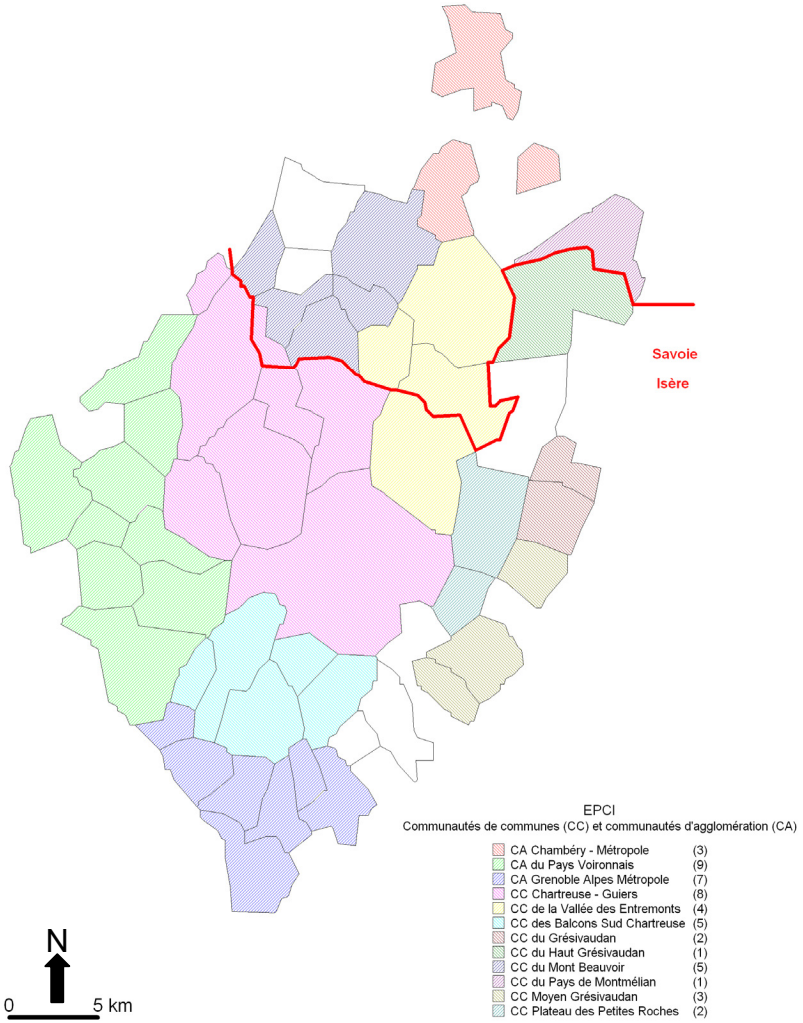
[123] Parmi nos choix de représentation cartographique (carte 3.1), cette réalité du périmètre classé n'est pas prise en compte. Par soucis de commodité et dans la mesure où notre intérêt ne se porte pas sur la question de la délimitation d'un PNR, nous avons fait le choix de représenter le périmètre du Parc en soulignant les communes parties prenantes et en nous appuyant sur leurs propres périmètres.

Carte 3.1 : les communes du PNRC



Source : site internet du PNRC (http://parc-chartreuse.net)

Carte 3.2 : Communautés de communes et d'agglomération au sein du PNRC



Source : atlas du Conseil Général de l'Isère (http://www.cg 38.fr)

A cette complexité de la diversité communale vient s'ajouter le jeu des intercommunalités. Outre, la multiplicité des documents d'urbanisme liés aux agglomérations (notamment le Schéma de COhérence Territorial, SCOT, s'imposant à la formulation des Plans Locaux d'Urbanisme, PLU, par les communes), c'est un véritable assemblage d'intercommunalités et de structures supra-communales qui *« traversent ainsi les PNR [NDR : PNR du Vercors et de la Chartreuse, tous deux étudiés par l'auteur], sapant la légitimité et la portée de leur Charte »* (ALLIE, 2005). Comme l'indique la carte 3.2 ci-dessus, dans le cas chartroussin, ce ne sont pas moins de trois Communautés d'Agglomération et de neuf Communautés de Communes, sachant que certaines municipalités (au nombre de cinq) n'appartiennent à aucun EPCI de cette catégorie. Dans un tel contexte, l'affirmation de l'entité PNR ne va pas de soi. Au contraire, elle correspond à une énième couche d'un millefeuille administratif, celle d'un Parc récent qui prend part à un jeu très structuré. Comment comprendre alors la signification locale du Parc au-delà de la volonté pragmatique de disposer d'un outil de développement économique et d'aménagement ? Les réunions publiques organisées à l'occasion du renouvellement permettent de mettre en avant quelques pistes articulées autour de la volonté de "défendre" le massif des pressions externes, notamment urbaines, et d'organiser son fonctionnement en ce sens. Le PNRC fait ainsi figure d'îlot montagneux (cf. figure 3.2 ci-dessous) qui cherche à affirmer ses forces et son identité interne dans un milieu hostile. Il s'agit de dépasser une définition géomorphologique pour lui donner du sens à travers une construction territoriale.

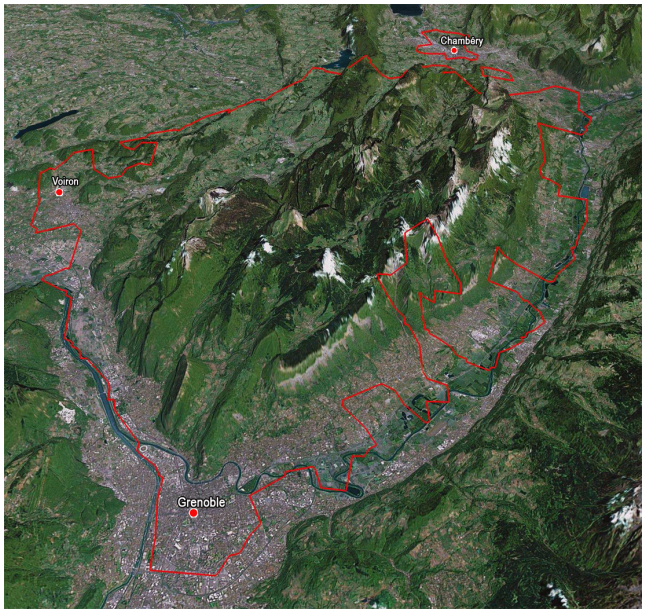
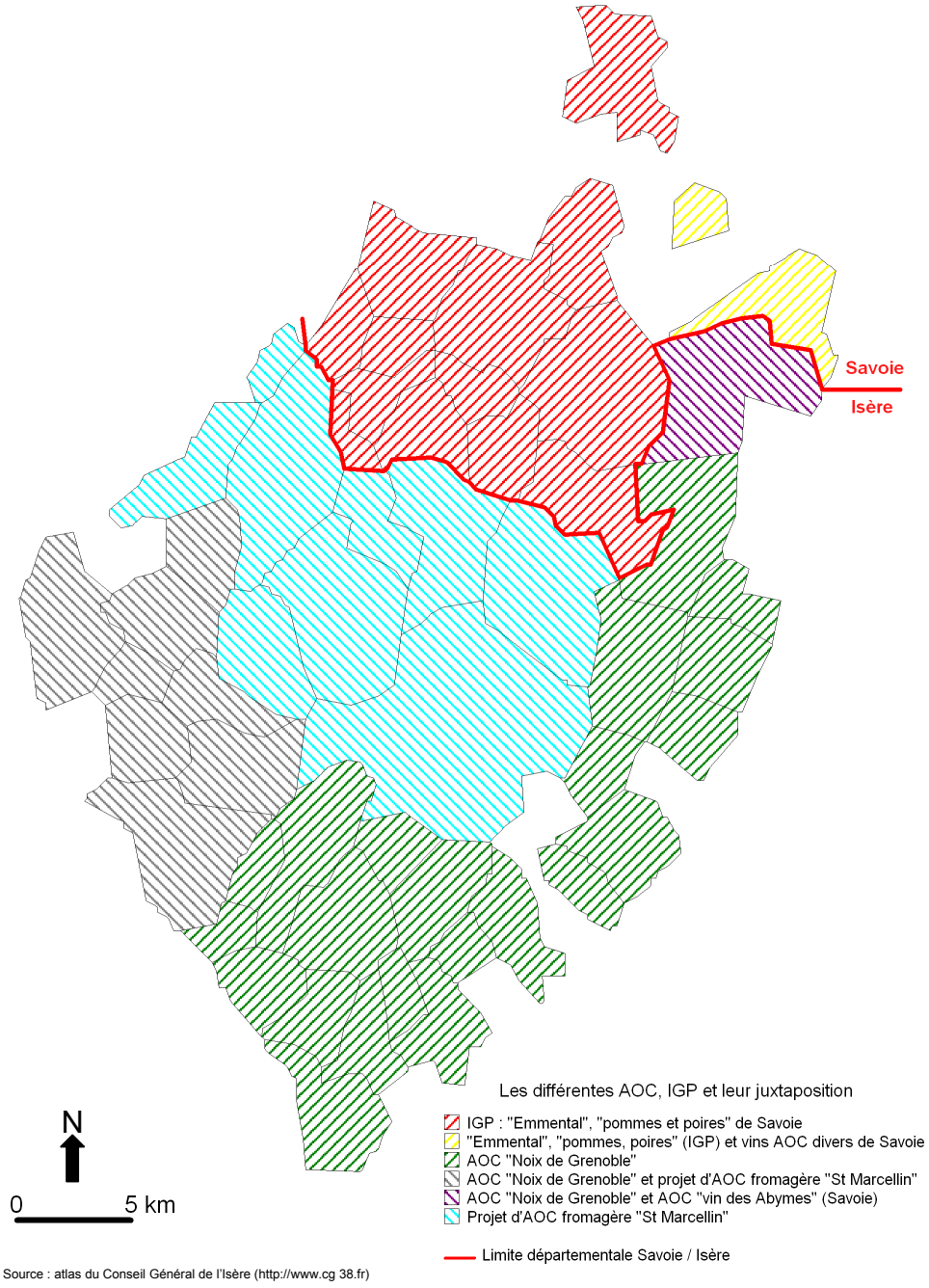


Figure 3.2 : Le massif de chartreuse vu du ciel
(source : Google Earth)

Le PNR constitue alors plus qu'une simple réponse institutionnelle liée à un problème de gestion administrative d'un territoire. En cohérence avec la mise en œuvre du modèle touristique durable, la production d'une image touristique met directement en jeu l'altérité du milieu local avec son extérieur. Construire une image du massif participe également de la construction d'une identité locale (ce qui constitue une des dimensions majeures, évoquée précédemment, du rôle d'opérateur que peut jouer l'activité touristique). Cela est d'autant plus vrai que les produits du tourisme durable s'appuient directement sur une authenticité comprise au sens d'ancrage territorial des produits. L'application de la marque Parc par exemple va directement dans ce sens. Plus globalement, la reconnaissance des produits locaux par l'attribution de signes de qualité territorialisés

participe également à cette double construction. Or, dans le cas de la Chartreuse, comme nous le montre la carte 3.3 ci-dessous, différents labels traversent le territoire, se juxtaposent les un aux autres sans qu'aucun ne soit réellement identifiable au massif et à lui seul.

Carte 3.3 : La chartreuse, un patchwork de signes de qualité



Source : atlas du Conseil Général de l'Isère (http://www.cg 38.fr)

Non seulement la Chartreuse apparaît comme un patchwork sans réelle cohérence, mais surtout les appellations qui y sont présentes ne sont pas très spécifiques. Plus que cela, le cœur du massif même ne dispose pas de label propre et l'ensemble du canton de Saint-Laurent-du-Pont ne dispose d'un signe de reconnaissance tant que l'AOC du Saint-Marcellin n'est pas mise en place. La commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse entre autres, bien que touristique, ne dispose d'aucune appellation en dehors de la démarche Parc. En effet, ce dernier a fortement œuvré pour promouvoir l'application de sa marque à la viande. Toujours dans le sens du renforcement de l'image du massif et de ses

produits, le PNRC s'est fortement engagé pour la création d'une AOC "bois" particulièrement originale puisqu'il n'en existe aucune équivalente dans le paysage français. La forêt est de longue date un élément essentiel de l'économie montagnarde et il est particulièrement présent en Chartreuse. Il s'agit donc de construire un projet interne au PNR, un label propre au massif. De plus, au-delà de cette action dédiée à un produit unique, le Parc met en place des initiatives transversales telles que la "Route des savoir-faire" qui fait la promotion de divers artisans et agriculteurs du PNRC. Sans aucun doute, si ces démarches dépassent le seul cadre de l'activité touristique elles participent à l'émergence et à l'affirmation de l'image de la destination. La question se pose donc de la relation entre ces nouvelles formes de valorisation et les activités touristiques existantes, notamment les sports d'hiver.

1.2.2. PNRC et offre de sports d'hiver : de la cohabitation à la volonté d'organisation

Il existe *de facto*, une contradiction fondamentale entre un Parc promouvant le massif et une commune sa station. Les échelles et les enjeux en termes d'image ne vont pas forcément de pair. Ainsi, comme nous allons le voir maintenant, l'action du PNRC envers les sports d'hiver constitue un processus lent correspondant tout d'abord à une phase d'affirmation de l'institution avant qu'elle n'ouvre le spectre de son action à une gestion généralisée du territoire. Ce glissement est particulièrement visible au regard de l'évolution du discours du PNR entre chacune de ses Chartes.

Soucieux de la préservation de la nature et tout particulièrement du paysage, l'impact que représente le ski à cet égard est directement abordé dès l'article 5, les quatre premiers étant réservés à la description formelle du PNR (objet de la Charte, limites du PNR, territoire maximal d'extension et plan du PNR). Cet article est le premier du *« projet de protection, de mise en valeur et de développement »* formulé par le Parc : il l'est au titre de la préservation des paysages, *« enjeu de premier ordre pour le massif [qui] constitue le fondement de la politique générale du Parc »*. Si les sports d'hiver n'occupent qu'une place minime dans l'ensemble de l'article, le ton est donné : pour plus de précisions à ce sujet, le lecteur est invité à se reporter à l'article 19 de la présente Charte dont l'intitulé est sans équivoque : *« valorisation et promotion d'un tourisme doux »*. Dans le cadre de cet article 19, une logique similaire à celle adoptée par la Région Rhône-Alpes ou le Conseil Général de l'Isère apparaît : la station ne se suffit plus à elle-même et sa centralité dans l'offre touristique du territoire est remise en cause. Cette dimension apparaît directement dans l'attitude du PNRC qui entend participer au *« développement des équipements d'accueil et de loisirs sportifs [qui] devront donc être conduits dans le respect et la protection de l'environnement »*. Concrètement, cette démarche se traduit par la soumission à l'avis du Parc des projets relatifs à la station afin qu'il veille à leur intégration et à leur réelle efficacité d'un point de vue économique. Par ailleurs, le PNRC affiche sa volonté d'investir positivement le secteur des activités de loisir sportif en diversifiant les produits : d'une part sur le terrain hivernal à travers le ski de fond et les raquettes, mais également sur la saison estivale en soutenant randonnée, vol libre, escalade ou encore spéléologie. Cette volonté de diversification est d'ailleurs accompagnée par la politique du Conseil Général de l'Isère qui poursuit actuellement une politique active sur la moyenne montagne. Le Parc a d'ailleurs souhaité marquer de son empreinte ce processus en premier lieu adressé aux communes : ainsi tout contrat d'objectif porté devant le Conseil Général comporte un article final et commun à l'ensemble du PNRC.

De plus, le renouvellement de l'offre à Saint-Pierre-de-Chartreuse constitue un enjeu emblématique pour le Parc. De manière générale, cette optique entre de plain-pied dans les préoccupations d'un PNR en charge du développement dans la mesure où l'activité de la station peut être considérée comme une problématique générale d'aménagement du territoire, et également de manière spécifique sur la commune. De par sa taille, son patrimoine et sa localisation, la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse se trouve au cœur de la Chartreuse et constitue en elle-même une entité distinguée par le plan du Parc. Ainsi, elle abrite en son sein des éléments particulièrement remarquables, notamment du point de vue de leur valorisation touristique, du massif de Chartreuse. Du point de vue culturel, le monastère des moines Chartreux rendu accessible par les aménagements apportés à la Correrie représente un symbole fort. Sur le même territoire, on trouve également Saint-Hugues, hameau de Saint-Pierre au patrimoine immobilier considérable, ne serait-ce que du fait de son église accueillant dans et sur ses murs un véritable ensemble d'art sacré (musée départemental). Ce caractère exceptionnel de la commune se retrouve aussi dans son patrimoine naturel, habitats de nombreuses espèces faunistiques et floristiques[124] et en partie concernée par la Réserve Naturelle des Hauts de Chartreuse. Pour finir, c'est actuellement la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse qui héberge la maison du Parc. Elle s'investit donc tout particulièrement dans la dynamique du PNR et il semblerait assez illogique qu'un décalage persiste entre deux formes de développement antagonistes. C'est pourquoi, l'adaptation de la station de sports d'hiver ne peut être ignorée dans le projet du parc et qu'elle trouve toute sa place dans le processus de renouvellement de sa Charte.

Dans les faits, la question du ski s'impose au Parc qu'il le veuille ou non. Non seulement, comme nous venons de le présenter, d'un point de vue symbolique, compte tenu de la place de la commune au cœur du PNR, mais également de façon beaucoup plus pragmatique. Il existe deux raisons principales à cela : d'une part, l'engagement des communes sur une base contractuelle volontariste et deux municipalités (Saint-Pierre-de-Chartreuse et Saint-Pierre-d'Entremont) sont directement liées (régie directe par l'entremise du SIVU de Saint-Pierre – Le Planolet) et, de l'autre, la gestion environnementale impose de prendre en compte l'impact des équipements.

Le premier point s'est très directement illustré à l'occasion du démontage d'un télésiège sur le site du Battour dont le SIVU ne pouvait assumer seul le remplacement. Dans l'urgence de la recherche de financement, le discours avancé par les acteurs (et affiché sur le fronton de la Mairie !) consistait à mettre en avant la nécessité d'une subvention publique sous la pression de la non réouverture de la station et de la perte immédiate des emplois associés. Le télésiège existant est démonté par le gestionnaire du domaine, les acteurs mis devant le fait accompli n'avaient d'autre choix que de trouver une solution. Le Conseil Général de l'Isère ainsi que la Région Rhône-Alpes bien qu'engagés dans le financement des stations selon des procédures dédiées sont mis à contribution[125]. Malgré ses réticences, il en va de même pour le PNR dont la reconduction (liée à la signature de la Charte) ne peut

---

[124] Rappelons ici que le massif de Chartreuse est en effet inscrit au titre de Zone d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

[125] La position du Conseil Général de l'Isère sera approfondie par la suite. Néanmoins, la pression exercée par le SIVU des remontées mécaniques ne peut être comprise sans prendre en compte les difficultés de négociation rencontrées avec le Département. La question de l'enneigement artificiel constitue tout particulièrement l'objet d'une opposition frontale entre les deux interlocuteurs. Ainsi, le discours de l'assemblée iséroise est dénoncé comme ne mettant pas dans la balance des moyens proportionnés à ses exigences. Dans ce contexte quasi conflictuel, il est difficile de ne pas interpréter l'action du SIVU comme la volonté de ne laisser d'autre choix au Conseil Général que d'aller dans son sens.

se passer de la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse ou de Saint-Pierre-d'Entremont (en tant que telle, la discontinuité spatiale du premier projet ne va pas de soi dans l'idée de Parc, mais un vide en son centre, sur un territoire communal comprenant une part de réserve naturelle est inimaginable).

La question des installations de remontées mécaniques doit également être posée. Si elles ont un impact direct sur les milieux dès leur construction, la perspective de reconversion des territoires de station ne peut être pensée sans tenir compte des friches et du coût (à pure perte) de démontage des équipements[126]. Dans le cas particulier de la Chartreuse, il existe déjà un précédent : le cas du Col du Coq (sur la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse[127]) où l'on trouve encore des vestiges non exploités de téléskis. Cette friche fait d'ailleurs particulièrement mauvais effet vis-à-vis de l'Espace Naturel Sensible (ENS) proche. Cette situation est d'ailleurs déplorée par la plupart des acteurs locaux. Cependant, le problème est amené à se poser à court ou moyen terme dans le cas du Col de Porte. Jusqu'à présent entièrement équipé et exploité par une personne privée, le site présente aujourd'hui des difficultés structurelles importantes dues à un manque de renouvellement des équipements. La reprise en main de la station ne peut se faire sans des investissements importants. Située sur la commune de Sarcenas, non investie dans les sports d'hiver, entre les communes de Saint-Pierre-de-Chartreuse et du Sappey-en-Chartreuse, toutes deux supports de leur propre station, le Col constitue un enjeu majeur qui ne peut être envisagé en dehors des autres producteurs de ski au sein du PNR. L'importance du site est d'ailleurs renforcée par son enneigement, unanimement reconnu par les acteurs locaux comme le plus important du massif, ainsi que par la réputation dont le snowpark jouit auprès des clientèles de proximité, notamment auprès des étudiants. Dans ce contexte de tensions, le PNRC trouve une place d'arbitre par sa capacité à appréhender les questions à une échelle qui dépasse les conflits de municipalité.

Dans ce sens, le Parc a commandité auprès du bureau d'étude Dianeige (celui là même qui avait réalisé la typologie des stations de moyenne montagne pour le conseil général) associé à Kalystéo comprenant à la fois une expertise par site dans les lieux problématiques (les deux cols précédemment cités) et une étude globale de mise en cohérence de l'offre neige. Malgré cette démarche, on peut s'interroger sur l'application des propositions avancées. Après avoir mis en avant la viabilité limitée des stations de moyenne montagne (notamment à terme, dans une optique de réchauffement climatique), les experts proposent aujourd'hui de ré-équiper les sites et de compléter les investissements en remontées mécaniques par l'installation de canons à neige assurant leur fonctionnement. La principale source d'innovation de ces propositions réside dans l'ambivalence hiver / été des installations proposées (avec des propositions originales de mise en scène de la nature au Col du Coq ou encore de réseaux de cabanes arboricoles au Col de Porte). Au niveau global de la mise en cohérence des sites, les conclusions peuvent également paraître en contradiction directe avec l'étude de 2003. Le principe général consiste à différencier les sites selon une lecture fonctionnelle : chacun doit assumer un type de prestation particulier sur un gradient allant de l'organisation de loisirs (à la journée) à la station dite de séjour. Cette dernière catégorie correspond alors à la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse sur

[126] Par exemple, l'association écologiste "Mountain Wilderness" milite pour qu'un coût de "dépollution" soit compris dès l'achat des appareils de remontées mécaniques.

[127] Soulignons à ce propos que la question de l'exploitation du Col du Coq dépasse le seul enjeu écologique et l'aspect économique doit également être pris en compte : si le Plateau des Petites Roches (ensemble de communes réunies dans la communauté éponyme) souhaite sa réouverture, tel n'est pas le cas de la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse.

laquelle il serait nécessaire d'assurer artificiellement l'enneigement pour en faire le site phare de l'offre neige en Chartreuse et de relancer la construction afin de garantir l'accueil de tous et de compléter les prestations existantes par de nouveaux services. Hormis le caractère irréaliste de la proposition (il est difficile d'imaginer relancer l'immobilier de tourisme dans un contexte périurbain et quand la rentabilité de l'activité est soumise à un aléa climatique fort), les propositions ne s'avancent guère plus loin qu'une reprise des préceptes généraux des Carnets de routes de la montagne (AFIT, 2003) : "convénience", diversification et complémentarité été / hiver demeurent des déclarations d'intention plus que des propositions concrètes (plus de logements, plus de services, plus d'amabilité, plus de professionnalisme… autant de mots creux maintes fois ressassés). Toute l'ambiguïté de la démarche réside à commander une étude centrée sur l'offre neige et sa cohérence plutôt que de l'envisager directement dans une optique de renouvellement du modèle de développement touristique des stations (dont le concept en tant que tel apparaît comme dilué dans l'ensemble PNR). Sous l'angle station de sports d'hiver, il est évident que Saint-Pierre-de-Chartreuse, commune au développement touristique précoce soit désignée comme la station principale du massif et celle disposant, relativement aux autres, des moyens de poursuivre dans cette voie classique.

2. Saint-Pierre-de-Chartreuse, d'une station touristique pionnière au développement des sports d'hiver

Comme nous venons de le présenter, le PNR constitue un cadre d'étude des tendances liées à la mise en œuvre d'un modèle de développement touristique dit durable. La station de sports d'hiver en tant que telle implique quant à elle de porter une attention particulière à l'échelon administratif inférieur de la commune, autorité organisatrice de cette activité. En nous intéressant à la commune, nous effectuons clairement un choix méthodologique fort. En effet, si nous reconnaissons l'importance des dynamiques territoriales et de leurs fondations socioculturelles, notre approche n'a pas pour objectif d'étudier les limites pertinentes du territoire. Dans notre approche, nous considérerons donc que l'espace a du sens sans nous lancer pour autant dans un exercice de délimitation[128]. Non seulement ce dernier se révèlerait particulièrement fastidieux, mais les frontières administratives (et les compétences associées) structurent également les comportements des individus. Ainsi, notre attention se portera sur le périmètre auquel les acteurs se réfèrent pour effectuer des choix et justifier leur action, notamment en distinguant les échelles de la commune et du PNRC. En rapport avec ce dernier, il nous faut préciser que le territoire communal observé constitue une entité non négligeable au sein du périmètre du Parc. Son importance relève de la conjonction de divers éléments : elle est à la fois cœur du PNR en termes physiques par sa position, sa superficie (cf. figure 3.3) et également dans sa dimension symbolique puisqu'elle abrite le monastère des pères chartreux.

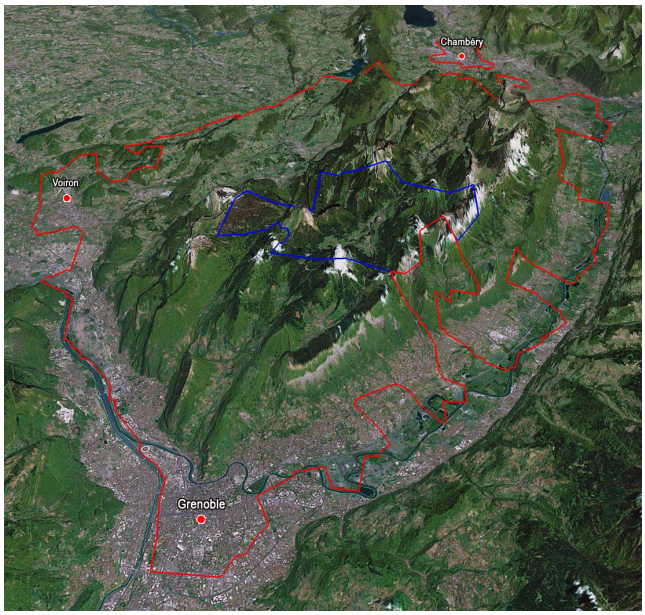


Figure 3.3 : Vue d'ensemble du massif de Chartreuse, Saint-Pierre-de-Chartreuse (source : Google Earth)

La présente partie de notre approche a essentiellement pour objectif de saisir la situation dans laquelle se trouve la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse, support de station et signataire de la Charte de 1995. Pour autant, elle comprendra deux temps

[128] Il est même rendu quasi-impossible par la complexité des acteurs dont le territoire de référence change en fonction des situations d'actions (GUMUCHIAN et al., 2003).

distincts. Le premier aura pour objectif de préciser le contexte territorial dans lequel évolue la commune. Le second, quant à lui aura pour objectif de présenter succinctement les principes de notre analyse des pratiques des acteurs et leurs interactions au sein du système local.

Afin de contextualiser l'étude de Saint-Pierre-de-Chartreuse, nous entendons caractériser deux dimensions de la situation municipale. La présentation du PNRC qui vient d'être faite, nous permet d'ores et déjà d'avoir des éléments d'analyses quant à sa participation à la Communauté de Communes Chartreuse – Guiers ou relativement aux périmètre de labellisation qui traversent la commune. L'exercice qui nous mobilisera dorénavant consiste paradoxalement à élargir notre champ de vision pour mieux caractériser la situation municipale relativement aux autres communes des départements qui composent le PNRC dans le champs des variables socio-démographiques. Cette première approche de cadrage sera complétée par une présentation des conditions du développement touristique communal afin d'expliciter l'origine des sports d'hiver.

2.1. Cadrage socio-démographique de la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse

La prise en compte d'une multiplicité de communes a pour objectif de situer plus précisément une situation particulière en la comparant aux autres. Notre objectif est donc double. Il s'agit d'une part de caractériser la commune chartroussine en se donnant les moyens de l'évaluation en référence à un gradient relatif, une échelle construite en rapport avec les municipalités environnantes. D'autre part, l'analyse de cadrage permet également d'envisager les interactions entre les communes. Cette deuxième étape fera l'objet d'un nouveau zoom sur le PNRC afin de comprendre le jeu interne des communes.

2.1.1. Saint-Pierre-de-Chartreuse dans le contexte des départements de l'Isère et de la Savoie[129]

D'un point de vue démographique, l'étude de la population de Saint-Pierre de Chartreuse (au contour rouge sur la carte 3.4 représentant la densité de la population par commune, ci dessous) permet une première appréhension générale. En valeur absolue, le territoire communal accueil 848 individus en 2004[130]. Selon la synthèse publiée par l'INSEE[131], cette population se répartit équitablement entre les actifs et inactifs (les retraités représentant quasiment un cinquième de la population totale). Parmi les 426 actifs dénombrés, seuls 5,2 % (soit 22 personnes) ne sont pas occupés. Dans une optique comparative, plutôt que de mobiliser des données brutes, nous avons choisi de représenter des valeurs relatives, soit la densité de population.

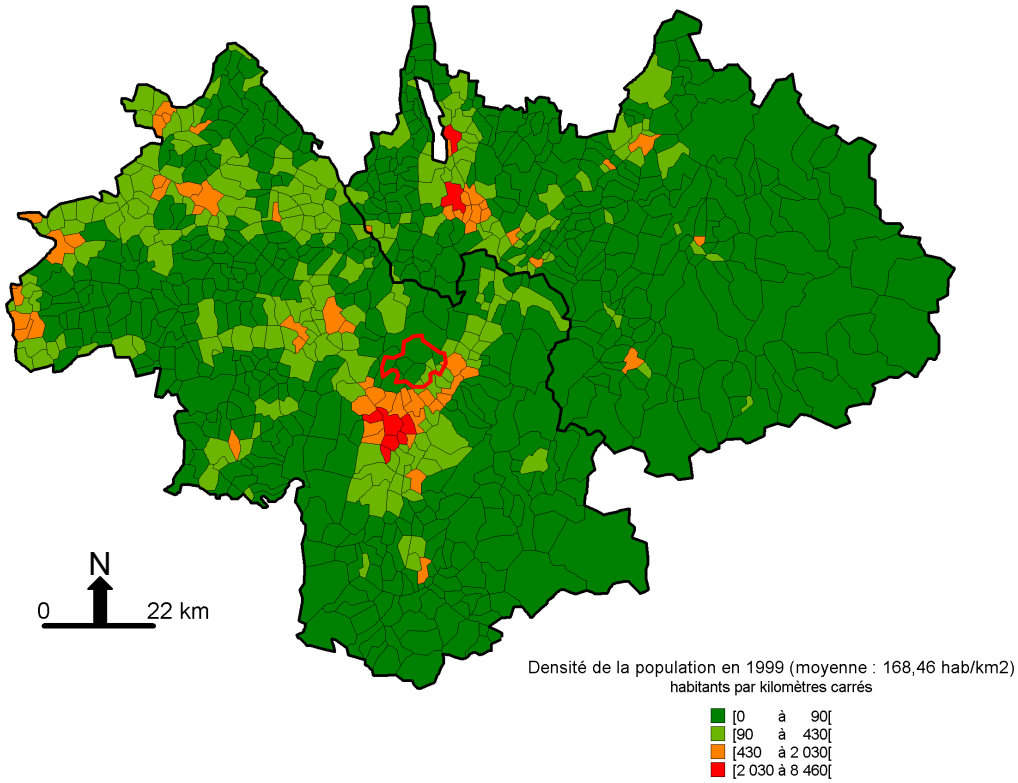
---

[129] Les données utilisées dans la composition des cartes présentées dans cette partie proviennent de l'INSEE pour les statistiques et de l'IGN pour les fonds de carte.

[130] La technique de recensement dorénavant appliquée par l'INSEE nous permet de disposer de chiffres relativement récents en ce qui concerne Saint-Pierre-de-Chartreuse. Cependant, sa couverture partielle du territoire ne nous permet pas encore de mobiliser cette donnée dans une optique comparative. Les données cartographiées sont donc issues du dernier Recensement Général de la Population (RGP), soit celui de 1999.

[131] Sur son site, l'INSEE met à disposition les premiers résultats issus de sa nouvelle méthode de recensement. Pour Saint-Pierre-de-Chartreuse : http://www.insee.fr/fr/recensement/nouv_recens/resultats/repartition/chiffres_cles/n3/38/n3_38442.pdf

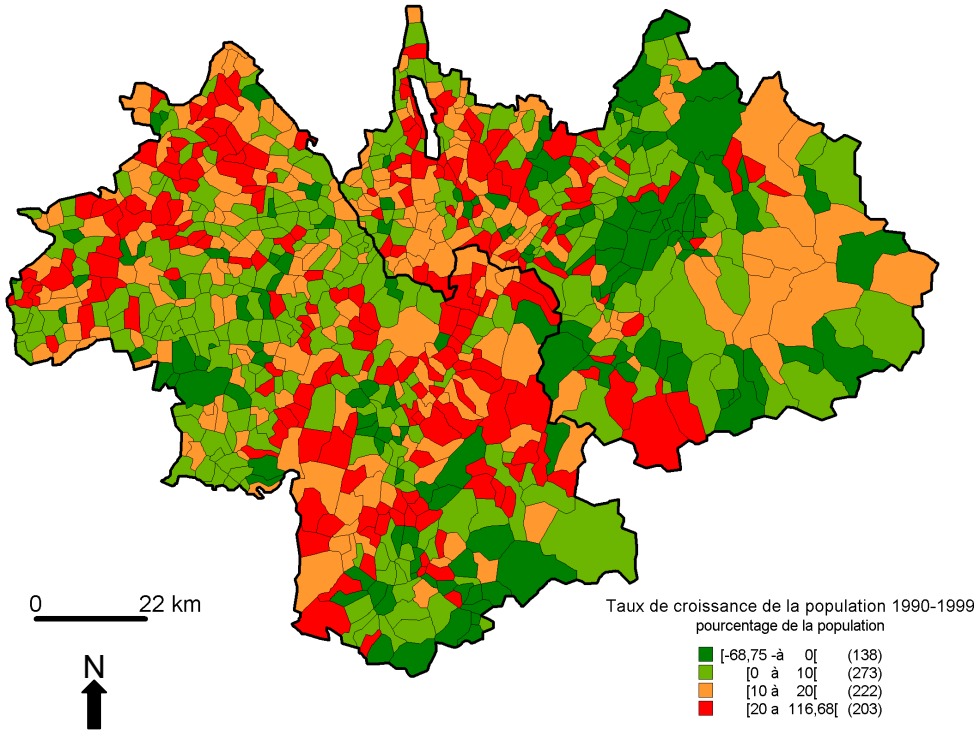
Carte 3.4 : Densités de populations par commune en 1999
(source : fond cartographique IGN, Bdcom82 et statistiques INSEE, RGP 1999)



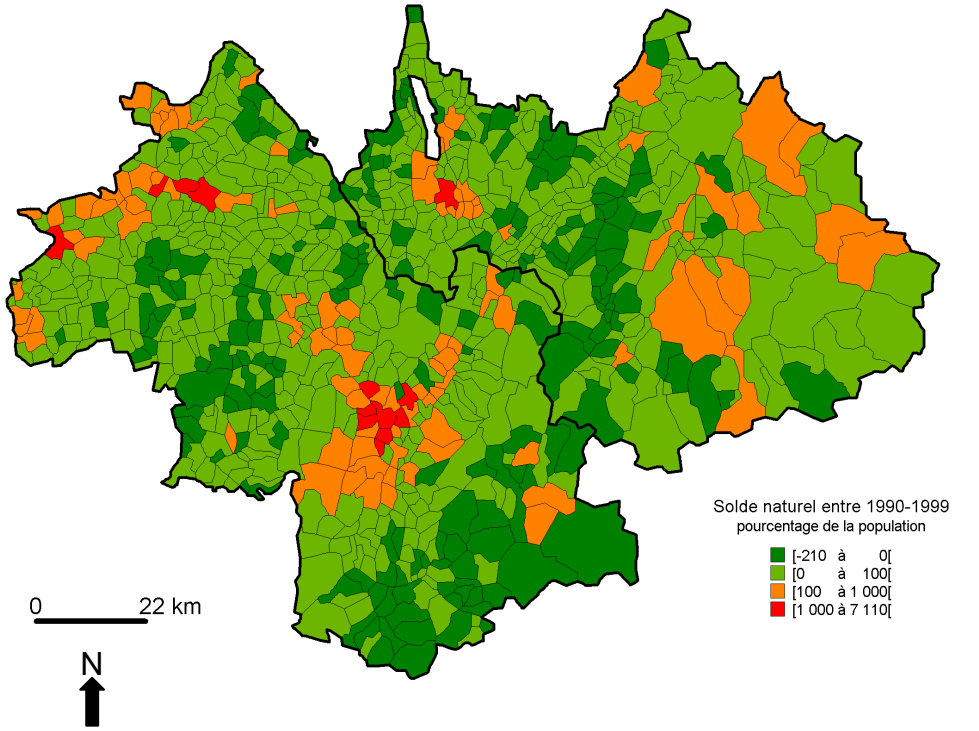
Les différentes classes de densité permettent de faire ressortir les communes au sein des massifs montagneux. A proximité de Grenoble tout particulièrement, les zones vertes foncées représentant le Vercors au sud-ouest et la Chartreuse au nord apparaissent avec un fort contraste avec les zones les plus urbanisées, en orange et rouge. Entre ces deux extrêmes, les tâches de vert clair symbolisent des zones intermédiaires, principalement structurées autour des axes de communication, au sud de Grenoble en direction des Haute-Alpes et de Gap, au nord-ouest vers Voiron et Lyon et enfin au nord-est dans le Grésivaudan. Cette représentation cartographique permet ainsi de constater sous un nouveau jour les pressions qui pèsent sur les communes du cœur de la Chartreuse au profil atypique à celles qui les entourent. La tenaille urbaine de Chambéry et Grenoble est toujours visible à travers les zones les plus densément peuplées. Elle devient encore plus présente si on considère que le pôle voironnais se distingue également (en orange à l'ouest de la chartreuse). Au-delà de cette tenaille, le massif chartroussin apparaît comme enserré de part et d'autre par le "Y" Grenoblois[132]. Saint-Pierre-de-Chartreuse se trouve au centre de cet îlot. D'un point de vue dynamique pourtant, cela ne semble pas réellement porter à conséquence comme nous le montrent les cartes 3.5 et suivantes.

[132] Par Y Grenoblois on désigne couramment les zones d'activité constituées d'un part par le V que fait l'Isère, descendant du nord-est vers le sud-ouest en direction Grenoble pour poursuivre ensuite son cours vers le nord-ouest jusqu'à Voiron (au-delà, la rivière repart au Sud et se jette dans le Rhône au nord de Valence). La barre droite I du Y est quant à elle formée par le Drac se jetant lui-même dans l'Isère au niveau de Grenoble.

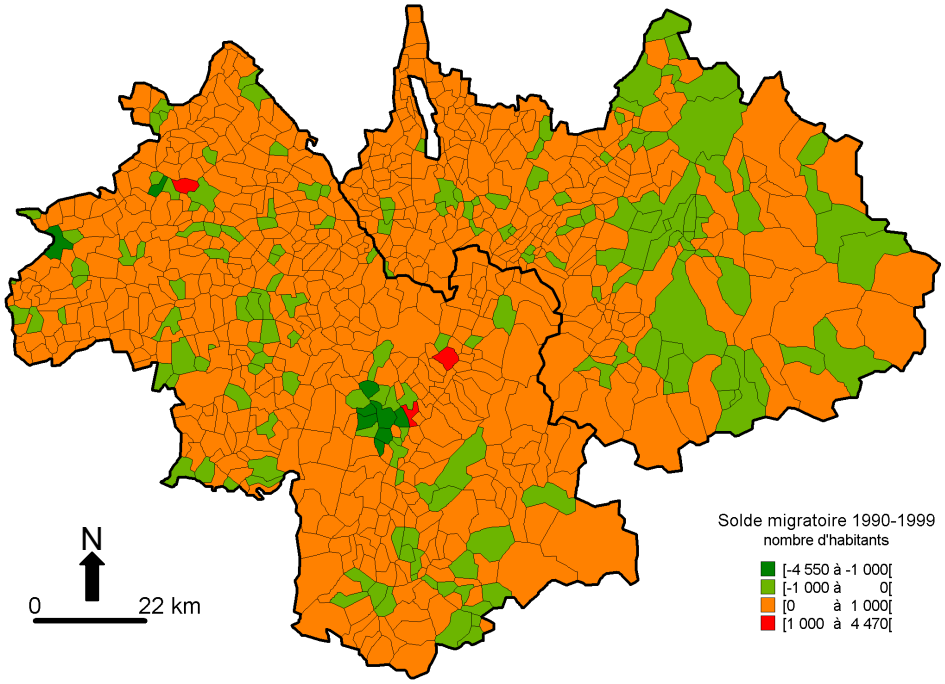
Carte 3.5 : Evolution de la population des communes
(source : fond cartographique IGN, Bdcom82 et statistiques INSEE, RGP 1999)



Carte 3.6 : Part de la natalité dans l'évolution de la population des communes entre 1990 et 1999
(source : fond cartographique IGN, Bdcom82 et statistiques INSEE, RGP 1999)



Carte 3.7 : Part du solde migratoire par communes entre 1990 et 1999
(source : fond cartographique IGN, Bdcom82 et statistiques INSEE, RGP 1999)

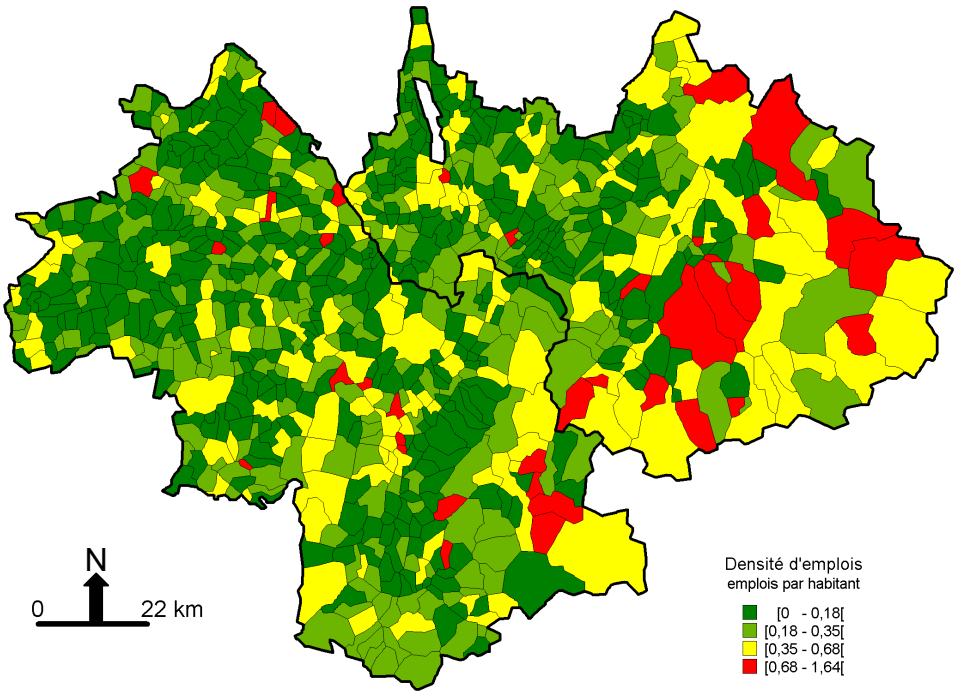


D'un point de vue global, la carte 3.5 nous présente 5 classes réparties afin de compter le même nombre d'enregistrements[133]. Une minorité de communes perd des habitants et la majorité se situe dans la moyenne départementale, l'Isère connaissant une croissance de 7,65 %, légèrement supérieure à celle de la Savoie, 7,17 % Si Saint-Pierre-de-Chartreuse, avec une croissance de 18,46 %, appartient la catégorie suivante de communes, celles qui voient leur population croître entre 10 et 20 % dans la période inter censitaire, il convient de souligner que les communes limitrophes appartiennent à la classe de celles où la croissance de la population dépasse les 20 %. En fait, il apparaît assez clairement, au niveau de l'agglomération grenobloise une inversion du pattern observé pour les densités de population : les communes urbaines n'augmentent que très peu leur population, voire en perdent alors que les communes plus rurales en gagnent. Ce schéma est d'ailleurs le même, avec des intensités moindres aux portes de Chambéry et de Voiron. De manière logique, ces cartes de démographie font apparaître le phénomène périurbain autour des agglomérations. Saint-Pierre-de-Chartreuse ne semble pas y échapper et nous approfondirons cette question en étudiant les relations de cette proximité urbaine avec le développement touristique de la commune. Cependant, située au cœur du massif, elle semble moins touchée par ce phénomène que les communes des piémonts de la Chartreuse. Les municipalités plus au nord ne le sont plus du tout alors que si l'on remonte encore, l'influence de Chambéry se fait sentir. Cependant, l'influence est plus complexe à analyser dans la mesure où la vallée du Grésivaudan, et donc une partie des communes du PNRC et mitoyennes de Saint-Pierre-de-Chartreuse, constitue un continuum de sites connaissant une forte croissance de leur population.

[133] Seule une exception aura été effectuée afin de distinguer clairement les communes qui perdent de la population et celles qui en gagnent. Ainsi, les classes avoisinantes de 0 présentent un certain déséquilibre relativement aux autres. Ce déséquilibre mineur joue plutôt en faveur de la classe représentant la majorité des communes, soit celle entre 0 et 10 % de croissance de la population.

Les cartes suivantes (n°3.6 et 3.7 ci-dessus) confirment cette première approche de la périurbanisation. Si le solde naturel nous permet de retrouver le pattern des agglomérations, la croissance apparaît généralement soutenue par les flux migratoires. A ce titre, nous pouvons remarquer que, parmi les agglomérations, seule Voiron ne voit pas plus de gens vivant dans la commune s'en éloigner que de personnes qui s'y installent. Dans le cas des zones urbaines de Grenoble et Chambéry, la dynamique est clairement inversée : les gens naissent en ville mais partent vivre en montagne. La réalité du phénomène est sans aucun doute plus complexe que cela quant aux catégories de population concernées par ces mouvements migratoires. Notamment, leur compréhension repose également sur la dynamique des emplois telle que la présentent les cartes suivantes (cartes 3.8 et 3.9 ci dessous).

Carte 3.8 : Densité d'emploi dans la population locale (nombre d'emplois par habitants) en 1999 (source : fond cartographique IGN, Bdcom82 et statistiques INSEE, RGP 1999)



Dans un premier temps, un indice peut être mobilisé pour décrire la situation de l'emploi à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Comme nous l'avons déjà abordé, le taux de chômage est relativement bas, cependant, cette statistique ne se préoccupe pas de la localisation des emplois occupés par les actifs locaux et le principe même de la périurbanisation consiste à distinguer le lieu de résidence de celui du travail. Le lieu dans lequel se situent les emplois constitue alors une variable indispensable pour comprendre la dynamique de développement, notamment dans sa dimension locale. Afin de décrire ce stock[134], nous mobiliserons donc un indice de densité des emplois rapportée à la population locale.

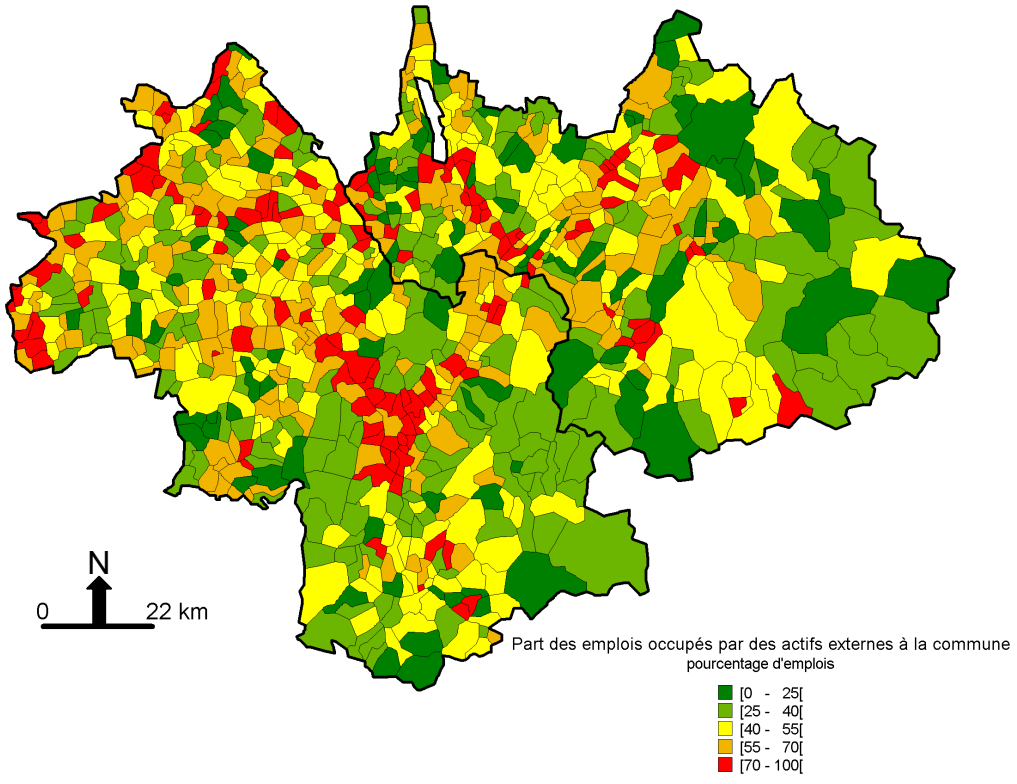
Rapportée à la population locale, la concentration des emplois présente un patchwork communal difficilement lisible. Elle se révèle cependant porteuse de nombreuses

[134] La formule de calcul de la valeur absolue du volume d'emploi est empruntée à E. MARCELPOIL (1997) : (flux d'entrées d'actifs – flux de sorties) + population active ayant un emploi sur la commune.

informations quant à la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse. En premier lieu, au regard des agglomérations, il est important de noter que les communes centres du PNRC que sont Saint-Laurent-du-Pont et Saint-Pierre-de-Chartreuse appartiennent à la même classe de communes que les agglomérations proches (et également dans celles de communes particulièrement dynamiques telle que Crolles qui accueille l'entreprise ST-Microelectronics) alors qu'elles sont elles-même entourées de communes appartenant généralement aux classes inférieures. Bien que situées au cœur du massif de Chartreuse, ces municipalités présentent un taux d'emploi important. Ce constat mérite qu'on s'y arrête et que l'on s'interroge sur les racines de ce phénomène. Dans le cas de Saint-Laurent-du-Pont, chef lieu de canton, on peut aisément supposer qu'une partie de l'emploi repose sur une forme de centralité et qu'elle propose ainsi des services, notamment administratifs.

Dans le cas de Saint-Pierre-de-Chartreuse, l'hypothèse la plus probable consiste à attribuer ce taux d'emploi à l'activité touristique. Ainsi, les communes savoyardes appartenant à la classe la plus élevée présentent un bon exemple du déséquilibre entre la taille de la population locale et le nombre d'emplois générés par l'activité (saisonnière) touristique. Cependant, dans le cas de la municipalité chartroussine, un écart moins important nous indique un besoin de saisonnier moindre que dans des stations de plus grande envergure. L'attractivité auprès des saisonniers s'exerce donc dans un rayon de moindre importance et tend sans doute à favoriser l'emploi des autochtones. Pour finaliser cette approche des emplois, il est donc primordial de s'intéresser à la provenance des personnes qui occupent ces emplois. Tel est l'objet de la carte suivante, présentant le rapport entre les emplois détenus par des actifs extérieurs à la commune et le nombre total d'emplois.

Carte 3.9 : Attractivité économique des communes en 1999
(source : fond cartographique IGN, Bdcom82 et statistiques INSEE, RGP 1999)



La carte 3.9 ci-dessous constitue de nouveau une bonne illustration des réalités de la périurbanisation et on retrouve le pattern spatial dessiné par les densités de population et la densité spatiale des emplois. Les agglomérations ne sont alors pas les seules concernées mais l'activité de l'ensemble de l'Y grenoblois repose également sur les migrations domicile-travail. Or, comme l'a montré E. MARCELPOIL (1997), cette donnée particulière peut être mobilisée de manière fine pour saisir l'autonomie relative des territoires. C'est donc à cette analyse que nous allons procéder afin de mieux comprendre l'influence des différentes aires d'activités sur le massif de Chartreuse.

2.1.2. Situation périurbaine et influence locale de Saint-Pierre-de-Chartreuse

L'ensemble de la démarche proposée pour l'étude du sillon alpin comporte deux étapes : la première consiste à définir une zone d'influence large et la seconde, une zone de production en retour. Le principe repose sur la définition de deux seuils différents dans l'étude des flux résidence – travail à chacun des moments de l'étude. Dans un premier temps, il s'agit de considérer la zone la plus large par rapport à une commune réputée attractive pour laquelle on retient celles dont au moins 10 % des actifs se rendent quotidiennement dans ce pôle pour y travailler. En retour, les communes de cette zone qui reçoivent au moins 1 % des actifs en provenance de ce pôle sont considérées comme appartenant à son aire de production par la densité de leurs interactions. Cette dernière étape ne sera pas directement mobilisée dans cette étude dans la mesure où notre objectif ne consiste pas à décrire les territoires de l'activité économique mais à étudier la situation relative de Saint-Pierre-de-Chartreuse. De plus, l'activité touristique au centre de nos préoccupations se prête finalement assez difficilement à ce type d'analyse. Dans l'optique de la participation du consommateur à la production des prestations de service, dont le tourisme, les statistiques descriptives des flux domicile-travail se révèlent impropres à la compréhension de l'influence de la proximité urbaine sur le développement des activités touristiques. Si elles permettent facilement de saisir les individus résidant à Saint-Pierre, elles ne rendent aucunement compte des déplacements à fins de loisirs.

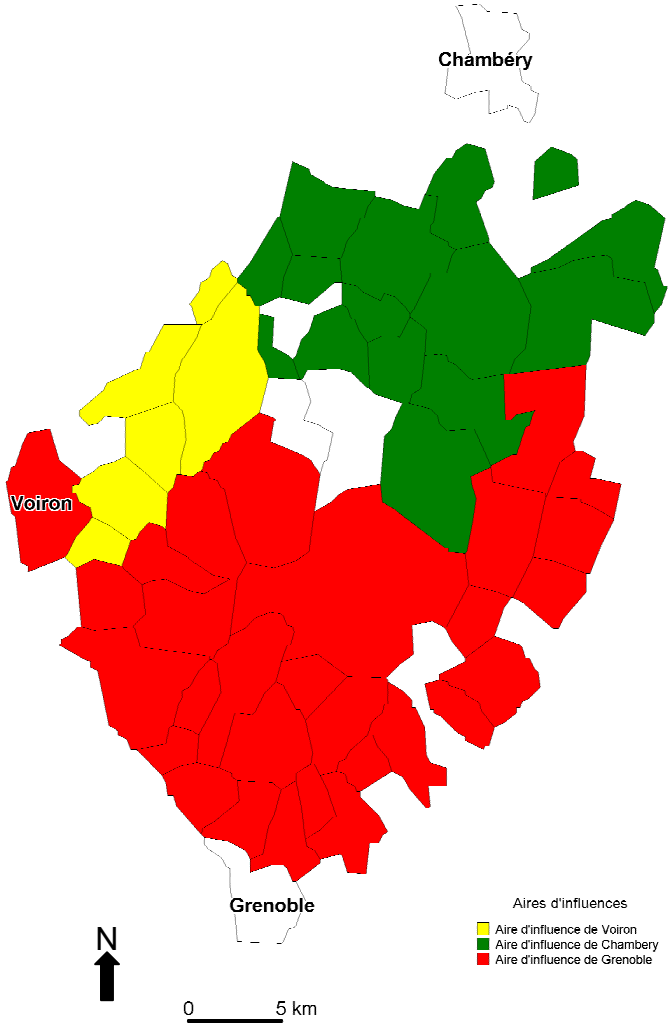
La définition des aires d'influences quant à elle, est très proche de la méthode proposée par l'INSEE pour définir des aires urbaines. La couronne périurbaine se définit alors comme les communes dont au moins 40 % des actifs se rendent dans un pôle urbain, lui-même défini comme une unité urbaine offrant au moins 5000 emplois. Cette dernière est alors définie comme une urbanisation continue accueillant au moins 2000 habitants, ce qui exclut de fait une majorité de communes rurales, notamment en montagne. Ainsi, Saint-Pierre-de-Chartreuse, avec ses 848 habitants ne peut en aucun cas faire l'objet d'une approche de ce type. Pourtant, l'idée de station de sports d'hiver s'inscrit bien dans une vision polarisée de l'espace et des activités économiques dont il est le support. Analyser cette influence appelle, à l'échelle d'un PNR, une vision plus fine que celle proposée pour la définition des aires urbaines sur l'ensemble du territoire français. Aussi, pour poursuivre notre analyse, nous privilégierons donc le seuil de 10 % avancé par E. MARCELPOIL.

Les résultats de nos analyses sont présentés sur les cartes suivantes (cartes 3.10 à 3.12 ci-dessous). Contrairement aux critères restrictifs employés par l'INSEE, dans notre vision, l'influence des agglomérations, carte 3.10, s'étend jusqu'au sein de la

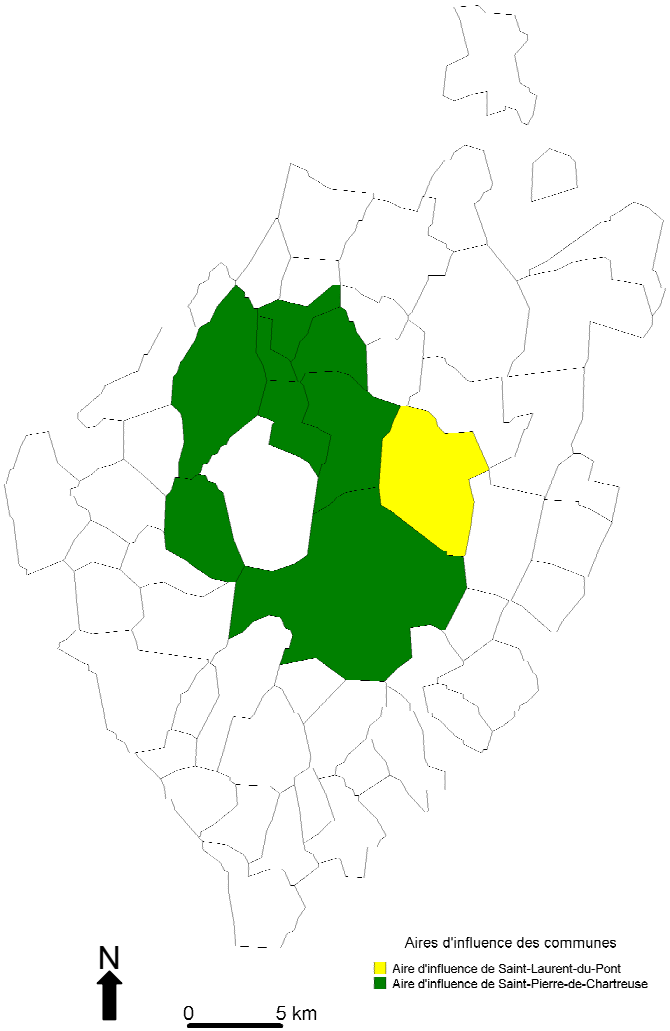
Chartreuse. Si la définition INSEE[135] de l'aire urbaine grenobloise est plus importante que son pendant chambérien (dont l'extrémité sud est marquée par la frontière départementale), sa limite nord s'arrête cependant aux communes de Saint-Pierre-de-Chartreuse et de Saint-Laurent-du-Pont. La question du degré de périurbanisation de ces communes sera approfondie en tant que telle dans nos analyses consacrées au tourisme de proximité. Néanmoins, cette approche nous indique qu'une influence de l'agglomération existe bel et bien. La confrontation de nos propres résultats avec ceux de l'INSEE nous permet de souligner les dynamiques propres de communes telles que celles sus-citées et déjà indiquées par les études des variables démographiques départementales, notamment pour l'indicateur de densité des emplois dans la population. Dans l'optique de comprendre l'autonomie relative de ces deux communes, nous avons donc poursuivi notre analyse pour déterminer leurs aires d'influences propres. Comme nous le montre la carte 3.11, celles-ci sont purement internes au PNRC. Saint-Laurent-du-Pont plus particulièrement polarise d'autres communes au-delà du périmètre cantonal. Saint-Pierre-de-Chartreuse, bien que possédant son aire d'influence particulière est également attirée par l'activité du chef lieu de canton. Soulignons d'ailleurs que la commune dépendante de la station chartroussine, Saint-Pierre-d'Entremont, support du Planolet, est elle-même directement impliquée dans l'aventure des sports d'hiver en Chartreuse.

[135] Les périmètres des aires urbaines de l'INSEE sont accessibles via le site de l'observatoire des territoires mis en place par la DATAR à l'adresse suivante : http://www.territoires.gouv.fr/zonages/carto/client.php.

Carte 3.10 : Aires d'influences des pôles urbains sur les communes du PNRC en 1999

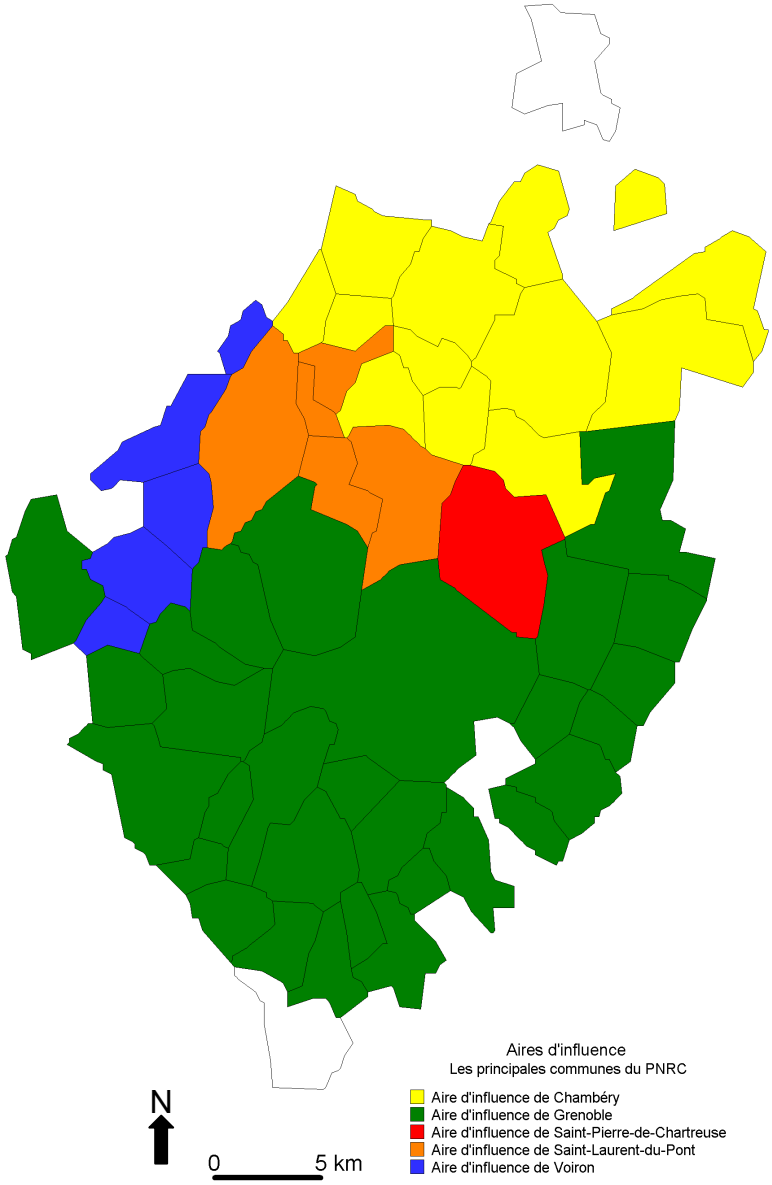


Carte 3.11 : Aires d'influences des communes centre du PNRC en 1999



La carte 3.11 nous indique donc un rôle non négligeable de la station dans la dynamique locale de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Ce phénomène est d'autant plus remarquable que cette influence propre résiste à celles des zones urbaines (cf. carte 3.12, ci dessous). Afin de poursuivre notre présentation, la construction de la station va donc être au centre de notre attention.

Carte 3.12 : Aires d'influences sur les communes du PNRC en 1999



2.2. Saint-Pierre-de-Chartreuse et la construction d'une station de sports d'hiver

Tel que nous l'avons montré lors de notre chapitre précédent, les stations de sports d'hiver de moyenne montagne voient se renouveler le contexte de leur action. Afin d'étudier les conditions de mise en œuvre de ces politiques, notre présentation se déroulera en deux temps. Tout d'abord, nous étudierons l'historique de la construction territoriale de la

station, ensuite, nous aborderons plus précisément la situation actuelle, notamment, sur les difficultés rencontrées par les remontées mécaniques.

2.2.1. La station, support du renouveau de l'âge d'or du tourisme à Saint-Pierre-de-Chartreuse

Comment parler de Saint-Pierre-de-Chartreuse sans évoquer les moines chartreux et leur monastère situé sur le territoire communal depuis la fondation du premier ermitage en 1084, par Saint Bruno guidé par Saint Hugues. Aujourd'hui l'héritage de cette période constitue un facteur d'attraction touristique certain à la fois par la présence d'un imposant bâtiment à l'extérieur du centre-bourg ainsi que par l'église située dans le hameau de Saint-Hugues. Au-delà de ce patrimoine actuel, les chartreux ont pesé par le passé sur le développement du secteur touristique, histoire qui a laissé des traces permettant de mieux comprendre la situation actuelle. En effet, l'emprise économique des moines sur le massif fut d'une importance majeure depuis le travail du fer, jusqu'au tourisme en passant par les travaux forestiers, le pastoralisme et la distillerie qui se maintient encore aujourd'hui. Ils employèrent nombre de cartusiens, participèrent à l'amélioration des infrastructures du massif et s'impliquèrent globalement dans le développement économique local. Cette main-mise sur le territoire s'affirme également par rapport au tourisme religieux sur la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Ainsi, si le monastère attire des touristes depuis le XIX^{ème} siècle, ils sont logés et nourris au sein du couvent. Plus que des effets d'entraînement sur l'économie locale, le tourisme profite à la population par l'intermédiaire des emplois qu'il génère puisque *« un certain nombre de métiers plus ou moins liés à l'hôtellerie et que l'on ne trouve pas alors dans les villages de la commune »* (MAUZ et al., 1996). Les activités villageoises d'alors s'orientent plutôt vers l'agriculture, la ganterie et surtout l'exploitation forestière. La dépendance aux chartreux semble relativement bien acceptée par la population locale dont la municipalité déplora dans un premier temps l'expulsion de 1903. Dans un deuxième temps, dans la mesure où leur départ *« est vite partiellement composé par un développement touristique très rapide »* (MAUZ et al., 1996), on assiste à un revirement de position saluant la fin d'une époque où les initiatives privées et la dynamique locale étaient bridées par les religieux. De plus, les difficultés inhérentes à l'agriculture à Saint-Pierre (commune encaissée et cernée par ses forêts), la diminution de l'activité gantière ainsi que le poids de la législation sur l'exploitation forestière, bref *« la contraction des activités traditionnelles laisse un vide qui, par la suite, facilitera grandement l'essor du tourisme »* (MAUZ et al., 1996).

Malgré la "liberté d'entreprendre" acquise en 1903, la dynamique touristique de Saint-Pierre-de-Chartreuse au début du XX^{ème} siècle n'est pas le fait des acteurs locaux. Elle repose essentiellement sur l'Automobile Club de France (ACF) et le Touring Club de France (TCF) dont certaines personnalités, notamment Léon Auscher alors vice-président du TCF, affectionnent particulièrement la commune, œuvrent pour son développement et procèdent à de multiples installations depuis le banc public jusqu'au tennis en passant par des animations ponctuelles. Ainsi, dès 1905 est fondé le premier syndicat d'initiatives. Il en va de même pour le ski : si Saint-Pierre « *fait partie des sites pionniers ou des citadins inventent les loisirs et les sports d'hiver pour d'autres citadins »* (MAUZ et al., 1996), c'est essentiellement le fait du Syndicat. De même, l'hôtel le plus important de la commune, le Grand Som, situé à La Diat, est dirigé par une non-chartroussine et emploie des personnes non-originaires de la localité. Cette période faste d'aménagements qui va durer jusqu'à la fin des années 30 ne profita donc qu'à une minorité de chartroussins qui s'installent dans le

tourisme, donnant ainsi naissance à des lignées d'hôteliers, telle la famille Sestier, qui perdurent encore actuellement.

La véritable appropriation locale de cette dynamique n'eut lieu qu'avec l'arrivée sur le devant de la scène d'un personnage charismatique, *« un enfant du pays qui prend le relais des initiatives extérieures »* (MAUZ et al., 1996), Auguste Villard. Elu maire en 1929, il s'engagea dans de nombreux aménagements communaux dans le but de faire de Saint-Pierre-de-Chartreuse une grande station climatique, agrément qui fut demandé seulement 5 ans après son élection. Pour financer ces équipements, la forêt constitue une manne essentielle. Cependant, alors que le développement chartroussin va bon train, la deuxième Guerre Mondiale va éclater remettant en cause la poursuite de cette dynamique. Avec la mort de L. Auscher, c'est un des fondateurs du tourisme à Saint-Pierre qui disparaît, entraînant avec lui les soutiens extérieurs jusqu'alors si importants. En 1947, c'est au tour du Grand Som d'être vendu, laissant un vide à La Diat que la municipalité tentera de combler dès 1951 avec l'aménagement d'une base de loisirs de plein air. Les chartroussins dans leur ensemble et A. Villard en particulier attendent alors beaucoup des remontées mécaniques pour *« faire démarrer la station et lui faire reprendre la vrai place de station de tourisme estivale et hivernale »* (délibération municipale in MAUZ et al., 1996).

2.2.2 Les difficultés de la station depuis son lancement

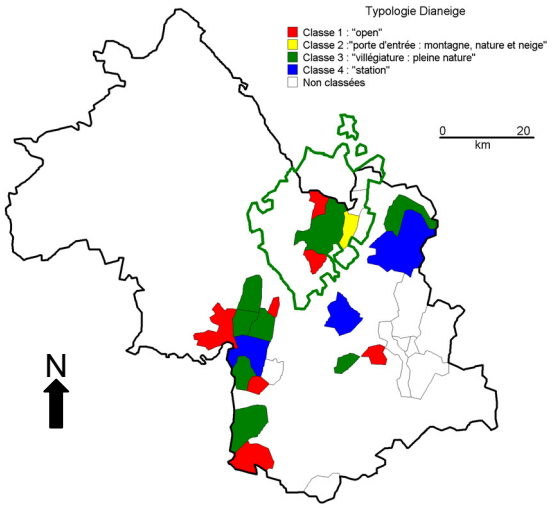
La commune soutenue par ces administrés décide donc de prendre une orientation majeure en investissant dans une télébenne en 1951. Une nouvelle fois, la forêt va constituer la principale source de financement. Mais les effets escomptés ne furent pas réellement au rendez-vous et cela pour trois raisons : tout d'abord, l'augmentation nécessaire de la capacité hôtelière n'eut pas lieu, ensuite, la télébenne fut préférée à un remonte-pente moins coûteux pour servir en toute saison, mais elle ne fonctionnait quasiment que l'hiver et *« son usage rest[ait] étroitement lié aux sports d'hiver »* (MAUZ et al., 1996) et enfin, le passage des remonte-pentes et des pistes est mal accepté par les propriétaires fonciers. De plus, les installations en centre-village réveillent la rivalité avec Saint-Hugues que ses habitants considèrent comme un parent pauvre du développement touristique. Finalement, les choses ne sont pas si simples que prévu et le contexte concurrentiel des sports d'hiver n'arrange rien dans la mesure où malgré la proximité de trois agglomérations (Chambéry, Grenoble et Voiron), les skieurs ne mettent guère plus de temps pour atteindre des stations mieux achalandées autant au niveau de l'enneigement que du domaine skiable. Malgré ces handicaps, le développement hivernal se poursuit avec un Plan Neige en 1966 qui conclut à *« un domaine skiable trop difficile pour les débutants, qui constituent une fraction majeure de la clientèle [et à] la nécessaire liaison avec le Planolet sur la commune voisine de Saint-Pierre-d'Entremont »* mais qui ne sera effective qu'à partir de la saison 94 / 95 alors que l'unité de gestion des domaines devra attendre le SIVU mis en place pour la saison 2003 / 2004. Le remplacement du télébenne par une télécabine fut envisagé en 1983 et constitua un nouveau poids financier qui pesa fortement sur le budget municipal (en 1984, les annuités d'emprunts en représentaient 60 %). En 1997, la station fit l'objet d'un rapport de la Chambre Régionale des Comptes portant sur les exercices de 1990 à 1996 qui stipulait que *« malgré les efforts réalisés, la situation financière de la comme de Saint-Pierre-de-Chartreuse demeure critique [et] la Chambre qui constate avec inquiétude l'augmentation constante des dépenses d'investissement depuis 1994, ne peut qu'inviter la commune à réduire fortement et sans délais les mêmes dépenses »*[136].

[136] Chambre Régionale des Comptes, rapport n°1156, du 10/07/1997.

Ces difficultés sont également perçues par l'ensemble des acteurs publics qui sont investis dans le financement de la station. Ainsi, Saint-Pierre-de-Chartreuse participera dès la première génération aux contrats entreprise-station mis en place par la Région Rhône-Alpes. Chose surprenante, ce n'est pas directement la commune qui prend en charge la réalisation de ce contrat, mais l'Agence de Développement Touristique de la Chartreuse (ADT). Principalement, les actions mises en œuvres sont liées à la promotion et à la commercialisation des produits de la stations inclus dans ceux du PNR. En continuité avec cette première génération, le contrat 2000-2006 est directement présenté par le PNRC bien que ne concernant que deux communes. Seule l'étude de mise en cohérence de l'offre neige précédemment citée fait l'objet d'un financement à l'échelle du Parc. Dans l'ensemble, ce contrat distingue strictement les actions respectives envisagées pour chacune des communes du SIVU, marquant par-là la différence entre les formes de tourisme pratiquées dans l'une ou l'autre des destinations : schématiquement, Saint-Pierre-de-Chartreuse se trouve dédiée aux loisirs et à la multiplication des installations "artificielles" afférentes dédiées au tourisme estival alors que Saint-Pierre-d'Entremont se concentre sur une offre plus territorialisée entre patrimoine culturel et naturel.

Du point de vue départemental, le constat est quelque peu similaire. Le rapport établi par Dianeige propose effectivement de caractériser les stations selon un gradient de quatre classes (cf. carte 3.13 ci dessous) plus ou moins susceptibles de poursuivre le développement des activités liées à la neige.

Carte 3.13 : Classement "Dianeige" des stations iséroises



Saint-Pierre-de-Chartreuse se trouve alors dans une classe intermédiaire entre les deux extrêmes, la classe "station" dont les membres peuvent poursuivre un mono-développement centré sur le produit ski, et la classe "open", sites pour lesquels le ski doit être abandonné et dont l'aménagement du territoire doit être totalement réorienté. Pour la station chartroussine qui nous intéresse, classée "villégiature", l'enjeu consiste à conditionner le développement des sports d'hiver à son pendant touristique estival qui doit être considéré comme une priorité. En effet, l'étude réalisée par Dianeige souligne les incertitudes de l'enneigement, notamment en l'absence de canons à neige qui nuit à l'image de la destination ne pouvant arguer d'une garantie neige. Comme nous le montrent les figures suivantes[137] (figures 3.4 et 3.5 ci dessous), la quantité de jours d'ouverture de la

[137] Le choix des stations repose essentiellement sur leur proximité géographique.

station est extrêmement variable, pouvant atteindre des niveaux particulièrement bas, contrairement à des stations de la classe éponyme (Chamrousse, Villard-de-Lans et les Sept-Laux n'ouvrent pas moins de 100 jours par saison à l'exception de la station du Vercors lors d'une seule et unique saison, 2000-2001 – même le Collet d'Allevard appartenant à la même classe que Saint-Pierre-de-Chartreuse suit ce schéma).

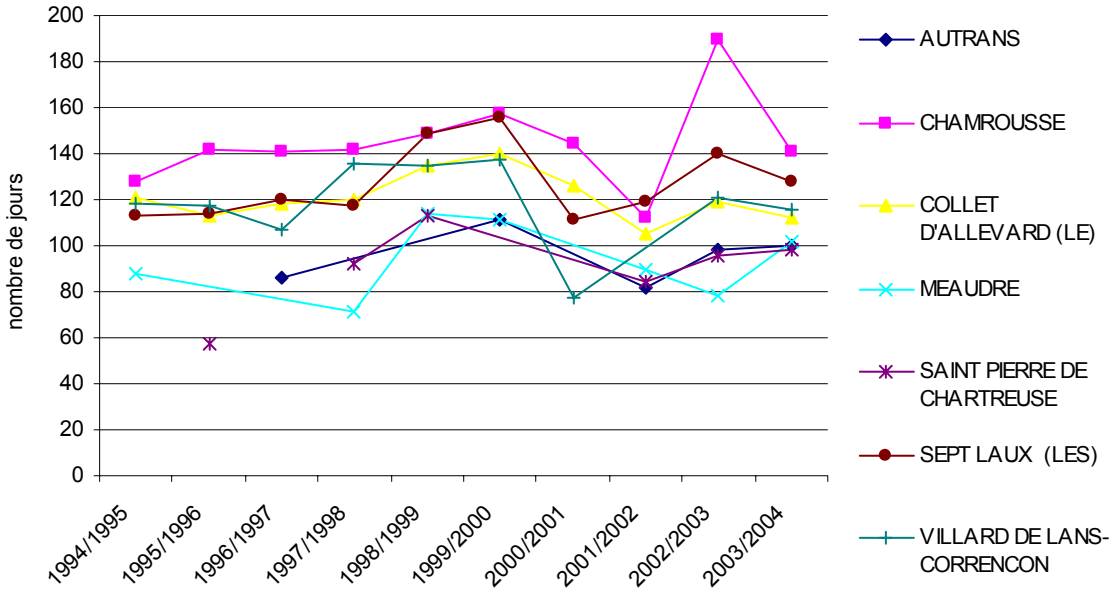


Figure 3.4 : Nombre annuel des journées d'ouvertures (source : SEATM)

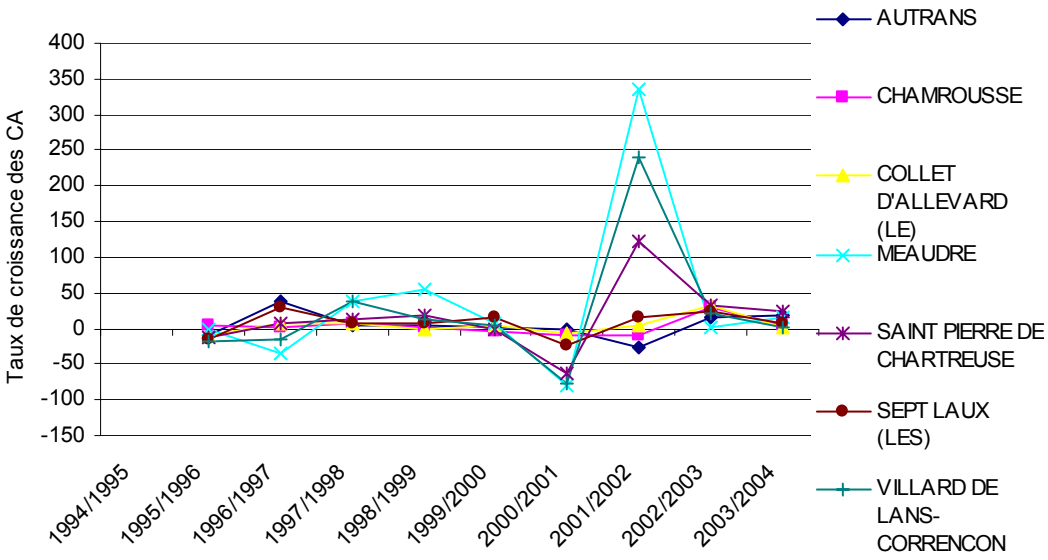


Figure 3.5 : Taux de croissance du chiffre d'affaires des stations du pourtour grenoblois (source : SEATM)

Avec un minimum de 57 jours d'ouvertures des remontées mécaniques lors de la saison 1995-1996 et un maximum de 113 en 1998-1999, la figure 3.4 montre une grande variabilité, du simple au double, dans le fonctionnement des remontées mécaniques. Globalement, ce graphique souligne une ouverture en dents de scie, signe d'une dépendance certaine aux conditions climatiques. Cependant, cette progression erratique ne

se traduit pas réellement dans l'évolution du chiffre d'affaire des stations (figure 3.5). Comparativement aux autres stations, Saint-Pierre-de-Chartreuse montre en effet le visage de la stabilité. Elle suit tout de même les variations que connaissent les stations de moyenne montagne tels que Méaudre et Villard-de-Lans lors des saisons 2000-2001 et 2001-2002. La forte croissance constatée lors de cette dernière saison doit pour partie être regardée dans l'optique de la baisse qui l'a précédée. Néanmoins, il est surprenant que cette hausse ait eu lieu une saison où la durée d'ouverture n'était pas exceptionnelle comparativement aux autres années. Les racines du fonctionnement de la station doivent donc être cherchées ailleurs que dans les seules remontées mécaniques.

Malgré des difficultés rencontrées particulièrement tôt, la station chartroussine a su jusqu'à présent résister, et cela même dans un contexte de concurrence accrue en milieu périurbain. Les racines de cette capacité de maintien au fil des temps doivent être cherchées dans le système d'acteurs locaux. Il s'inscrit néanmoins dans une dynamique plus globale d'un marché périurbain des sports d'hiver dont notre approche doit tenir compte, notamment dans une optique de comprendre l'impact de l'ancrage territorial de la station. Ainsi, l'étude de la compétitivité relative de Saint-Pierre-de-Chartreuse fera l'objet de nos analyses suivantes.

3. Les stations périurbaines de Grenoble : un point de vue comparatif sur les facteurs de compétitivité

Afin de saisir l'impact de l'ancrage territorial de la station sur son offre touristique, nous proposons dans un premier temps de mobiliser l'outil de la rente de qualité territoriale. Cette étude des prix passe nécessairement par une étude du marché des sports d'hiver. En ce sens, nous comparerons les caractéristiques des biens vendus par rapport à leur prix de vente et nous procéderons à une première approche des stations. Dans le cadre des terrains que nous avons choisis, il faudra donc tenir compte de la situation périurbaine due à la proximité de l'agglomération grenobloise.

Le marché périurbain du tourisme constitue un objet de recherche méconnu. En effet, la littérature relative à la périurbanisation relativement abondante ne s'intéresse pas directement à cette question et l'étude de la périurbanisation vise surtout à évaluer l'importance des mouvements entre l'agglomération et l'espace rural proche et l'autonomie de ces derniers. Dans ce sens, la recherche observe essentiellement les migrations pendulaires en s'appuyant particulièrement sur les données de l'INSEE. D'autres approches recherchent des critères pertinents d'évaluation de la périurbanisation, comme celle de V. BRIQUEL (2001), fondée sur les zones de chalandises des communes et les formes d'intercommunalité auxquelles elles participent. Si elles apportent des informations contextuelles, ces données ne permettent pas spécifiquement de parler de la situation touristique. Une approche de la périurbanisation par le foncier semble *a priori* plus instructive (GUILLAUD-LAUZANNE, 2004) mais montre rapidement ses limites, notamment parce qu'en la matière, il est particulièrement difficile de distinguer les effets du tourisme de ceux de la périurbanisation. Cet entremêlement des deux phénomènes sera d'ailleurs au cœur des préoccupations dans le chapitre suivant. Une autre difficulté de l'évaluation du tourisme périurbain vient du manque d'informations typiquement touristiques. La base de données élaborée par le SEATM (Service à l'Equipement et à l'Aménagement Touristique en Montagne) sur laquelle s'appuie la recherche et qui constitue la synthèse des informations récoltées par le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés) et le SNTF (Syndicat National des Téléphériques de France), ne proposent pas de données suffisamment ventilées dans le temps nous permettant de comparer les rythmes d'activité en station ; notamment en comparant les périodes vacances et hors-vacances et d'évaluer ainsi la part d'activité plutôt lié à l'agglomération. Par ailleurs, leur approche des équipements par stations au niveau des remontées mécaniques ne connaît pas d'équivalent en matière d'hébergement.

Dans un premier temps, nous procédons à un cadrage des parts de marché afin de qualifier l'importance relative de chaque station. Ce tableau a pour but de distinguer les différentes stations du bassin grenoblois en étudiant les modalités de leur participation à l'ensemble du marché français des sports d'hiver. Cette analyse repose sur un échantillon de 111 stations, sur les 318 que compte la base du SEATM, pour 5 saisons entre les 10 référencées de 1994/1995 et 2003/2004. Ces choix ont été faits pour des raisons de structure des données et de leur recueil entièrement fondé sur le bon vouloir des gestionnaires de remontées mécaniques, notamment en ce qui concerne les statistiques descriptives de leur activité : nous n'analyserons donc qu'une partie des données afin de ne garder les années les mieux renseignées pour les stations avec le taux de réponse le plus

satisfaisant[138]. Parallèlement à ces données, cette base contient également des statistiques descriptives de l'équipement du domaine skiable. Dans ce document de synthèse, nous n'aborderons pas les détails de l'approche qui se trouvent en annexe 4 mais nous tâcherons d'en décrypter la logique.

Tout d'abord, la démarche consiste à étudier le marché d'un point de vue descriptif puis de le confronter à l'unique modèle économique s'intéressant directement aux stations de sports d'hiver. Il s'agit de l'approche proposée par R.J. BARRO ET P.M. ROMER (1987; 1991) qui s'interrogent sur l'inertie des prix des forfaits de remontées mécaniques dans un contexte où il existe de réguliers pics de fréquentation. Ainsi, ils avancent la notion de prix implicite lié au nombre de descentes à ski plus qu'au prix du forfait lui-même et ils expliquent ainsi des variations de ce prix sans pour autant que le ticket de transport fasse de même. Ainsi, ils proposent un modèle de prix essentiellement fondé sur la structuration propre de l'activité neige en mettant en rapport la capacité du domaine skiable et les prix. Ce modèle a ensuite été prolongé par J.G. MULLIGAN (2003) qui a lui aussi abordé la question du marché des sports d'hiver sous l'angle des équipements, notamment les choix d'équipements en matière de remontées mécaniques à grande vitesse (MULLIGAN, LLINARES, 2003). Ainsi, cet auteur propose de distinguer les stations nationales des locales notamment parce qu'elles ne doivent pas faire face aux même contraintes de développement du domaine skiable et qui induisent donc des rapports de taille différents. Dans le contexte des stations proches de Grenoble, cette distinction semble se retrouver bien qu'elle n'ait pas de raison de cohabiter. En effet, selon Mulligan la capacité des stations locales d'être des compétiteurs sur le marché du ski provient du faible coût d'opportunité d'aller y skier, notamment du fait de coûts de transports et de séjour moins importants. Si la question du séjour n'est pas nécessairement primordiale en contexte périurbain, il n'en demeure pas moins que celle des coûts de transport mérite qu'on approfondisse cette question de la compétitivité.

En ce sens, nous proposons une démarche comparative des différents niveaux de prix et de leurs déterminants. Nous rejoignons ici la démarche de thèse de D. BRILLARD (2000) qui cherche à expliciter les différentes composantes des prix en stations. Ce faisant, dans le but d'être exhaustive, elle adopte une position très descriptive qui tend à démontrer l'existence de bundles de prestations cohérents avec la station et sa dimension. Ainsi, elle explicite les composantes des différents segments de marché des stations de ski en fonction de nombreuses variables : qualité des équipements, diversité du domaine skiable ou encore qualité des hébergements qui sont autant de variables toutes plus ou moins corrélées entre elles. De plus, notre approche n'a pas cet objectif et s'inscrit dans la continuité de notre étude précédente : elle a pour objet d'étudier la compétitivité du produit ski de différentes stations. C'est pourquoi nous avons choisi de limiter notre réflexion aux caractéristiques propres du domaine skiable qui sont d'ailleurs très corrélés au prix du forfait et en permettent donc une explication statistique convenable. En nous appuyant sur les données SNTF pour la dernière saison (2004/2005), nous avons procédé à une régression linéaire multiple et proposons donc un prix théorique pour chaque station qui sera à la base de la comparaison de leur compétitivité que nous croisons ensuite avec un indicateur de qualité afin d'aboutir à

[138] Par rapport à cette sélection, on peut estimer que notre échantillon présente un léger biais dans la mesure où les personnes interrogées sont directement intéressées par les résultats présentées par l'entreprise de remontées mécaniques. Nous pouvons notamment regretter que la saison 2000-2001 n'est pu être retenue bien que l'étude du taux de réponse s'est fondée sur les variables propres au parc de remontées mécaniques moins sensibles que la clientèle aux fluctuations de l'enneigement.

une typologie de 6 catégories de stations. Cette approche tend-elle aussi à confirmer la non-compétitivité de la station chartroussine, notamment par rapport aux stations en site vierge présentes sur le site grenoblois (Chamrousse et les Sept-Laux). Cependant, comme nous permet de le constater une approche "brute" des prix, ceux pratiqués par Saint-Pierre demeurent inférieurs. La rente de qualité territoriale dont profiteraient les remontées mécaniques se manifesterait donc plutôt par le maintien de sa part de marché. Pour aller plus loin dans cette voie, et mieux cerner l'origine de la valeur ajoutée du ski en moyenne montagne, il nous semble nécessaire d'approfondir l'étude des motivations des consommateurs.

3.1. Les principes de notre approche du marché des stations de sports d'hiver

A travers les politiques de diversification engagées auprès des stations de moyenne montagne, nous mettons en jeu deux modèles de production différents. Face à un modèle fordiste en crise, ces stations sont supposées compenser leur handicap concurrentiel par une diversité de prestations. Cependant, cette assertion peut recouvrir deux réalités : soit nous sommes face à une stratégie "classique" qui vise à répartir le risque entre différents produits, soit nous assistons à une stratégie alternative de spécification de l'offre. Dans le premier cas, l'objectif consiste à produire une destination bundle, ou package, compétitive alors que dans le second, le but sera de s'appuyer sur le territoire pour produire une offre spécifique sans équivalent sur le marché. L'ancrage territorial de la destination devient une source de valeur ajoutée. Ce sont là deux modèles susceptibles d'être rencontrés au sein des différentes stations de sports d'hiver : soit la station constitue un centre de productions touristiques génériques, tel que le proposent actuellement nombre de stations *ex-nihilo* avec le développement des "nouvelles glisses"[139] soit elle est intégrée dans une diversité d'activités rurales qui participent à l'inscription territoriale de la destination et de prestations touristiques proposant une nouvelle forme de valorisation (par exemple, un agriculteur qui contribue à l'entretien des paysages tout en percevant un revenu complémentaire, voire principal dans certains cas, du tourisme à la ferme, ou de l'agritourisme). Cependant, une illustration opposant stations en site vierge et stations de moyenne montagne constitue une simplification manichéenne qui n'a qu'un but pédagogique, la réalité paraissant bien moins lisible. S'il paraît difficile pour une station construite sans lien avec le lieu de développer sa spécificité, on voit des stations comme les Arcs (BOUDIÈRES, MARCELPOIL, GERBAUX, 2004a) revendiquant leur territoire comme "carrefour" de l'innovation et qui valorise son patrimoine bâti, symbole de l'histoire des sports d'hiver. De même le développement récent des parcs-aventure forestiers dans nombre de stations de moyenne montagne ne constitue-t-il pas un risque de banalisation ? Plus largement, la généralisation des démarches de spécification touristique en espace rural à travers le tourisme durable ne va-t-elle pas dans le même sens ?

Un des premiers enjeux de la recherche sera donc de différencier chacun des modèles en œuvre dans les stations. Dans une optique de comparaison, l'économie territoriale propose un outil particulier : la rente de qualité territoriale fondée sur la capacité de percevoir une rente issue de la préférence qui s'exerce pour un territoire, source de rareté, à travers la vente d'un produit. Dans le cas des stations de sports d'hiver, ce dernier peut être le produit ski lui-même vendu par le biais d'un titre de transport, le forfait de

[139] Montagne Leaders n°189, juin 2005.

remontée mécanique. Le prix de vente de cette prestation commune à l'ensemble des stations permet-il de distinguer de manière significative celles pour lesquelles s'exprime une préférence pour le territoire des autres ? Dans tous les cas, en tant que produit constituant la base de l'offre des stations, cette variable de prix doit être analysée avec précaution.

Sur un marché mature tel que celui des sports d'hiver, la concurrence est particulièrement forte et tend à s'accroître avec l'ouverture croissante du marché touristique au grand public qui profite de la baisse des coûts de transport (notamment le poids croissant des "destinations soleil" en période hivernale rendues plus accessibles). Dans ce contexte, le prix au produit phare qu'est le ski constitue un prix d'appel. Nous pouvons donc supposer que le niveau auquel il est fixé dépend essentiellement de sa capacité à rendre la station plus attractive. Envisager cette éventualité consiste à reconnaître la possibilité d'un prix fixé au plus bas par rapport aux coûts de production sans laisser de marge pour une rente de qualité territoriale. Cependant, nous devons également envisager que si une station mise avant tout son offre sur sa capacité à produire du ski compétitif, alors elle est susceptible de minimiser le prix du forfait par rapport à une station pour laquelle le ski est un produit nécessaire sans être le facteur suffisant de l'attractivité de la destination.

Cette possibilité de "jouer" avec les prix, de les tirer vers le haut ou vers le bas, dépend avant tout de leur élasticité. Si depuis 1986 ces prix ne sont plus encadrés (décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986), ils sont tout de même contraints. En effet, les équipements de remontées mécaniques nécessaires présentent des coûts de fonctionnement et d'investissement non négligeables qui constituent une source majeure de rigidité des prix de vente du forfait de transport (d'autant plus que si les prix sont théoriquement libres, les contraintes d'exploitation nécessaires à la sécurité peuvent s'avérer particulièrement lourdes).

Dans la continuité de ce raisonnement, le produit ski constitue par nature un produit générique. S'il fait appel à des équipements et outils adaptés qui demandent une main d'œuvre qualifiée, il n'engage *a priori* aucun savoir-faire spécifique[140], comme le montre d'ailleurs le peu de constructeurs équipant l'ensemble des sites français. Contrairement à l'huile d'olive bénéficiant dans certains cas d'une rente de qualité territoriale (LACROIX et al., 2000), le produit ski n'incorpore rien d'autre que du ski. Ainsi, par la comparaison des politiques tarifaires, nous faisons l'hypothèse que le forfait de remontées mécaniques constitue un révélateur d'une rente plus large, diffuse sur l'ensemble de la destination. Concernant l'ensemble des activités touristiques, nous pouvons donc envisager que cette rente s'exprime à travers la capacité de persistance d'une offre non-compétitive dans un contexte concurrentiel fort ; la présence simultanée des diverses activités et leur interaction permettant de favoriser l'attractivité locale et de maintenir un certain équilibre de la fréquentation.

Malgré des limites possibles dans l'analyse de la variable prix, nous pouvons tout de même constater qu'elle est l'élément de référence pour des produits qualitativement différents. En effet, de nombreux critères discriminent les sites de ski : taille (capacité d'accueil du domaine skiable ou des hébergements), altitude, taux d'équipement, pente, expositions… De plus, il existe une différence fondamentale entre stations villages et ex-

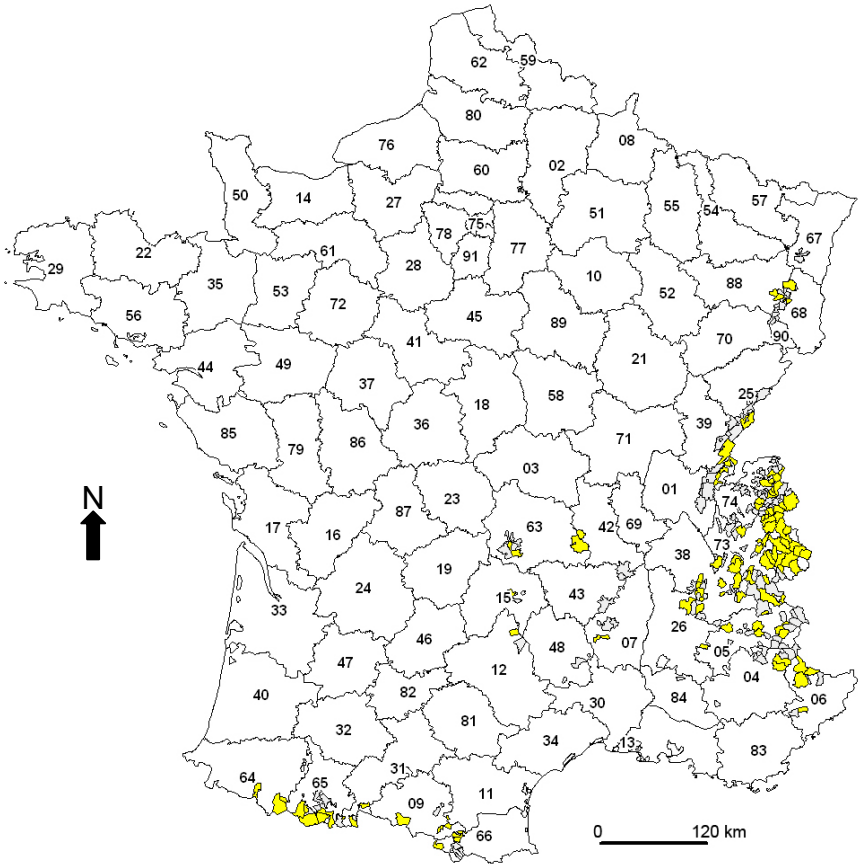
[140] Il s'agit en revanche, pour partie, d'une main d'œuvre qualifiée dont le recrutement n'est pas sans poser de difficultés aux exploitants de remontées mécaniques. Ainsi, le SNTF a élaboré un système de contractualisation généralisée à l'ensemble des stations qui assure le recrutement des saisonniers.

nihilo qui permet de distinguer les lieux dédiés à la pratique du ski, là où elle est un isolat, des stations aux activités diverses, et qui constituent la richesse de la moyenne montagne (SEATM, 2000b). Dans quelle mesure ce contexte de production est-il pris en compte dans le prix du forfait ? Pour répondre, nous proposons de formuler des hypothèses fondées sur l'étude du rapport prix / qualité.

Par comparaison avec les stations d'altitude, les stations de moyenne montagne souffrent de certains handicaps, notamment l'enneigement incertain et la faiblesse des pentes. Plus globalement par rapport aux stations présentant des caractéristiques favorables à l'application du Plan Neige (critères du SEATM), les stations de moyenne montagne jouissent d'un équipement moindre (remontées mécaniques et pistes) et d'un parc d'hébergements qui n'est pas nécessairement en adéquation avec la capacité d'accueil du domaine skiable. Nous faisons donc l'hypothèse que l'exploitation des stations de moyenne montagne dépend de leur capacité à compenser ces handicaps.

En cela, une station peut procéder selon les deux modèles que nous avons proposés. Nous pouvons alors supposer que la réponse standard de diversification ne constitue pas nécessairement une réponse efficace puisqu'elle est également accessible, dans une certaine mesure, aux sites dédiés *a priori* à la pratique du ski. De plus, ce type de station est plus à même d'atteindre une taille critique leur permettant d'envisager des économies d'échelles permettant de privilégier un modèle de productivité fondé sur la baisse des coûts de production. Ainsi un modèle de qualité, fondé sur une production à haute valeur-ajoutée paraît plus à même d'expliquer la pérennisation des stations de moyenne montagne. C'est pourquoi nous avançons l'idée que le prix du ski rapporté à des éléments matériels de l'équipement de la station est vendu plus cher dans les stations souffrant de handicap. Cependant, face aux différents déterminants du prix, notamment par rapport aux contraintes concurrentielles et d'élasticité, nous envisageons que cette capacité de persistance se manifeste de différentes manières, par exemple par la capacité de la station à maintenir un certain niveau de fréquentation dans un climat de concurrence croissante.

Carte 3.14 : Les stations de sports d'hiver sur le territoire français – échantillon d'analyse



L'idée consiste à se servir de la rente comme instrument de comparaison entre les stations. La démarche consiste donc à comparer les niveaux de prix auxquels la prestation ski est vendue par l'intermédiaire du forfait de remontées mécaniques. Or, les droits ouverts par l'achat d'un forfait varient énormément d'une station à une autre ce qui rend une comparaison directe difficile. Le but de notre démarche sera donc d'étudier les mécanismes de marché afin de saisir quelle influence ils ont pour fixer le prix de la prestation ski dans les différentes stations.

Dans l'approche classique des sports d'hiver que proposent R.J. BARRO et P.M. ROMER (1987) et reprise par J.G. MULLIGAN (2003), tout comme dans le modèle de productivité, les équipements tiennent une place primordiale. En effet, l'approche générale consiste à étudier le rapport entre la capacité des remontées mécaniques et l'usage d'un prix forfaitaire dans les stations. Cependant, nous essaierons de démontrer que si cette approche permet de représenter une part de la réalité, elle n'apporte pas d'éléments explicatifs suffisants pour comprendre la situation des stations "grenobloises".

- *Le modèle de R.J. BARRO ET P.M. ROMER (1987)*

Dans leur article *« Ski-lift pricing with applications to labor and other markets »*[141], R.J. BARRO et P.M. ROMER interrogent la rationalité qui consiste à vendre des forfaits de remontées mécaniques à des prix relativement fixes alors que la demande connaît des

[141] « prix des remontées mécaniques et applications au travail et au travail et autres marchés » (traduit par nos soins).

variations importantes avec, notamment, des pics de fréquentation, qui sont à l'origine de queues. En partant de l'idée que ces *« queues may have an effect on the allocation of resources that as nothing to do with the cost of time »*[142], ils proposent le modèle suivant :

Tableau 3.1 : le modèle de R.J. BARRO et P.M. ROMER (1987)

1. Soit P le prix d'un trajet de remontées mécaniques	2. Modèle avec forfait
L'individu i doit maximiser sa fonction d'utilité $U^i=U^i(q_i,z_i)$ où q est le nombre de descentes et z les « autres biens » Sous contrainte de revenu : $Y_i = Pq_i + z_i + c_i$ où P est le prix du ski et c le coût fixe du ski Et $q_i= D^i(P)$ (homogénéité des consommateurs ➔ $q_i = D(P)$) Et le nombre de personnes qui vont skier N = N(P,s) où s représente les variations de c Soit J stations d'une capacité totale de x descentes alors à l'équilibre : $J\,x = D(P)\,N(P,s)$	Soit le nombre maximum de descentes dans la station j pour n_j skieurs $q_j = x / n_j$ Et π_j le prix du forfait Alors le prix effectif par descente est $p_j = \pi_j / q_j$ et $q_j = D(p_j)$ Si on suppose l'homogénéité des stations alors elles sont d'une même capacité x, $\pi_j = \pi$, $n_j = N / J$ et $p_j = p$, et à l'équilibre : $Jx = D(p)\,N(p,s)$
« the number of rides per person from the ride ticket equilibrium into a single package that is sold at a price equal to the number of rides times at the price per ride » et « under lift-ticket pricing, the price per ride adjusts automatically »[143].	

Pour aller plus loin, les élaborations de ce modèle poussent à nous interroger en premier lieu sur le rapport qu'il existe entre la capacité de la station et le prix des forfaits de remontées mécaniques. Les variables que nous allons analyser pour cela sont :

- en ce qui concerne la capacité, faute de données systématiques sur le domaine skiable et dans la mesure où R.J. BARRO et P.M. ROMER s'intéressent essentiellement aux remontées mécaniques, nous utiliserons la mesure du débit des remontées mécaniques. Ce choix paraît d'ailleurs cohérent avec les propositions de J.G. MULLIGAN (2003) qui exprime la capacité d'accueil d'une station en termes de nombre de skieurs transportés par heure et pour 1000 mètres de dénivelé (exprimés par rapport à la quantité totale de dénivelé du domaine skiable). Si la qualité de cette mesure peut être critiquée comme nous le verrons par la suite, elle permet de souligner que le prix du ski est fonction certes du domaine skiable mais surtout de son équipement et des performances des remontées mécaniques. Pour notre part, la donnée dont nous disposons en termes de dénivelé cumulé, est celui couvert par les remontées mécaniques. Outre que cette variable soit très fortement cumulée avec le débit, les informations que son analyse apporte

[142] « les queues peuvent avoir un effet sur l'allocation des ressources qui n'a rien à voir avec le coût du temps » (traduit par nos soins).

[143] « le nombre de descentes par personne atteint à l'équilibre avec un ticket à la descente en un seul package vendu à un prix équivalent au nombre de descentes durant la période au prix du ticket à la descente » et « avec le forfait de remontées mécaniques, le prix à la descente s'ajuste automatiquement » (traduit par nos soins).

sont moins intéressantes que celles fournies par le débit en skieurs transportables par heure.

- au niveau du prix de forfait, s'il existe une variété d'offres selon les stations (du ticket au trajet jusqu'à la vente de forfaits à la saison), nous privilégierons le forfait journée, forme la plus répandue et qui permet de tenir compte du plus grand nombre de consommateurs.

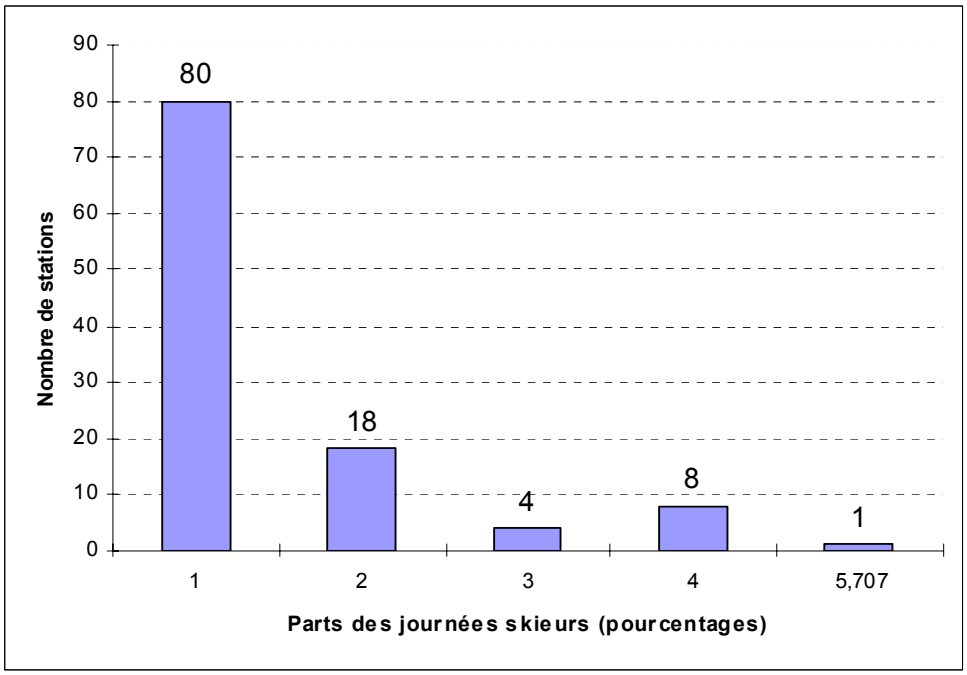


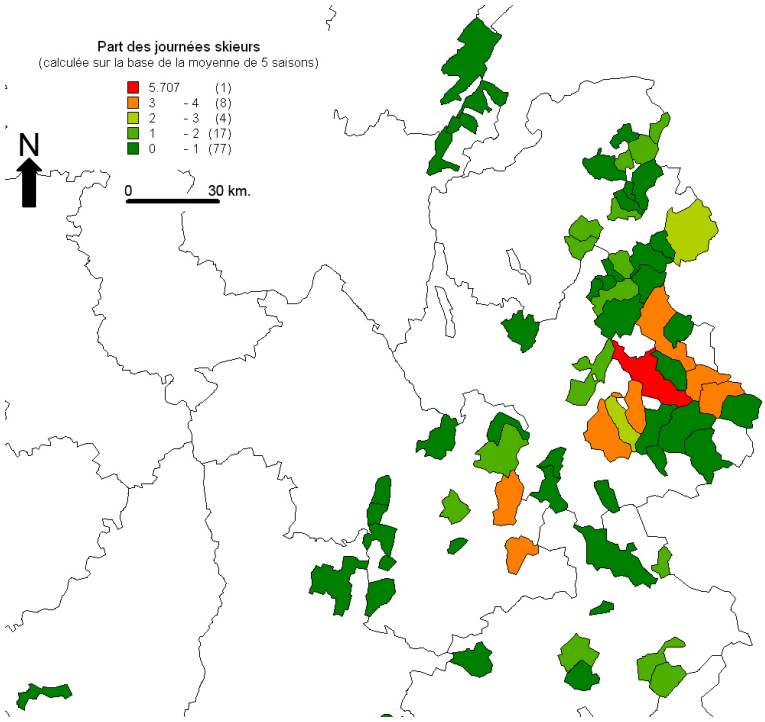
Figure 3.6 : Distribution des parts de marché entre les stations

Sur la base des données SNTF recueillies pour la saison 2004-2005, nous pouvons affirmer qu'effectivement ces deux variables sont liées entre elles : leur coefficient de corrélation est égal à 0.86. Cependant, il paraît difficile de conclure de manière définitive sur la validité du modèle. Les remontées mécaniques représentent des investissements lourds dans un marché concurrentiel et nous pouvons légitimement penser que les prix, tirés au plus bas, répondent aux contraintes d'exploitation du domaine. Aussi, il paraît logique que les prix soient proportionnels à l'amortissement des équipements et à leur coût de production. Pour approfondir les tenants et aboutissants du modèle, nous devons étudier le rapport entre le partage des parts de marché, en termes de journées skieur et d'équipement des stations.

L'étude des parts de marché en tant que telle est relativement instructive sur les rapports de force entre différentes stations. La distribution présentée en figure 3.6 nous permet de constater que des classes d'une taille de 1 % font ressortir deux grands groupes parmi les stations qui détiennent entre 0 et 2 % des parts de marché et un ensemble résiduel de "très grandes stations" entre 3 et 5.71 % des parts de marché. Pour avoir une vision globale de cette répartition, il faut souligner que ce dernier groupe, s'il est composé de trois classes différentes ne s'en démarque pas moins de ceux distingués par les deux premières classes : d'une part, la faiblesse de la classe 3-4 % laisse penser qu'on saute véritablement de stations à faible ou moyenne capacité à des stations de grande capacité ; d'autre part, ces 13 stations totalisent 42,24 % du total des journées skieurs étudié, ne laissant ainsi que 58,39 % pour les 98 stations restantes ! Ces dernières se partagent ces parts de marché relativement équitablement compte tenu de la différente taille des populations de chaque

classe. En effet, la première classe, celle des "petites stations", totalise 34,69 % des parts de marché contre 23,07 % pour la seconde classe, celle des "grandes stations". D'un point de vue géographique, comme nous le montre la carte 3.15 ci-dessous, les grandes stations se situent plutôt en Savoie. Le département de l'Isère ne compte que deux "très grandes stations" (Alpe d'Huez et les Deux Alpes), dont aucune ne participe directement au marché périurbain et deux "grandes" (Chamrousse et les Sept-Laux) alors que les autres stations appartiennent à la catégorie des "petites". Nous allons maintenant essayer de voir quel rapport existe entre ces observations et la distribution des équipements de remontées mécaniques : en quoi cette capacité d'accueil rencontre-t-elle son corollaire en termes de capacité du domaine skiable ?

Carte 3.15 : Répartition des parts de marché par stations



La figure 3.7 ci-dessous représente la distribution de notre échantillon en termes de partage de la capacité totale des équipements de remontées mécaniques. D'un point de vue général, la similitude des deux graphiques est relativement frappante mais quelques nuances doivent sans doute être faites. Tout d'abord, nous retrouvons les deux grands groupes des deux premières classes et celui des stations à très grande capacité mais certaines stations semblent être passées dans d'autres catégories. On remarque ainsi une distribution plus homogène dans la mesure où les deux groupes les plus importants en termes de parts de journées skieurs présentent ici des tailles de population inférieures au profit du groupe intermédiaire. Ainsi, le groupe des très grandes stations voit son effectif passer de 13 à 10 et celui des petites voit également diminuer le sien de 4 stations sur 80, ce qui semble moins significatif. Ces variations signifient que d'une part, certaines des très grandes stations pèsent plus sur le marché que sur le parc de remontées mécaniques et d'autre part, que certaines petites semblent avoir un parc de remontées disproportionné par rapport à leur participation au marché des sports d'hiver. Cependant, cette interprétation qui va à l'encontre du modèle prédisant que les skieurs se répartissent conformément à la capacité des remontées mécaniques doit être minorée dans la mesure où elle ne concerne qu'un nombre marginal de stations (7 sur 111). Enfin, contrairement aux observations précédentes, les groupes se partagent relativement équitablement l'ensemble du parc de

remontées mécaniques puisque les petites en totalisent 38,69 %, les grandes 33,06 % et les très grandes 28.24 %.

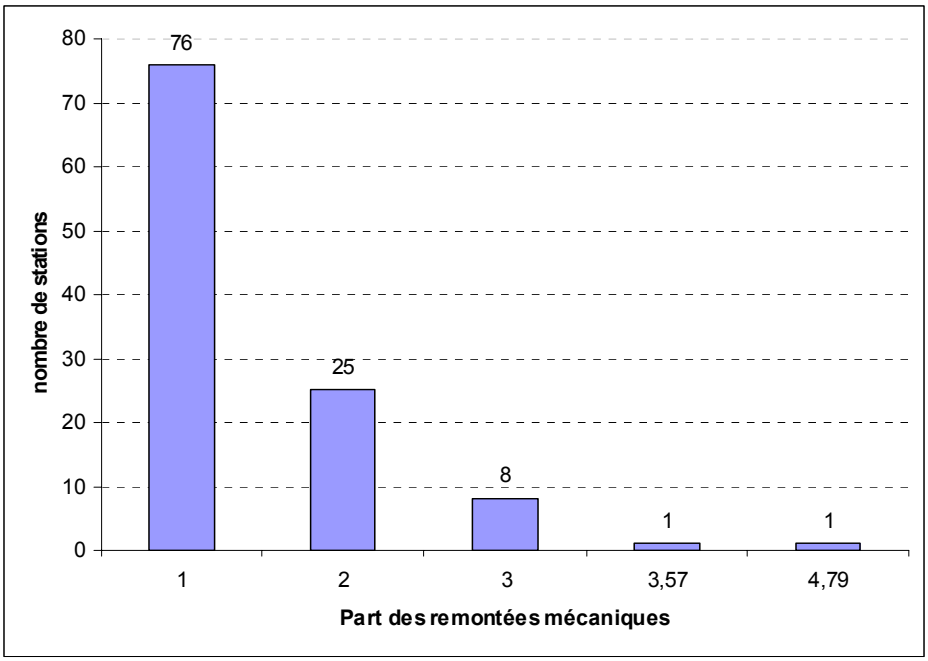
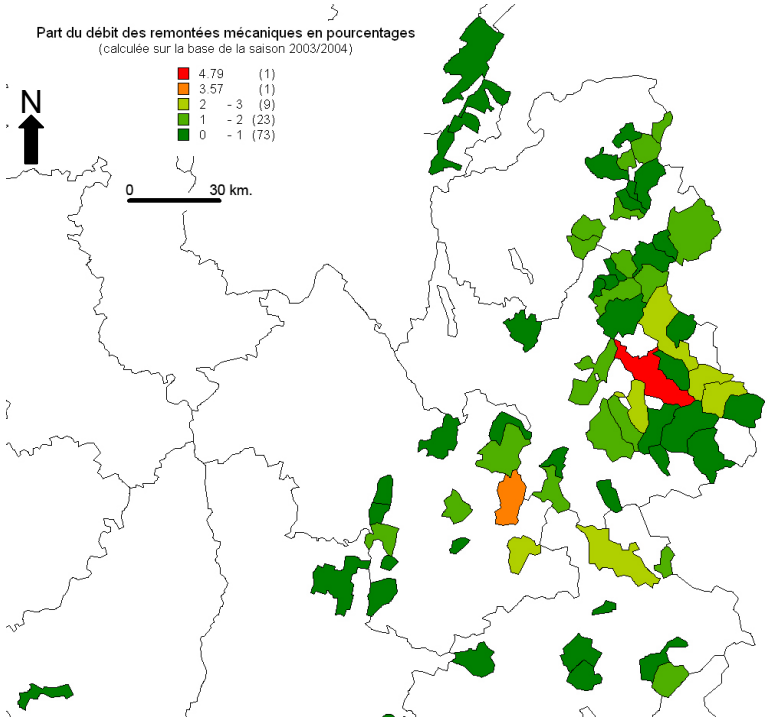


Figure 3.7 : Distribution du parc de remontées mécaniques entre les stations

Carte 3.16 : Parts du parc de remontées mécaniques de chaque station



Par ailleurs, la distribution spatiale de notre échantillon du point de vue des remontées mécaniques, présentée ci-dessus par la carte 3.16, recoupe, aux quelques différences relevées précédemment près, la carte des parts de marché présentée auparavant. Cette dernière remarque tend à confirmer les prédictions du modèle mais ne décrit-elle pas simplement un effet de taille des stations qui veut qu'il existe une cohérence

entre la taille du domaine skiable / les équipements nécessaires / les touristes qu'ils accueillent.

Cette analyse permet notamment de retrouver, en dehors du groupe des très grandes stations qui ne concerne finalement qu'une petite minorité de l'échantillon, les deux groupes proposés par J.G. MULLIGAN (2003) qui distingue *« local ski areas »* et *« national ski areas »* (jusqu'alors qualifiées de petites et grandes stations) mais comment interpréter cet équilibre entre segments de marché ? Il s'agit notamment d'étudier cet équilibre dans la situation de l'agglomération grenobloise où chacun des types de stations cohabite. En accord avec le modèle de R.J. BARRO ET P.M. ROMER, J.G. MULLIGAN fonde cette segmentation du marché sur les préférences du consommateur : certains skieurs sont avides et d'autres pas. En réponse à cette différence, certaines stations pratiquent des prix de forfaits plus importants mais compensés par le nombre accru de descentes possibles et donc avec un prix implicite par descente équivalent *« more avid skiers receive more ride and pay a higher lift ticket price »*[144]. Ceci semble cohérent avec la division en deux groupes que l'on peut observer avec le niveau des prix sur la figure 3.8 ci-après et qui rejoint celle établie précédemment entre petites et grandes stations.

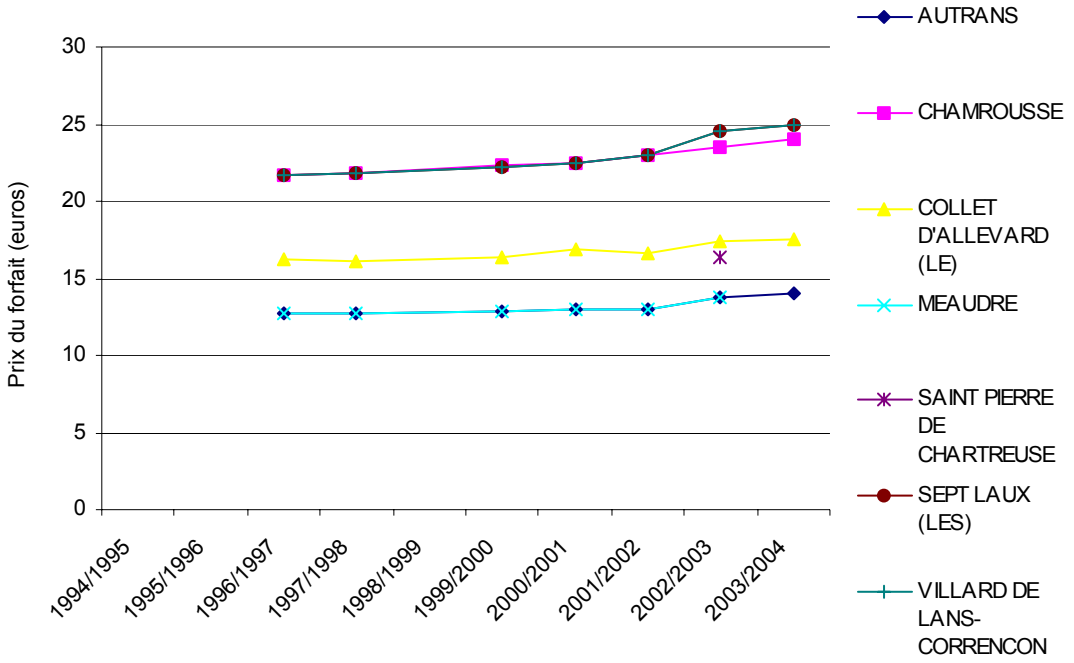


Figure 3.8 : Variations du prix du forfait journée (valeur réelle)

Cependant, Mulligan complète cette lecture par rapport à sa propre approche en termes de stations locales et nationales et la cohérence de son explication tient essentiellement au fait que les stations nationales portent un ensemble de caractéristiques cohérent qui les distingue des stations locales. Une différence fondamentale vient des contraintes de développement des stations locales pour l'extension du domaine skiable, *« skiable acreage constraint »*[145], qui a pour effet que le nombre de descentes n'est plus proportionnel à la croissance de la capacité de la station. Ainsi, selon Mulligan, elles ne peuvent entrer en compétition pour le marché des skieurs avides du fait de cette contrainte : *« in long-run equilibrium with a constraint on ski acreage, however, skiers in the national*

[144] « les skieurs les plus avides reçoivent plus de descentes et paient plus chers de forfait » (traduit par nos soins).

[145] « la contrainte de surface skiable » (traduit par nos soins).

market will receive more runs per day at a lower implicit price »[146]*.* Cela explique la division du marché qui vient en réalité de la distance plus grande pour se rendre dans les stations nationales et donc des coûts fixes plus importants : *« national ski areas have higher vertical drop, are more likely to be located in relatively remote areas, and are less constrained by skiable acres » et « skiers […] stay for extended periods of time as part of their vacations with transportation and lodging representing a major component of the overall cost »*[147].

Or dans le cas qui nous préoccupe des stations périurbaines, la notion de distance, notamment par rapport à l'agglomération centre perd de son sens : les stations bien qu'appartenant à des catégories différentes se situent dans le même isochrone ! Pourtant on retrouve en partie la division entre des stations reposant sur un gradient de contraintes. En effet, si ces dernières ne sont pas nécessairement spatiales ou matérielles, il faut reconnaître que le modèle est en cohérence avec la gestion des stations par les politiques publiques. Dès l'origine de leur construction, des stations pionnières telles que Saint-Pierre-de-Chartreuse ne s'appuient pas sur la même logique que des stations en site vierge telles que Chamrousse ou les Sept-Laux : d'un côté la station se monte "au coup par coup" en fonction des projets et des financements dégagés, de l'autre, la station repose avant tout sur un plan d'aménagement global sur un site qui lui est entièrement dédié. Cette contrainte se perpétue jusqu'aux politiques actuelles puisque conformément à la classification du Conseil Général, Saint-Pierre fait partie de celles où l'activité ski est "maintenue" par rapport à des stations comme les Sept-Laux où elle peut continuer de se développer. Aussi dans un contexte où les coûts fixes du ski ne sont pas différents, on s'explique mal que les grandes stations n'aient pas écrasé les petites concurrentes. Au contraire, on constate plutôt une tendance au maintien des parts de marché de chacune voire une augmentation comme le montre la figure 3.9 ci-dessous.

Pour mieux apprécier cette dimension de croissance, nous avons effectué une régression linéaire sur notre échantillon de 111 stations pour l'ensemble des 10 saisons référencées dans la base de données du SEATM pour la variable "journées skieurs" et que nous présentons sur la carte 3.17 ci-dessous. Malheureusement, il est difficile de connaître la tendance générale du marché à fin de comparaison. L'impossibilité d'avoir l'ensemble des données annuelles pour l'ensemble des stations rend impossible le calcul du nombre total de skieurs d'une saison à l'autre. Aussi, pour avoir une vision globale, nous avons étudié les variations d'une saison à l'autre quand nous avions l'ensemble des données mais sans parvenir à avoir une vision claire des choses. Les variations positives et négatives du taux de croissance laissent penser à une relative stabilité du nombre de skieurs chaque année, conclusion qui est cohérente avec l'affirmation que le marché des sports d'hiver peut être considéré comme mature et la stabilité observée dans le nombre des stations.

---

[146] « dans un équilibre de long terme, quelle que soit la situation, les skieurs sur le marché national recevront plus de descentes par jour à un prix implicite plus faible » (traduit par nos soins).

[147] « les stations de ski nationales ont un dénivelé plus important, sont plus susceptibles d'être localisées dans des endroits isolés et sont moins contraintes par les surfaces skiables » et « les skieurs séjournent pour des plages de temps étendues comme une partie de leurs vacances, impliquant transport et hébergement qui représentent une partie majeure du coût total » (traduit par nos soins).

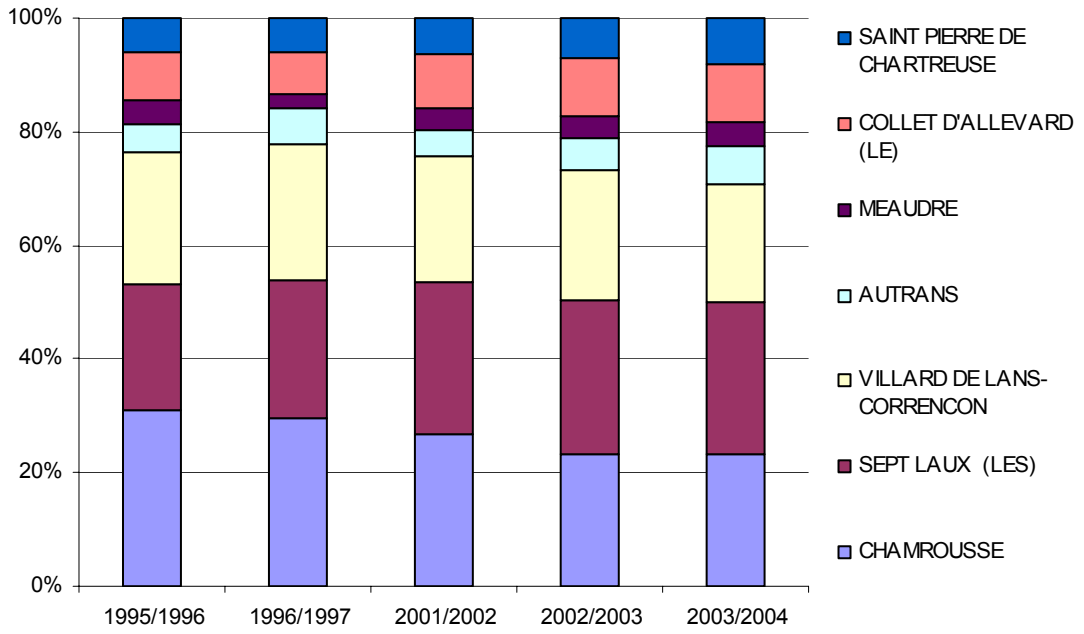
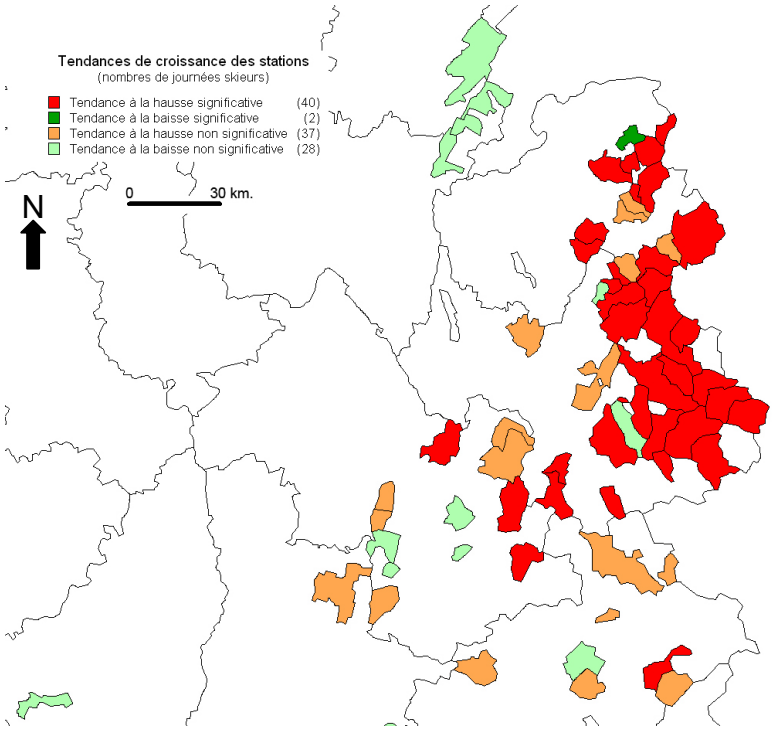


Figure 3.9 : Les parts de marché entre les stations périurbaines de l'agglomération grenobloise

Carte 3.17 : Tendances en termes de journées skieurs entre les saisons 1995/1996 et 2003/2004



Ainsi, si la plupart des stations périurbaines affichent une tendance à la hausse (sans doute due à leur position périurbaine, marché qui semble relativement privilégié et présentant une croissance générale, après observation des taux de croissance d'une période à l'autre, un peu plus nette par rapport à la vision globale), elle n'est significative que pour Saint-Pierre-de-Chartreuse et semble même s'orienter vers une baisse pour la station de Chamrousse ! Plus que de perdre du terrain, une petite station semble au contraire en gagner.

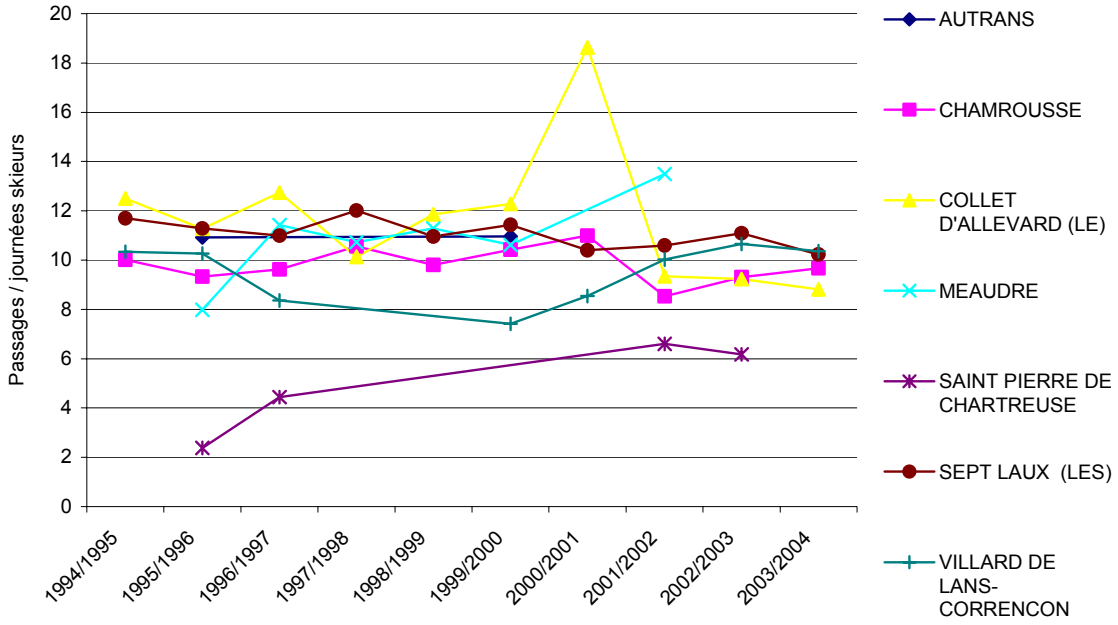


Figure 3.10 : Nombre de passages aux remontées mécaniques par journées skieurs vendues

En complément de ce constat et en contradiction avec les théories marchandes présentées par les modèles classiques, la figure 3.10 est particulièrement surprenante. En effet, là où l'économiste met en avant l'importance du nombre de descentes permises par les équipements du domaine skiable, il ressort qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse la croissance des parts de marchés ne repose pas sur une accessibilité accrue au domaine skiable. Au contraire, bien qu'en augmentation, le ratio des passages aux remontées mécaniques par rapport au nombre de forfaits vendu apparaît comme vraiment plus faible que dans toutes les autres stations.

Si on observe la dynamique des variations des équipements, on trouve également des résultats relativement surprenants. En effet, la figure 3.11, ci-après, montre que conformément aux prédictions du modèle les stations qui appartiennent à la première classe en termes de parts de marché et de remontées mécaniques. Ces dernières ne connaissent aucune croissance à Méaudre ou Saint-Pierre-de-Chartreuse et des variations qui semblent se compenser dans le cas d'Autrans. Cependant, les variations connues par les grandes stations semblent beaucoup plus chaotiques et plutôt qu'une croissance généralisée, des stations telles que les Sept-Laux connaissent une diminution de leur capacité depuis la saison 2000-2001. Villard-de-Lans qui a connu des variations relativement réciproques à la baisse et à la hausse dans un premier temps, traverse actuellement une phase de stagnation de sa capacité. Seule Chamrousse semble avoir connu une croissance dans les premières années de nos observations mais celle-ci tend actuellement à se "tasser", voire à être négative dès la saison 2003-2004.

Malgré ces variations, soit à la hausse soit à la baisse, de la capacité des remontées mécaniques, le graphique 3.8 nous a montré que les prix demeurent à la hausse quelle que soit la station. De plus, sur la période entre les saisons 2000-2001 et 2002-2003, cette tendance à la hausse est contraire à la tendance affichée dans les Alpes du Nord. On peut donc voir dans ces prix les particularités des stations périurbaines et la rente de situation qu'elles partagent.

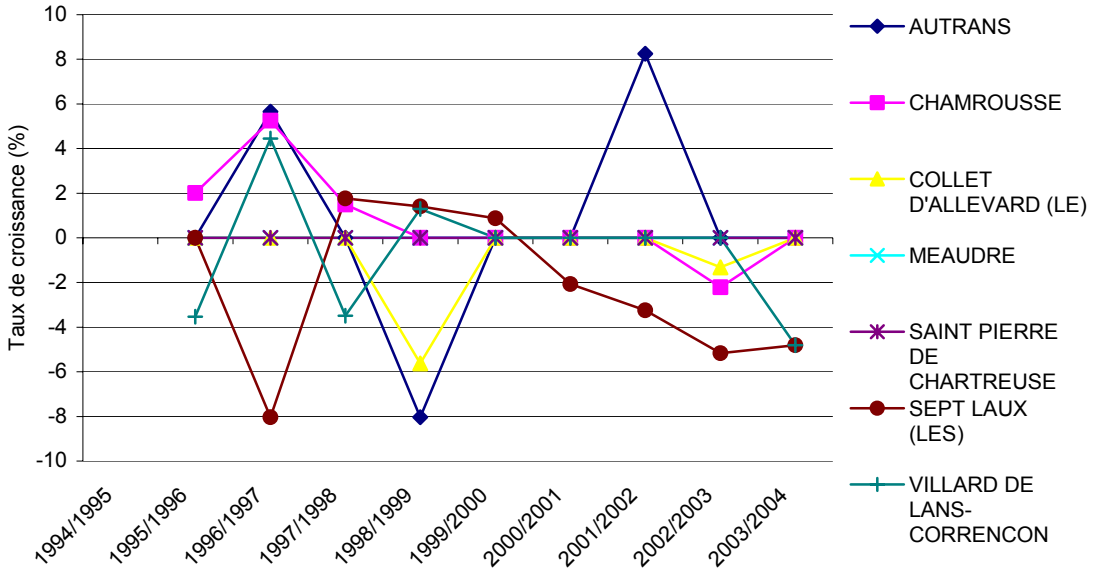


Figure 3.11 : Variations du taux de croissance du débit des remontées mécaniques

En revanche, le modèle apparaît comme relativement peu efficace pour nous expliquer les modalités de ce partage. En outre, malgré la cohérence du triptyque journées skieurs / débit des remontées mécaniques / prix, il nous semble que la différence de prix n'est pas aussi disproportionnée que le sont les domaines skiables (ils varient du simple au triple de Saint-Pierre-de-Chartreuse au Sept-Laux) aussi, il convient de trouver une méthode adéquate de comparaison des rapports qualités / prix.

Dans ce sens, notre démarche rejoint celle de D. BRILLARD (2000) mais sans avoir la prétention d'être exhaustif telle qu'elle a pu l'être. Ainsi, la logique est la même : "comment expliquer les prix en station" mais elle sera appliquée dans un but unique, la comparaison de l'offre ski à proprement parler. En cela, nous différons radicalement du travail de D. BRILLARD qui dresse des tableaux significatifs des gammes de stations selon de nombreux critères. Ainsi, elle se penche tout d'abord sur les prix des différentes prestations, notamment forfait de ski et hébergement ; puis essaye de connaître les variables significativement explicatives dans différents domaines (équipement du domaine, variété du domaine, structure du domaine…) pour essayer de comprendre comment ces éléments s'assemblent entre eux pour former des motifs cohérents et répétés d'organisation de l'offre en station. Outre que cette démarche paraît relativement critiquable quant aux variables utilisées pour différencier les composantes du prix, elle n'en demeure pas moins un énorme travail de débroussaillage. Notre propos est tout autre : dans notre cas, il s'agit de trouver un moyen efficace de comparer les prix en station par rapport aux critères d'une approche classique, dans le sens de comparer les stations selon le modèle de productivité appliqué au ski.

- *Proposition de typologie*

Dans un premier temps, nous envisagions de comparer le prix de vente du kilomètre de piste, mais faute de moyens pour acquérir aisément la donnée "étendue du domaine skiable" nous avons gardé le principe en voulant l'appliquer à d'autres descripteurs matériels du domaine skiable. Comme données, nous disposons : fichier enquête du SEATM décrivant les équipements de remontées mécaniques et leurs tarifs en 2005.

- Présentation des variables :

- SNTF1 : altitude au bas des remontées mécaniques en mètres (au pied de la plus basse)
- SNTF2 : altitude en haut des remontées mécaniques en mètres (au sommet de la plus haute)
- SNTF3 : nombre total de remontées mécaniques
- SNTF4 : nombre de téléskis
- SNTF5 : débit en nombre de skieurs par heure
- SNTF6 : dénivelé total parcouru par l'ensemble des remontées mécaniques (m)
- SNTF7 : puissance selon indicateur construit par le SNTF et prenant en compte le débit horaire, le dénivelé parcouru et un coefficient selon le type d'appareil en présence
- SNTF8 : prix du ticket (euros)
- SNTF9 : prix du transport "piéton"
- SNTF10 : codage 1/0 selon qu'un simple ticket piéton ouvre la voie à l'A-R ou non
- SNTF11 : prix du forfait à la demie-journée
- SNTF12 : prix du forfait à la journée
- SNTF13 : prix du forfait à la semaine (6 ou 7 jours selon les stations)
- SNTF14 : prix du forfait saison

- Etude des corrélations :

Forte corrélation des variables SNTF11 à 14 : les prix de vente du forfait de remontées mécaniques depuis la demi-journée jusqu'à la saison sont construits de manière cohérente. Ainsi, nous concentrerons l'analyse sur une seule de ces variables, le produit le plus répandu, et qui permet de prendre en compte la dimension « loisir périurbain » : le forfait à la journée, soit la variable SNTF 12.

La variable SNTF12 :

Non corrélation avec différentes variables : SNTF1, le bas des pistes, n'apparaît pas corrélé avec le prix de vente des forfaits, contrairement à la variable SNTF2, le haut des pistes. Par ailleurs, les prix du ticket et du transport piéton, variables SNTF 8 et 9 ne présentent pas de corrélations significatives. Ce résultat doit être lié à la structure des données étudiées : tous les opérateurs de remontées mécaniques ne proposent pas un ticket ou un transport spécifiquement piéton.

Corrélation significative : variables SNTF2 à 7. Cependant, nous pouvons remarquer que certaines de ces variables sont fortement corrélées entre elles, par exemple SNTF6, fortement corrélée avec toutes les autres. A contrario SNTF2 apparaît comme la variable la moins corrélée avec l'ensemble, nous la retiendrons donc pour la suite de l'analyse. Après ce choix, nous pouvons constater que les variables SNTF3, 4, 5 et 7 sont les moins corrélées avec SNTF2 tout en étant fortement corrélées entre elles. Pour en sélectionner une, nous cherchons celle la plus à-même de décrire la qualité de l'offre : parvenir à haute altitude est un critère de qualité (enneigement garanti), mais encore faut-il y parvenir dans des délais raisonnables, c'est pourquoi, nous poursuivrons notre analyse en nous appuyant sur la variable SNTF5, le débit.

- Tableau de corrélation

	SNTF1	SNTF2	SNTF3	SNTF4	SNTF5	SNTF6	SNTF7	SNTF8	SNTF9	SNTF11	SNTF12	SNTF13	SNTF14
SNTF1	1,00000	0,62504	0,11558	0,03580	0,12069	0,28434	0,17714	-0,10227	0,09675	0,30242	0,34803	0,42677	0,30449
SNTF2	0,62504	1,00000	0,61585	0,53130	0,63113	0,75098	0,66836	-0,00436	0,33669	0,80962	0,82690	0,84751	0,80213
SNTF3	0,11558	0,61585	1,00000	0,93561	0,97117	0,92622	0,85798	0,14646	0,11316	0,82134	0,84233	0,81777	0,88383
SNTF4	0,03580	0,53130	0,93561	1,00000	0,86106	0,80084	0,69806	0,17326	0,03604	0,70856	0,73761	0,70102	0,78732
SNTF5	0,12069	0,63113	0,97117	0,86106	1,00000	0,91873	0,91468	0,05384	0,17072	0,84150	0,86172	0,84111	0,89661
SNTF6	0,28434	0,75098	0,92622	0,80084	0,91873	1,00000	0,93456	0,18136	0,09559	0,89609	0,90279	0,87278	0,92694
SNTF7	0,17714	0,66836	0,85798	0,69806	0,91468	0,93456	1,00000	0,09960	0,12577	0,83188	0,83294	0,79670	0,85590
SNTF8	-0,10227	-0,00436	0,14646	0,17326	0,05384	0,18136	0,09960	1,00000	-0,18647	-0,04641	-0,03795	-0,06914	0,07097
SNTF9	0,09675	0,33669	0,11316	0,03604	0,17072	0,09559	0,12577	-0,18647	1,00000	0,26913	0,29321	0,34831	0,25915
SNTF11	0,30242	0,80962	0,82134	0,70856	0,84150	0,89609	0,83188	-0,04641	0,26913	1,00000	0,98364	0,97214	0,92707
SNTF12	0,34803	0,82690	0,84233	0,73761	0,86172	0,90279	0,83294	-0,03795	0,29321	0,98364	1,00000	0,98398	0,94346
SNTF13	0,42677	0,84751	0,81777	0,70102	0,84111	0,87278	0,79670	-0,06914	0,34831	0,97214	0,98398	1,00000	0,92397
SNTF14	0,30449	0,80213	0,88383	0,78732	0,89661	0,92694	0,85590	0,07097	0,25915	0,92707	0,94346	0,92397	1,00000

R2	0.78367930
R2 ajusté	0.77974619
F	199.25213099
Prob > F (* 100)	0.00000000

	DDL	Somme des carrés	Carrés moyens
Régression	2	4669.93798893	2334.96899446
Résidus	110	1289.05316151	11.71866510
Total	112	5958.99115044	53.20527813

Estimation des coefficients

	Bêta estimé	Ecart-type Bêta	t si Bêta = 0	Prob > |t|
Constante	4.77846	1.52255	3.13847	0.00218
SNTF2	0.00610	0.00076	7.98735	0.00000
SNTF5	0.00015	0.00002	9.23521	0.00000

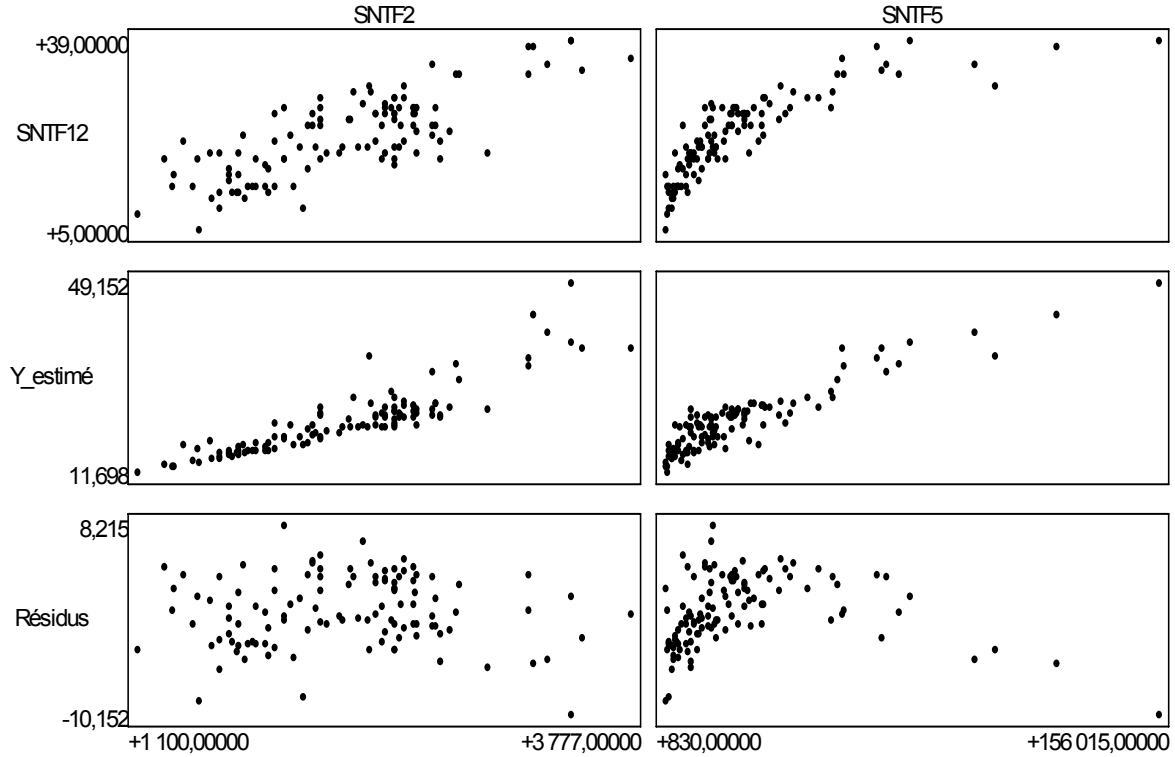


Figure 3.12 : Résultats de la régression multiple

- Essai de typologie

Selon la régression (figure 3.12) : soit Y_i le prix de forfait journée estimé pour chaque station i alors,

$Y_i = 0{,}0061*SNTF2_i + 0.00015*SNTF5_i + 4{,}77846$

Nous pouvons alors définir une variable de compétitivité en comparant ce prix théorique avec le prix constaté. Ainsi, nous proposons d'étudier la différence entre ces deux variables par C_i définie telle que Y_i-$SNTF12_i$>0 alors C_i=1, station « compétitive », et Y_i-$SNTF12_i$<0 alors C_i=2, station « non compétitive ».Nous pouvons également définir un variable qualitative OS_i permettant de comparer les caractéristiques génériques de l'offre ski telle que :

- $SNTF2_i$ > MOY(SNTF2) et $SNTF5_i$ > MOY(SNTF5) alors, OS_i = 1, station de « qualité supérieure »
- $SNTF2_i$ < MOY(SNTF2) et $SNTF5_i$ > MOY(SNTF5)
  Ou
  $SNTF2_i$ > MOY(SNTF2) et $SNTF5_i$ < MOY(SNTF5)
  alors, OS_i = 2, station de « qualité modérée »
- $SNTF2_i$ < MOY(SNTF2) et $SNTF5_i$ < MOY(SNTF5) alors, OS_i = 3, station de « qualité inférieure »

En croisant ces deux variables, nous obtenons donc six catégories de stations telles que représentées par la carte 3.18 et le tableau 3.2, ci-après :

Carte 3.18 : Typologie des stations de sports d'hiver

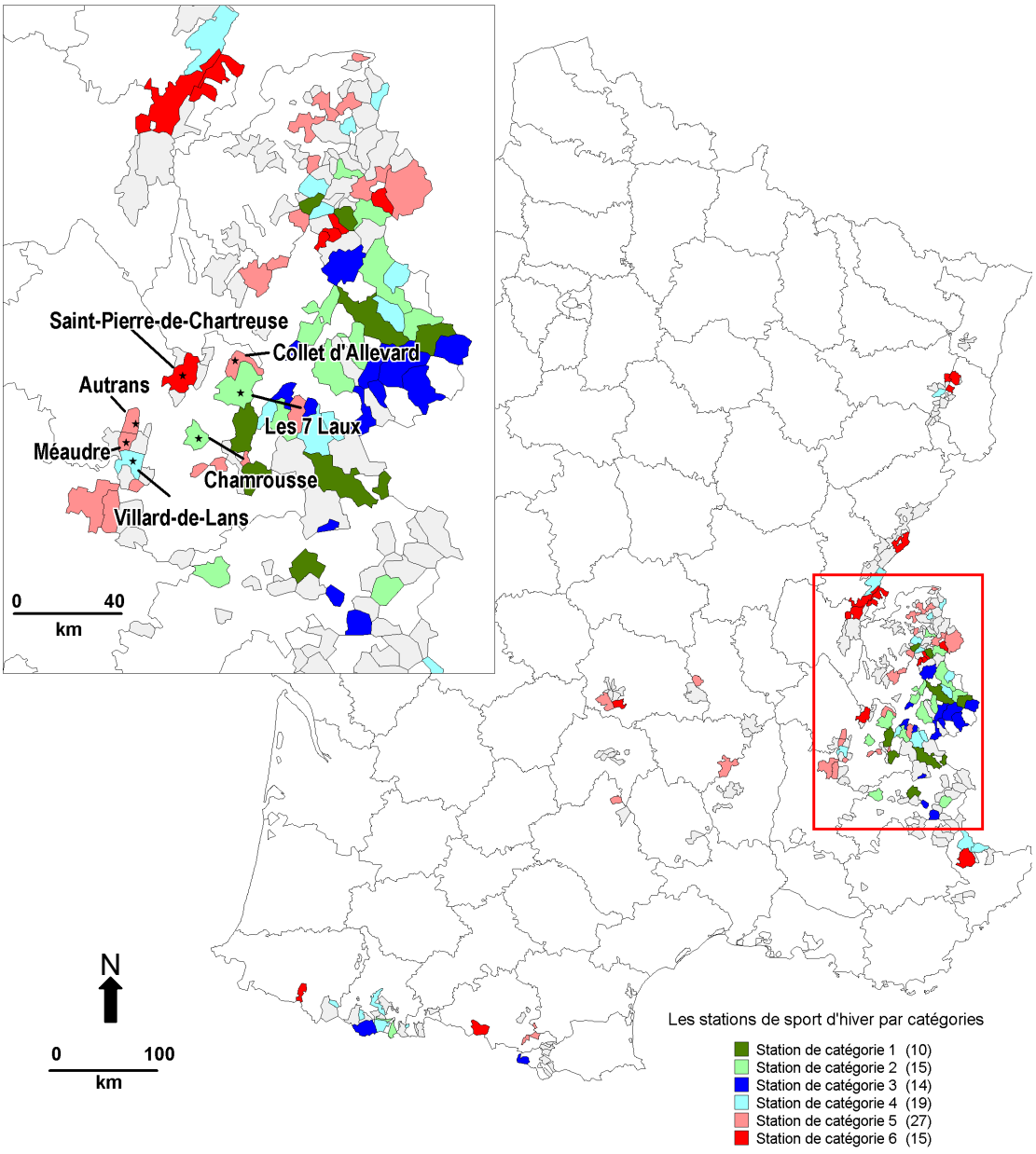


Tableau 3.2 : Typologie de stations

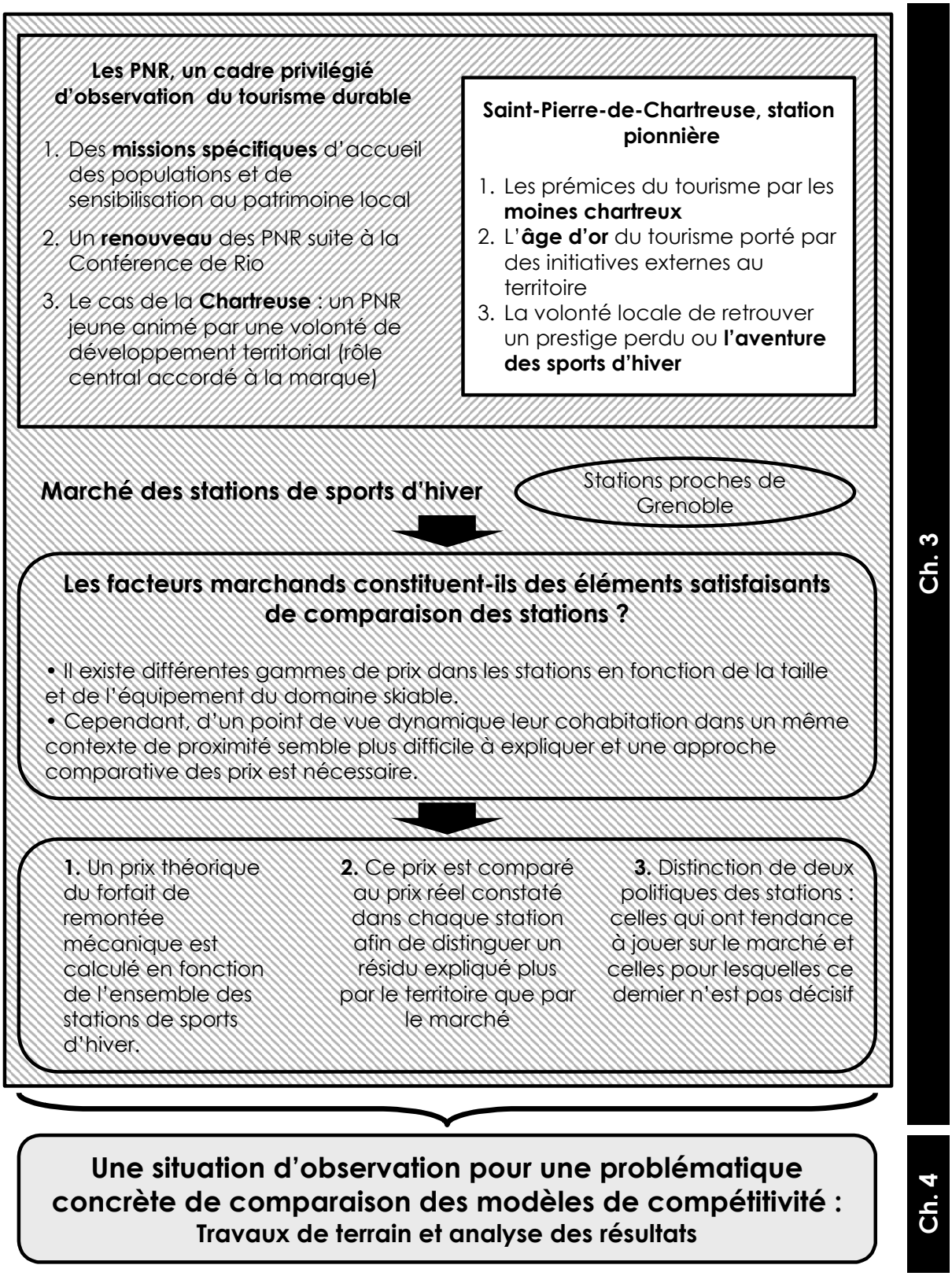
	Qualité supérieure	Qualité modérée	Qualité inférieure
Compétitive	Catégorie 1 (11 individus)	Catégorie 3 (18 individus)	Catégorie 5 : Autrans Collet d'Allevard Méaudre (31 individus)
Non-compétitive	Catégorie 2 : Chamrousse Les Sept-Laux (18 individus)	Catégorie 4 : Villard-de-Lans / Corrençon (20 individus)	Catégorie 6 : Saint-Pierre-de- Chartreuse (15 individus)

L'exercice typologique s'inscrit directement en renforcement de nos conclusions relatives aux divergences de la situation observée et la dynamique de marché classique. L'ensemble des stations de l'agglomération[148] apparaît comme bénéficiant d'une rente de situation. Cependant, le partage de cette rente ne s'explique pas sur la seule base des caractéristiques du domaine skiable. Le ski considéré isolément du reste ne permet pas d'expliquer la dynamique de la consommation. Conformément aux hypothèses testées à travers différents outils statistiques, nous pensons qu'il existe bel et bien un effet territorial dans la structuration du marché local des sports d'hiver. S'il n'apparaît pas de rente dans le prix tant celui-ci est contraint par la structure des équipements et du domaine, la rente territoriale se présente plus comme une dynamique de partage inégal des parts de marché non cohérente avec les conditions respectives de pratiques du ski[149]. Nous ne pouvons qu'en conclure deux choses : d'une part, une station comme Saint-Pierre-de-Chartreuse présente une configuration de STL particulière qui permet la co-valorisation de deux formes de ressources, et, de l'autre, les consommateurs ne sont pas indifférents à cette hybridation. Ces deux points seront au centre de notre réflexion dans le chapitre suivant.

[148] La situation du Vercors est un élément de comparaison particulier. En effet, les stations de Méaudre ou d'Autrans sont directement dans l'ombre de Villard-de-Lans, station de moyenne montagne également située dans le massif du Vercors et qui jouit d'une réputation locale importante voire dépassant le cadre de la seule agglomération portée par les qualités sportives de C. MONTILLET. En ce qui concerne le Collet d'Allevard, on peut développer un argumentaire en négatif du précédent : l'isolement et l'éloignement constituent sans doute les fondements de sa position marchande affichant un prix de forfait relativement peu élevé.

[149] La question du soutien public aux stations de sports d'hiver qui fausserait les conditions du marché peut difficilement être soulevée. En effet, la plupart des stations étudiées bénéficient, sous une forme ou sous une autre du soutien des collectivités territoriales, soutient difficilement quantifiable. Dans tous les cas, la situation chartroussine qui nous intéresse plus particulièrement est claire : suite au rapport de la Chambre Régionale des Comptes, l'heure est à la rigueur budgétaire et non aux investissements et ce même contrôle avait également conclu que les dépenses de fonctionnements liées à la station ne sont pas supérieures à celles des autres communes du département. De plus, comme l'indique notre typologie, la station de Saint-Pierre-de-Chartreuse ne se situe pas dans une catégorie de station compétitive, le gain de part de marché peut donc difficilement être attribué à une politique de prix agressive (cette dernière assertion sera d'ailleurs confirmée dans l'enquête auprès des skieurs présentée dans la deuxième partie du chapitre suivant).

Schéma synoptique de thèse – Chapitre 3



Territoire et développement | **Territoire et durabilité**

Le territoire : au cœur d'un renouvellement de notre vision des dynamiques de développement

Ch. 1

Modèle générique → **Modèle de spécificité**

Production de ski

1. La station de sports d'hiver comme pôle de croissance d'origine exogène.
2. Le STL : une lecture de l'appropriation locale de l'activité touristique.

Le tourisme durable

1. Un modèle construit en opposition au tourisme de masse.
2. " Authenticité " des produits et requalification territoriale.

Ch. 2

Quelles formes d'adaptation et de cohabitation des modèles ?

Saint-Pierre-de-Chartreuse, une station pionnière

PNR de Chartreuse, un Parc jeune (1995) et un contexte favorable au tourisme durable

Entre rente de situation et ancrage territorial : des éléments explicatifs du maintien d'une diversité de station dans le marché périurbain du pourtour de l'agglomération grenobloise

Ch. 3

Travaux de terrain et analyse des résultats

Ch. 4

Chapitre quatrième : entre jeux internes et pressions externes, le sentier de développement d'une station de moyenne montagne

L'objet de ce quatrième et dernier chapitre consiste à présenter plus précisément nos analyses de terrain. Après avoir décrit la problématique de l'offre posée par le contexte périurbain grenoblois, il s'agit maintenant d'étudier plus particulièrement le cas du STL de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Tel que nous les avons déjà évoquées, les spécificités de la station nous ont effectivement conduit à la considérer comme un point de référence sur lequel les observations les plus poussées furent effectuées. En complément de ces travaux, des analyses partielles et thématiques, menées sur Villard-de-Lans et les Sept-Laux, deux stations proches de Grenoble, viendront appuyer notre démonstration[150].

Dans un premier temps, notre approche se poursuivra en continuité des analyses portant sur l'offre. Elle aura pour objectif de comprendre la structuration du système de production local de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Dans ce sens, une première approche exhaustive des prestataires touristiques a été conduite. A travers la localisation des entreprises, nous étudierons la variété des pratiques productives et leur cohabitation sur le territoire communal. Sur la base du recensement des acteurs, et afin d'approfondir cette vue d'ensemble, une campagne d'entretiens semi-directifs a été mise en place. Nous nous attacherons alors à décrire les interactions et le jeu à l'œuvre entre les acteurs locaux. Pour donner plus de profondeur à notre propos, des éclairages viendront compléter des points particuliers de notre propos à la lumière d'entretiens réalisés à Villard-de-Lans.

Dans un deuxième temps, nous aborderons les stations des sports d'hiver du côté de leur consommation. Dans l'optique de la proximité grenobloise, nous questionnerons plus globalement la demande auprès des territoires de station. Ainsi, nous prendrons en considération non seulement la fréquentation de proximité, mais également les nouvelles formes de résidentialité qui prennent place en milieu rural (ici particulièrement accentué par la proximité immédiate de l'agglomération). Le foncier et l'immobilier constituent alors des enjeux phares de la concurrence entre les utilisations touristique et résidentielle du territoire. En plus de données de cadrage issues du RGP, les résultats présentés s'appuieront sur une enquête dédiée aux "touristes" de proximité et conduite parallèlement dans les stations de Saint-Pierre-de-Chartreuse et des Sept-Laux.

Le troisième et dernier temps de notre présentation s'inscrira dans le prolongement direct du précédent. Dans ce sens, il poursuivra l'analyse des deux stations en précisant leurs dynamiques foncières et immobilières et leurs impacts respectifs sur le

[150] Par ailleurs, les réflexions présentées ci après se nourrissent également des recherches et échanges réalisés au sein de l'équipe de recherche réuni autour du programme "Ancrage". Elles bénéficient plus particulièrement de l'exercice de croisement pratiqué avec l'équipe du laboratoire Sport et Environnement Social (SENS) et leurs études sur les sites de Font d'Urles et du Col du Rousset dans le Vercors Drômois (MARCELPOIL, 2006a, b).

STL[151]. La dimension immobilière étant centrale dans la construction des stations, l'exercice consistera à revenir sur cet aspect particulier pour chacun de nos cas d'étude. Nous approfondirons plus particulièrement la situation des Sept-Laux. Station inspirée de la troisième génération, il convient en effet de préciser sans ambiguïtés les spécificités de sa participation au Plan Neige. Le cas de Saint-Pierre-de-Chartreuse, présenté précédemment ne fera quant à lui que l'objet de précisions quant à la trajectoire foncière et immobilière.

[151] Cette recherche s'inscrit dans le cadre d'un programme financé par la Direction du Tourisme et conduite par le Cemagref, notamment dans l'optique d'apporter des éléments de réponses aux questions soulevées par "Ancrage".

1. La dynamique locale à Saint-Pierre-de-Chartreuse : entre trajectoire de développement et adaptation

La question de la diversification touristique posée à la commune chartroussine n'est pas une question neutre dans la mesure où elle est formulée relativement à un contexte productif particulier. Le tourisme n'est pas une nouveauté sur le territoire : non seulement la station existe depuis de nombreuses années (elle constitue l'objet même par rapport auquel s'exprime le besoin de diversification), mais est-elle la seule forme d'activité touristique sur le territoire ? Quelle est la place occupée par les acteurs porteurs du modèle de tourisme durable[152] mis en avant par les politiques publiques ? L'objectif de ce début de chapitre sera donc de démêler les nœuds de la co-structuration entre formes de tourisme présentes sur le territoire. La notion de "place" sera abordée sous deux angles. Tout d'abord, le terme sera compris dans son sens premier et il s'agira de saisir la répartition spatiale des activités. Ensuite, en termes plus qualitatifs, nous procéderons à une analyse des discours locaux afin de situer la position relative des acteurs dans l'espace des pratiques.

1.1. L'approche spatiale : une vision exhaustive de l'activité touristique[153]

1.1.1. La population des acteurs touristiques

Pour constituer la population d'acteurs à étudier, il s'agit d'adopter une attitude particulière par rapport à la population généralement observée des producteurs touristiques. En effet, une des particularités du tourisme est de ne pas jouir d'un statut propre qui permettrait de distinguer directement ce secteur d'activité des autres. Au contraire, la production touristique se révèle multi-sectorielle et le problème est d'autant plus épineux dans la mesure où souvent les prestations offertes aux touristes le sont également aux habitants permanents (c'est le cas par exemple d'un commerce d'alimentation générale au sein d'une station-village). En réponse à ces difficultés, les choix d'observation se portent plutôt sur les *« activités caractéristiques du tourisme »* (BERNARDET, 2003) : les services d'hébergement, de restauration (soit les hôtels, les bars et les restaurants) et de transport qui ne sont pas les seuls à peser sur la dynamique du tourisme. Pour dépasser cette limite, l'approche territoriale supposée par le tourisme durable semble constituer une grille de lecture permettant d'élargir le cercle des acteurs étudiés à l'ensemble de ceux participant au système territorial.

Cette posture de recherche fut auparavant adoptée par l'équipe Développement des Territoires Montagnards (DTM) du Cemagref de Grenoble qui propose une méthode de repérage originale et adaptée aux stations de sports d'hiver. Tout comme la méthode adoptée par l'Observatoire National du Tourisme (ONT), fondée sur les Enquêtes Annuelles

[152] Nous pouvons d'ores et déjà mettre en garde le lecteur contre une lecture inappropriée de nos résultats. Par la suite, une typologie lui sera effectivement présentée qui distinguera les prestataires durables des classiques. Il ne faut pas lire ici un jugement de valeur de notre part mais seulement la volonté de saisir le renversement des modèles de développement touristique.

[153] Les fonds de carte utilisés dans la présente partie sont issus de la BD TOPO commercialisée par l'IGN, version mars 2004.

d'Entreprises Transports et de Services, le fichier SIRENE constitue la base du recensement. Cependant, cette base de données permet d'observer des catégories d'acteurs plus ou moins larges. Ainsi, l'ONT n'en retire que les codes d'Activité Principale Exercée (APE) des classes 601 à 622 dans le domaine des transports et des classes 551 à 555 pour les services alors que la population proposée par la méthodologie du Cemagref[154] se révèle à la fois plus précise et plus variée. Non seulement, elle emprunte aux catégories précédentes en les affinant (par exemple, du point de vue des transports, les moyens maritimes et fluviaux sont retirés alors que la catégorie des remontées mécaniques vient s'ajouter), mais elle propose aussi de les compléter par des activités de loisir (telles que les "autres activités sportives", 926C, activité sous laquelle se regroupent les indépendants du sport), des activités culturelles, ou encore certains services particuliers aux entreprises… Cependant, malgré cet effort d'adaptation de la population statistique par rapport à un objet de recherche station relativement bien cerné, le résultat ne semble pas convenir parfaitement à l'analyse du tourisme durable. Au premier abord, on peut effectivement constater que des acteurs cruciaux tels que les agriculteurs n'apparaissent pas dans cette nomenclature ; de même il s'avère impossible de repérer la plupart des hébergements de type gîtes ruraux, chambres d'hôtes à moins qu'ils ne s'agissent d'établissements d'une certaine taille.

S'ouvrir à ce type d'acteurs directement par l'intermédiaire du fichier SIRENE se révèle cependant hasardeux. Comment différencier un artisan ou un agriculteur selon qu'il a ou non des pratiques liées au tourisme ? D'ailleurs pour un artisan, la démarche peut se montrer particulièrement délicate, notamment par rapport à ceux travaillant dans le bâtiment. Comment distinguer ceux qui s'orientent vers des maisons à caractère traditionnel ? Comment prendre en compte l'encadrement de leur action par les documents d'urbanisme ? L'impossibilité de répondre à toutes ces questions sans passer par une enquête exhaustive nous a amené à regarder du côté des différentes brochures touristiques. Cette démarche soulève le problème du biais éventuel de nos sources d'information : seules les entreprises participantes à l'action de l'office du tourisme[155] sont représentées. Cependant, il nous semble que ce biais peut être considéré comme résiduel dans la mesure où il ne concerne qu'un type d'acteur particulier, en général ceux qui ont organisé leur propre circuit de promotion et de commercialisation. De plus, il ne faut pas perdre de vue qu'un office du tourisme ne reflète pas forcément la politique municipale dans la mesure où il représente un groupement de professionnels. Ainsi, si la mairie le finance également en partie, il faut constater qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse, l'Office du Tourisme permet aussi aux exclus des politiques d'aménagement, ne bénéficiant pas de crédits publics, de faire valoir leur action et de trouver ainsi une tribune. Comme le montrent les différentes compositions du conseil d'administration au fil du temps, la diversité des acteurs représentés est frappante. Finalement, ce biais peut donc être ignoré ce qui ne signifie pas qu'aucune précaution ne devra être prise par la suite dans le maniement des données, notamment en ce qui concerne leur classification durable / classique.

En effet, une fois les acteurs repérés, il s'agit de les classer selon un mode opératoire pour la recherche. Pour cela, nous avons fait le choix de distinguer les

---

[154] Cf. en annexe la répartition des 73 entreprises liées au tourisme recensées à Saint-Pierre-de-Chartreuse selon les différentes catégories statistiques.

[155] En plus de l'office du tourisme, il existe une Association de Développement Touristique de la Chartreuse dont le siège se situe à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Cependant, cette institution n'est qu'un regroupement des différents offices du tourisme du massif et entre ces deux niveaux, on trouvera des acteurs redondants.

prestataires selon trois secteurs d'activités : restauration, hébergement, loisir ; sachant qu'un même acteur peut participer à plusieurs secteurs simultanément (notamment les hôtels-restaurants). Une fois ces catégories fixées, il s'agit de caractériser qualitativement les pratiques de production. Pour cela, nous avons choisi deux types de pratiques : durable ou classique. Afin de départager l'appartenance à l'un ou l'autre de ces types, nous distinguons les acteurs qui offrent les prestations traditionnelles en station de ski sans se soucier de la territorialité de leur produit de ceux qui cherchent à se distinguer des prestations habituelles en marquant leur spécificité. Les premiers proposent un service aisément délocalisable qu'ils pourraient vendre dans une autre station tandis que les autres misent plutôt sur une offre patrimoniale et fonde leur production sur la découverte de l'environnement local tant culturel, socio-économique que naturel. Pour donner un exemple de cette distinction, nous pouvons comparer une crêperie ou une offre fondue / tartiflette / raclette à une ferme-auberge. Pour compléter cette typologie duale, l'expérience nous a montré la nécessité de créer des types complémentaires : "site naturel" pour tous les sites non aménagés dont les brochures touristiques vantent les qualités, et "grandes attractions touristiques" pour les incontournables du tourisme tels que l'Eglise de Saint-Hugues décorée par le peintre Arcabas ou le monastère des chartreux.

Par ailleurs, avant de passer à l'analyse même des données, quelques remarques liminaires doivent être faites quant à la structure de la population étudiée. Attardons-nous tout d'abord sur le cas des indépendants des sports et des loisirs dont le statut va nous poser quelques difficultés. En effet, par nature, cette multitude d'entrepreneurs individuels va présenter un biais numérique par rapport aux prestations impliquant un certain nombre de salariés. De plus, leur localisation se révèle peu significative car s'ils sont le plus souvent inscrits à leur lieu de résidence, cette dernière est déconnectée de leur lieu d'activité : tous les accompagnateurs travaillant avec Cartusiana, le bureau de la montagne de Chartreuse localisé à Saint-Pierre, n'habitent pas nécessairement sur la commune. Enfin, entre deux indépendants, il semble particulièrement épineux de différencier les moniteurs directement liés aux sports d'hiver des accompagnateurs de moyenne montagne qui ont plus à voir avec le tourisme durable. En fin de compte, dans le cas des indépendants, il apparaît plus opératoire de les distinguer par rapport à leurs groupements, soit l'Ecole du Ski Français (ESF), soit Cartusiana.

La question du biais numérique se doit également d'être abordée en ce qui concerne les hébergements puisque par définition ceux qualifiés de durable seront en plus grand nombre. En effet, pour distinguer un accueil durable d'un classique, deux critères nous ont semblé pertinents : le rapport entre la surface du logement par le nombre de personnes pour lequel il est proposé ainsi que l'indépendance par rapport à d'autres locataires[156]. Systématiquement, les hôteliers se trouvent donc exclus de ce groupe et les loueurs de meublés, en tant qu'indépendants, sont en plus grand nombre. Cependant, malgré ce surnombre, leur représentation est primordiale dans la mesure où ils sont particulièrement significatifs de la structuration de l'espace touristique. Leur localisation a donc demandé un travail de terrain important, sur la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse, mais qui fut également nécessaire pour repérer l'emplacement de chacun des acteurs. De plus, ce travail nous a permis de préciser par l'observation de leurs pratiques la classification durable ou classique des prestataires. Finalement, à l'aide de cette méthode, nous recensons 159

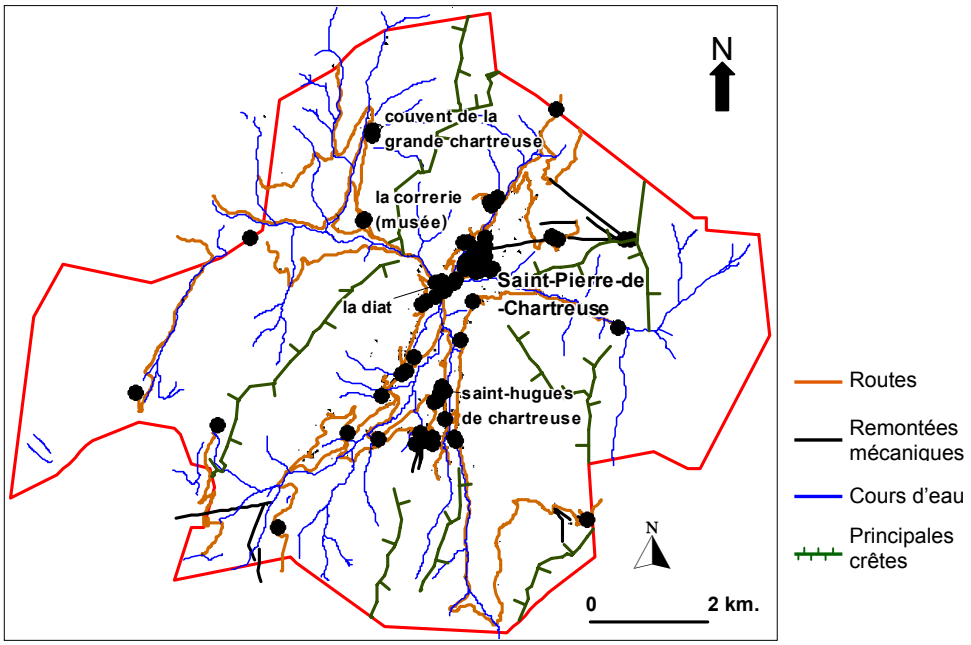
[156] En sus de ces critères qualitatifs, il m'a également paru judicieux de considérer le camping comme une forme durable d'hébergement dans la mesure où il constitue une originalité des stations de moyenne montagne (par rapport aux autres formes de stations de sports d'hiver) et qu'il offre une prestation somme toute assez proche de l'environnement.

prestataires touristiques exerçant leur activité à Saint-Pierre-de-Chartreuse qui constituent donc la base de notre analyse à la fois exhaustive, d'un point de vue spatial, mais aussi s'appuyant sur un échantillon en ce qui concerne l'étude de leurs discours et actions que nous aborderons par la suite.

1.1.2. Diffusion spatiale du tourisme durable

Sur la base du repérage des acteurs, l'analyse spatiale de la mobilisation de ressources touristiques nous permet d'avoir une approche exhaustive et une vue d'ensemble de la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Comme nous le montre la carte 4.1[157], sur le territoire de Saint-Pierre, plus grande commune de Chartreuse, les activités touristiques n'occupent qu'une partie de l'espace sur laquelle nous concentrerons notre attention pour des raisons de lisibilité. Par ailleurs, nous pouvons dès à présent noter que la présence des Chartreux (au nord-ouest, le couvent et la Correrie), même si elle a joué un rôle dans la dynamique passée et si elle reste un facteur d'attractivité pour la commune, n'a par nature pas d'effet sur l'espace vu l'isolement voulu par les pères. Cependant, avant d'avoir une vision globale de l'activité touristique, nous l'aborderons d'abord par type de prestation. Ainsi, dans un premier temps, nous étudierons la distribution spatiale des activités services après services, en distinguant restauration et hébergement ainsi que prestataires de loisirs. Dans un second temps, nous aborderons les activités touristiques dans leur ensemble afin de distinguer plus clairement la dynamique à l'œuvre dans la commune.

Carte 4.1 Les prestataires touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse : délimitation de la zone d'études



- *La répartition des différents types d'activités*

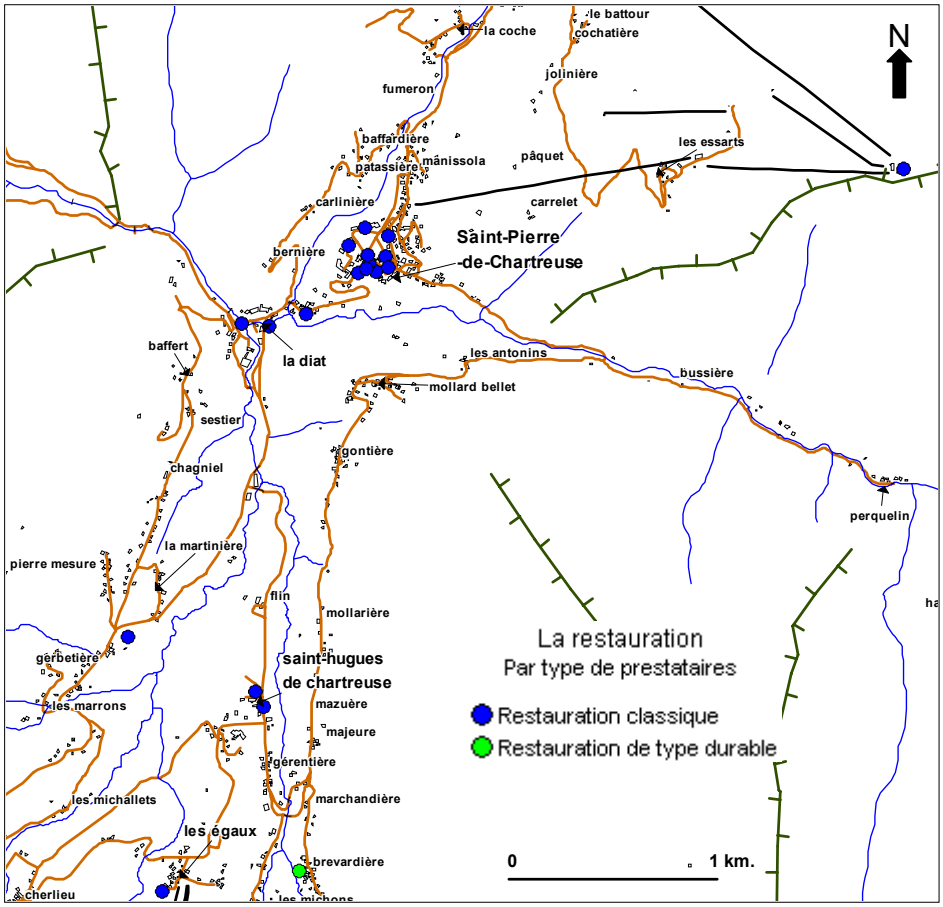
Par activités de restauration, nous comprenons l'ensemble des services de restauration ainsi que les bars. Une vision générale de leur répartition, telle qu'elle figure sur

[157] Les cartes suivantes étant des zooms de cette première carte, seule l'échelle changera alors que l'orientation et les légendes générales resteront identiques.

la carte 4.2, nous apprend directement plusieurs choses : la première est le peu de diversification "durable" de ce type de production et la seconde, la concentration des autres entreprises. En effet, seul un prestataire s'est orienté vers une ferme-auberge valorisant directement les fruits de l'exploitation attenante.

Par ailleurs, nous pouvons également constater que cet établissement se situe dans une zone où il est relativement isolé des autres producteurs de sa catégorie. Mais en lui-même cet éloignement n'a que peu de signification dans la mesure où quelques entreprises de restauration de type classique sont dans la même situation. En cela, ces dernières se distinguent nettement de la majorité des producteurs agglomérés au nord de la carte. Cette concentration correspond au centre du village de Saint-Pierre-de-Chartreuse qui est également le point de départ du principal équipement de remontées mécaniques, la télécabine des Essarts. Ce dernier conduit en effet à un premier palier, départ de pistes de ski et d'où partent de nouveaux télésièges jusqu'au point le plus haut de la station, la Scia. Il est d'ailleurs intéressant de noter que cette extrémité des remontées est marquée par la présence d'un établissement de type classique. De manière générale, la configuration des services de restauration est relativement structurée par la localisation des investissements liés aux sports d'hiver.

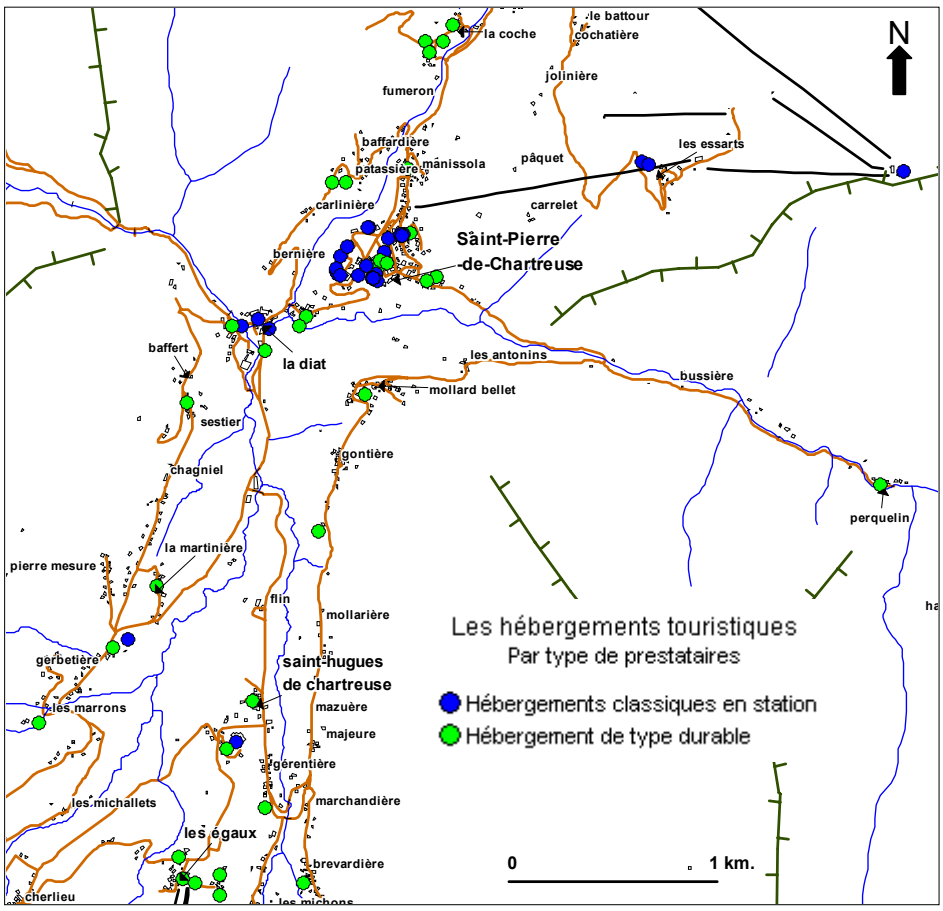
Carte 4.2 : La restauration à Saint-Pierre-de-Chartreuse



Cette constatation appliquée aux restaurateurs vaut sans doute aussi pour les hébergements. En effet, sur la carte 4.3, le centre du village se distingue par une plus forte densité de prestations. Malgré cette similitude, deux éléments au moins différencient la répartition spatiale des hébergeurs de celle des restaurateurs. D'une part, ils constituent un

ensemble de prestataires plus varié au sein du regroupement central. Effectivement, si les hôteliers classiques représentent finalement une capacité d'accueil plus importante, les hébergeurs de type durable sont également un nombre important. Cette diversité peut s'expliquer par l'histoire du tourisme et la structure de la propriété foncière en milieu rural.

Carte 4.3 : Les hébergements touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse

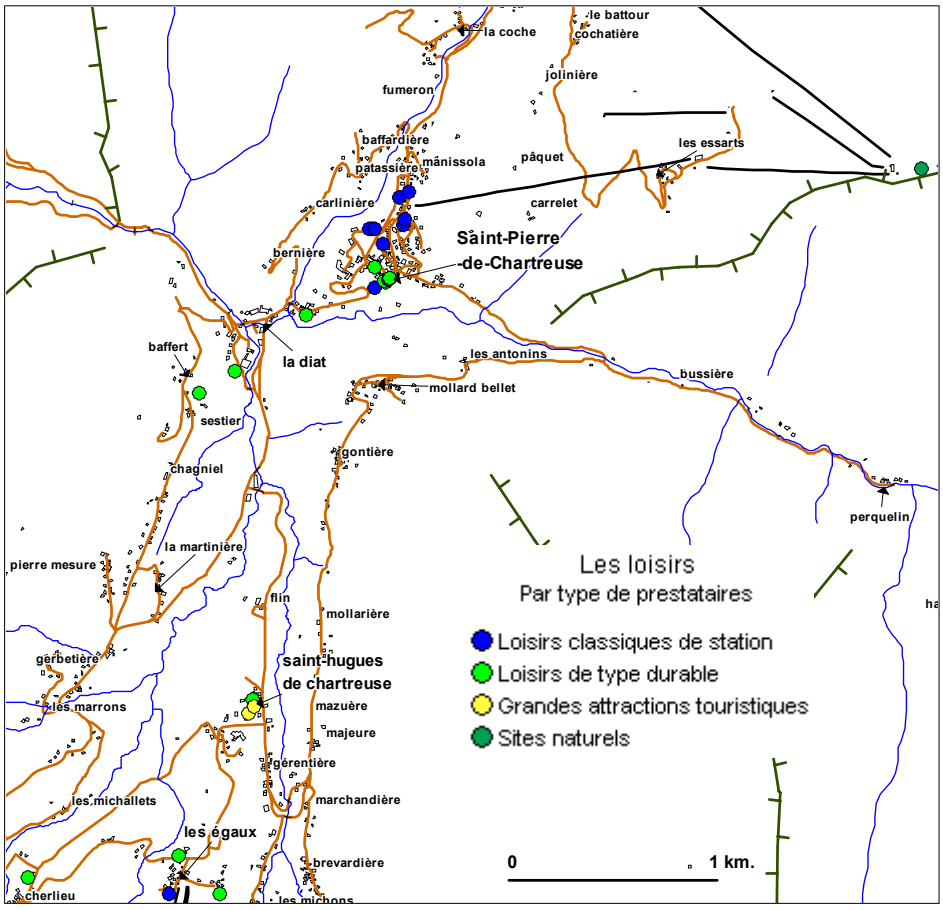


Le tourisme comme palliatif des activités traditionnelles constitue une source de diversification des revenus. Cette source se révèle accessible aux détenteurs du patrimoine immobilier, les autochtones que sont le plus souvent les habitants du centre et qui cumulent deux types de pratiques (classique et durable). D'autre part, si aux lits classiques se mêlent des lits durables, on peut remarquer que la réciproque n'est pas forcément vérifiée. Dans les hameaux alentours, nous pouvons en effet remarquer des ensembles d'hébergements durables. Nous pouvons légitimement nous interroger sur la logique qui conduit à cette distinction spatiale. Pour les "classiques" ne s'agit-il pas d'une opération essentiellement marketing, signe d'une volonté de s'adapter à la demande tout en demeurant dans la continuité de leurs pratiques alors que pour les "durables", l'isolement dans les hameaux signifierait la volonté de promouvoir une autre forme de tourisme fondée sur la découverte du monde rural de Saint-Pierre-de-Chartreuse ?

En ce qui concerne la localisation des activités de loisir, la séparation entre classique et durable qui apparaît sur la carte 4.4, peut sembler assez franche. Cependant, quelques remarques doivent être faites pour bien comprendre leur structuration spatiale. En premier lieu, au sein même des activités de ski, il existe une distinction entre "alpin" et "fond", pratiques toutes deux présentes sur la commune mais bien distinctes spatialement :

le ski alpin, comme on l'a vu, se trouve au centre village alors que le ski de fond (matérialisé sur la carte par le foyer de fond) que l'on peut qualifier de prestation durable (au même titre que la randonnée) se situe à Saint-Hugues, hameau au sud de Saint-Pierre. En deuxième lieu, au sud de ce hameau, se trouve celui des Egaux où on distingue un unique prestataire classique de loisirs. En fait, ce dernier se trouve là où sont installés les équipements de remontées mécaniques de Saint-Hugues[158] qui peuvent être qualifiées de secondaires par rapport à celles de Saint-Pierre. Cette proximité des loisirs classiques avec les équipements se vérifie d'ailleurs au centre du village où la production de loisirs annexes au ski se concentre aux alentours de la télécabine.

Carte 4.4 : les prestataires de loisirs à Saint-Pierre-de-Chartreuse



Enfin, en troisième lieu, et *a contrario*, les loisirs durables tendent à se répartir de manière plus diffuse sur l'espace. Si pour eux la présence d'équipements semble également structurante, ils tendent plutôt à s'en éloigner comme aux Egaux ou à la Diat, lieu d'accueil d'une base de loisirs estivale (piscine, tennis, mini-golf). Par ailleurs, nous pouvons noter la présence de prestataires durables au centre de Saint-Pierre-de-Chartreuse, mais comme nous allons le voir dans la partie suivante, ce positionnement tient sans doute à des facteurs autres.

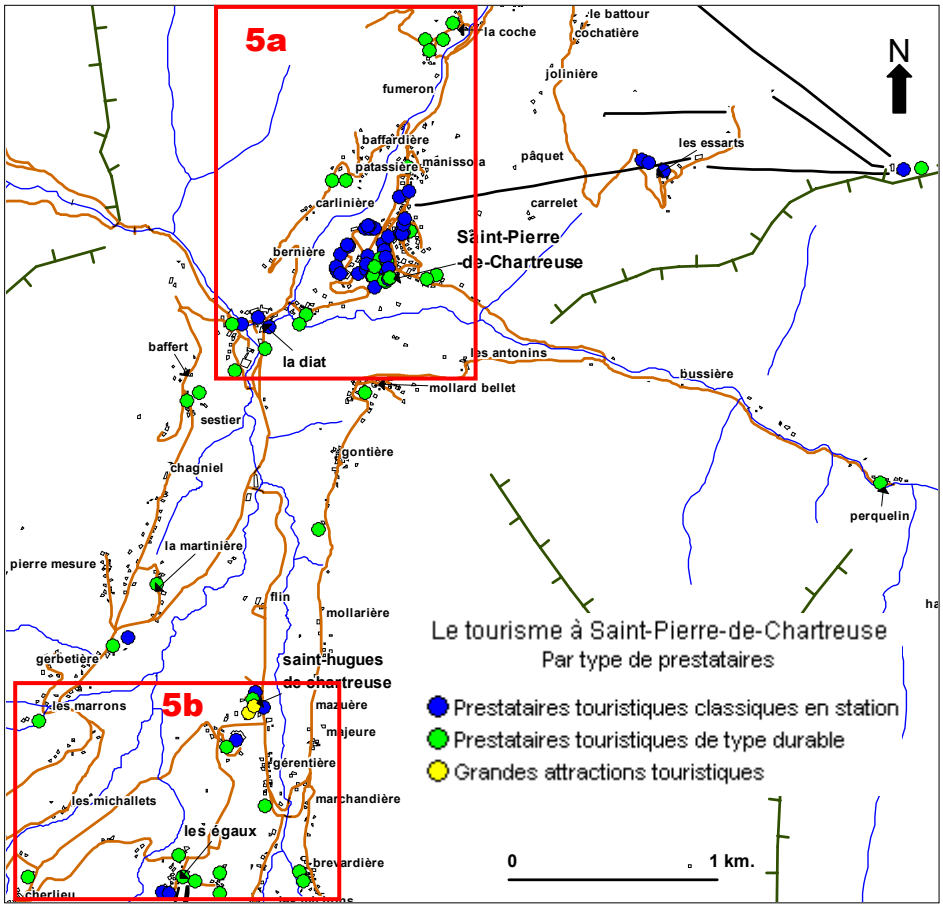
[158] Si ces équipements ne sont visibles sur aucune des cartes depuis la carte 4.1, c'est pour la simple raison qu'elle partent du Sud des Egaux et sont orientées dans cette même direction ce qui les fait alors sortir de la carte telle que nous l'avons tronquée.

- *Un jeu d'attraction et de répulsion entre formes de tourisme*

Afin d'avoir une vision globale de l'espace touristique à Saint-Pierre-de-Chartreuse, la carte 4.5 est constituée des trois cartes précédentes. Elle présente donc l'ensemble des secteurs que nous avons jusqu'alors décrits consécutivement. Pour des problèmes de lisibilité graphique de cette multitude de points qui se chevauchent, je propose par ailleurs deux "zooms" figurés par les cadres 4.5a et 4.5b correspondant aux cartes de la même numérotation.

Outre des points diffus dans l'espace, on peut grâce à la carte générale repérer plusieurs zones typiques de production touristique. Celles-ci sont au nombre de trois : une zone classique au centre du village, une zone durable au sud du hameau de Saint-Hugues et une zone intermédiaire au niveau du hameau de la Diat.

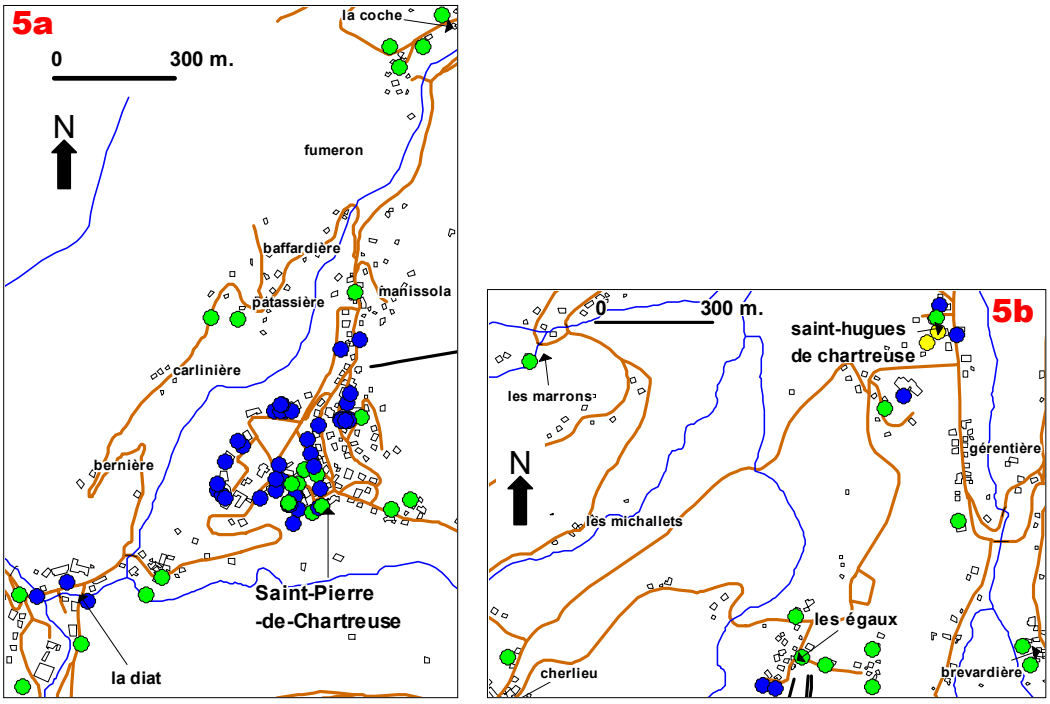
Carte 4.5 : Les producteurs touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse



Bien-sûr, la séparation entre ces zones n'est pas claire et nette du point de vue du type des prestations qu'on y trouve et il faut également noter des différences dans la densité du tissu d'entrepreneurs. Or si la densité diminue quand on va du classique au durable, on peut remarquer que cette dernière diminue aussi quand on s'éloigne des équipements ; on notera même des points de concentration particuliers aux différents paliers atteints par les remontées mécaniques. Pour analyser plus finement ces phénomènes, nous pouvons nous reporter aux cartes 4.5a et 4.5b

La première représente le centre de Saint-Pierre et ses alentours, soit la zone classique au milieu et la zone intermédiaire au sud-ouest. La zone classique, comme on l'a vu auparavant, se caractérise par la concentration des prestataires et par leur proximité avec les équipements de loisirs. Nous sommes donc en présence d'un groupe d'entreprises qui se sont spécialisées selon un mode particulier d'exploitation de l'espace. Leur capacité à produire ensemble les différents services concourrant à la formation d'une véritable offre ski constitue donc une ressource partagée par une partie des acteurs sur le territoire. On retrouve également la mixité classique / durable de cette zone. Comme nous l'avions constaté, cette variété est due aux hébergements de différents types qui se côtoient. Par rapport à la dynamique de la zone, outre l'aspect logique de cette présence soulignée précédemment, il est significatif que le durable passe quasi-exclusivement par les hébergements. En effet, malgré la qualification de ces prestations, le fait de produire un simple service de logement demeure relativement conforme à la séparation loisirs / services telle que présentée précédemment.

Cartes 4.5a et 4.5b : Le tourisme à Saint-Pierre-de-Chartreuse – détails



Par ailleurs, s'il y a une majorité d'hébergeurs durables, il ne faut pas oublier la présence de prestataires de loisirs durables. Pour bien comprendre leur localisation, il faut sans doute se pencher sur l'effet de centralité joué par la concentration de prestataires qui conforte la centralité géographique de Saint-Pierre-de-Chartreuse par une dimension économique (du moins en ce qui concerne le secteur touristique). Ainsi, ces acteurs durables ont choisi de s'installer au centre de Saint-Pierre pour profiter d'une vitrine, pour se placer sur le devant de la scène, c'est finalement un moyen d'exister. En outre, ces prestataires ne sont que des acteurs "collectifs", à l'échelle du massif, qui représentent une certaine manière de faire du tourisme en décalage avec les pratiques classiques : le Parc Naturel Régional de Chartreuse, l'Association de Développement Touristique de Chartreuse, Cartusiana ainsi que "L'Art et la Manière" regroupement d'artisans. De plus, pour aller plus loin, il faudrait sans doute se pencher plus avant sur la position municipale, sa volonté de capter l'attention sur elle et de renforcer ainsi sa place de leader du tourisme.

Si on s'éloigne du centre, vers le sud, on parvient à la zone intermédiaire qui nous apparaît un peu comme un étalement de la zone centrale mais au sein de laquelle le rapport de force durable / classique est plus équilibré et la densité d'entreprises moindre. Cette idée de prolongement d'une zone par l'autre peut sembler assez juste si on considère le statut de la base de loisir de la Diat, forme de prolongation estivale de la saison touristique à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Si les acteurs classiques de la station concentrent leurs efforts sur l'hiver, l'été apparaît plus comme l'apanage du tourisme durable. Cependant, le développement d'une saison d'été sur le modèle des aménageurs équipements / services comme il a été mis en place à la Diat attire également des prestataires classiques. Tel n'est pas le cas par exemple pour les hameaux en prolongement du centre-village, comme Patassière ou La Coche, où, faute d'aménagements particuliers, on ne trouve finalement que des prestations de type durable (hébergement) qui semblent victimes d'une force centrifuge liée aux équipements.

De la même façon, le cas de Saint-Hugues de Chartreuse (carte 4.5b) et de ses alentours, relativement délaissés par rapport au centre de Saint-Pierre-de-Chartreuse, nous apporte des informations quant à la dynamique des prestataires durables. En réalité, Saint-Hugues en tant que hameau le plus important de Saint-Pierre-de-Chartreuse constitue un centre secondaire qui a pu attirer quelques équipements de sports d'hiver (aux Egaux, Sud de Saint-Hugues). De plus, il abrite également l'église de Saint-Hugues, "musée départemental d'art sacré contemporain" alimenté par l'œuvre du peintre Arcabas, site touristique de premier ordre. Donc, d'un point de vue général, on peut constater que la zone durable est constituée par un tissu d'entreprises plus diffus encore qu'en zone intermédiaire au sein duquel on distingue deux micro-points de concentration d'acteurs classiques autour des attractions les plus marquées alors que partout ailleurs on ne trouve que des prestataires durables. Contrairement à ce que nous avions constaté auparavant, la présence d'une force centrifuge repoussant systématiquement les établissements durables au loin des aménagements principaux ne semble pas vérifiée puisque dans le hameau, chaque secteur d'activité (restauration, hébergement et loisir) est représenté : c'est plus généralement une certaine diffusion des entreprises sur l'espace qui se révèle caractéristique. De plus, dans la localisation des prestataires durables, il faut aussi voir plus qu'un rejet pur et simple des équipements et la situation du tourisme à Saint-Hugues ne peut sans soute être comprise que par rapport à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Par rapport à un centre dominant, le hameau fait figure de résistant, globalement en décalage par rapport à la dynamique centrale, comme l'indique la présence dans cette zone des derniers agriculteurs de la commune (seulement trois à plein-temps).

Il en va de même en ce qui concerne le tourisme : à la marge de la municipalité, du point de vue du ski, si Saint-Hugues a hérité d'aménagements, il ne s'agit que de remontées mécaniques secondaires (entretenues *a minima* et dont les pistes ne bénéficient plus que du matériel jugé obsolète pour le centre ville) et du parent pauvre des sports d'hiver, le ski de fond. Pareillement, si Saint-Hugues jouit de la présence de l'Eglise, il s'agit là d'une attraction dont la réputation et la gestion échappent à la commune. Finalement, on peut constater deux choses par rapport à la localisation du tourisme durable en station. En premier lieu, nous sommes en présence d'un tourisme dont l'organisation spatiale supporte mal la concentration et qui tend plutôt à s'installer en zone rurale qu'urbanisée. En effet, nous pouvons penser que la présence de la station en tant qu'activité principale du centre n'a guère favorisé le maintien de ressources agricoles primordiales pour le tourisme durable. En second lieu, et en prolongement du premier constat, le tourisme durable entretient un rapport particulier aux équipements, s'éloignant des plus importants sans pour autant refuser

complètement leur présence. Ainsi, la présence d'une zone durable située à Saint-Hugues correspond à un lieu relativement aménagé afin de lui conférer un minimum d'attractivité touristique jouant dans le même sens pour les entrepreneurs. Pour aller plus loin dans cette réflexion, il serait une nouvelle fois sans doute intéressant d'approfondir une étude des discours afin de déterminer si derrière ces choix de localisation il n'y aurait pas aussi des logiques d'aménagement du territoire qui divergent selon les pratiques des producteurs durables et classiques.

La démarche d'analyse spatiale n'a pas pu être conduite à Villard-de-Lans. Néanmoins, nous pouvons apporter quelques éléments de comparaison issus d'observations générales lors de l'enquête conduite en 2002. Globalement les structures respectives des deux stations diffèrent profondément. En Chartreuse, le départ des remontées mécaniques est constitué par le "Télécabine des Essarts" proche du centre bourg, alors que dans la station du Vercors, les équipements sont clairement démarqués du lieu d'accueil, à la "Côte 2000". De plus, la commune n'est pas directement impliquée dans leur gestion, l'exploitation étant assurée par la Société d'Equipement de Villard-de-Lans – Corrençon (SEVLC). Ce dernier se démarque également de la station chartroussine par sa politique d'investissement dans l'enneigement artificiel. Cependant, quelques points communs apparaissent comme, par exemple, la liaison assurée entre les domaines skiables de deux communes. Par ailleurs, il existe également une distinction fonctionnelle entre le village, plutôt tourné vers la fourniture de prestations classiques complémentaires à l'offre de ski alpin, jouant là aussi un rôle de vitrine, et des prestataires plutôt orientés sur un modèle de tourisme territorial. Tout comme à Saint-Pierre-de-Chartreuse, ces derniers tendent à s'excentrer, mais contrairement à la situation chartroussine, ils sont plus éclatés dans l'espace sans que de réelle zone dédiée n'émerge. Cette différenciation spatiale est également significative de dissensions telles qu'elles se cristallisent sur des objets de conflits particuliers que nous allons éclairer à l'aune des entretiens auprès des acteurs.

1.2. Le système d'acteurs touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse

Dans le prolongement de l'approche cartographique, nous avons donc rencontré certains acteurs locaux parmi ceux recensés. La campagne d'entretiens réalisée à Villard-de-Lans et conduite précédemment à celle de Saint-Pierre-de-Chartreuse ne bénéficie de la même exhaustivité. Ainsi, dans la chronologie de la recherche, elle constitue une première mobilisation du repérage des acteurs par les brochures touristiques. De fait, cette dimension expérimentale de l'approche explique des résultats moins abondants que ceux recueillis en Chartreuse, plus centraux dans la présente thèse. Cette disproportion entre les deux études fonde également l'usage différencié qui en est fait ci après. Avant de présenter ces analyses, une précision méthodologique doit cependant être faite. Il s'agit effectivement de préciser la grille de lecture de l'action et des coordinations d'acteurs qui en découlent pour expliciter comment nous "remonterons" des individus au STL.

1.2.1. Les acteurs au sein de leur système d'action territorial

Observer le système territorial, tel est le problème auquel nous sommes confrontés. D'un point de vue statique, s'il est possible de décrire la situation à l'aide de variables méso-économiques, la démarche est plus délicate pour en saisir la dynamique. Cette difficulté vient de la nature systémique du territoire, à la fois structurant pour / et dépendant des actions des individus qui le composent. Observer les acteurs est une chose, déduire le fonctionnement du système s'avère plus compliqué : comment établir un lien entre

les niveaux micro et méso économiques ? Dans ce sens, la sociologie des organisations fonde l'ensemble de sa logique sur la notion de relation d'un individu à l'autre au sein du système. Si ces analyses trouvent leurs premières marques dans le contexte strict des organisations, leurs conclusions ont ensuite été généralisées. La grille d'analyse proposée par les auteurs constitue un outil puissant qui permet de *« lier une définition de l'acteur avec une méthode »* : *« L'analyse stratégique organisationnelle est la méthode pour comprendre ces acteurs dans leurs systèmes et ainsi appréhender l'ensemble de l'action collective »* (GUMUCHIAN et al., 2003).

Une vision d'ensemble de l'ouvrage *L'acteur et le système* (CROZIER, FRIEDBERG, 1977) nous en apprend plus sur l'analyse stratégique. A l'origine appliquée pour comprendre le fonctionnement des organisations, les auteurs proposent dans ce livre de généraliser l'ensemble de leurs conclusions aux *« systèmes d'action concrets »*, dont les caractéristiques sont proches d'un système territorial bien qu'il ne soit pas spécifiquement situé dans le temps ou dans l'espace. Ils se définissent comme *« un ensemble humain structuré qui coordonne les actions de ses participants par des mécanismes de jeux relativement stables et qui maintient sa structure, c'est-à-dire la stabilité de ces jeux et les rapports entre ceux-ci »*. Cependant, un système d'action n'est pas une organisation et l'ensemble humain dont il est question n'a rien de formel. De fait, il a un caractère *« construit et contingent [et] chaque fois preuve doit être donnée d'une interdépendance suffisante »*. Ainsi, nous apprenons plusieurs choses. Le caractère construit constitue la première d'entre elle : tout comme un territoire, l'existence d'un système d'action concret n'a rien de naturel. De plus, en second lieu, nous savons que l'interdépendance de ses membres est un élément essentiel de son existence. Or, l'étude des systèmes territoriaux telle que nous l'avons présentée nous a appris que cette interdépendance est facilitée par la proximité spatiale et la construction territoriale. Cependant, pour en arriver à de telles conclusions, il a fallu s'appuyer sur la construction d'un système de valeurs et une culture partagée qui sont autant d'éléments jouant à plein dans le système d'action concret. Tout d'abord, d'un point de vue comme de l'autre, la culture entretient un rapport étroit avec la *« capacité collective »* puisqu'elle *« est ce qui permet au groupe de fonctionner »*. Ensuite, cette collectivité constitue une "arme" à double tranchant dans la mesure où le système est également un moyen *« de l'intégration et de la régulation des conduites et des activités humaines »*. Cependant, nous préciserons la vision des auteurs dans la mesure où ils minorent l'intériorisation de ce contrôle social par les individus, centrale dans le paradigme territorial des SPL. Ainsi, comme nous le verrons par la suite, la culture joue seulement le rôle d'un limiteur cognitif et pour mieux décrire le système territorial, il me semble pertinent de faire référence à P. BOURDIEU. Critiquée par M. CROZIER et E. FRIEDBERG qui l'accusent de déterminisme, il développe le concept d'habitus, constituant *« l'espace des dispositions »* (BOURDIEU, 1994) telles qu'un acteur les a intégrées. En amont du jeu social et de ses règles, l'acteur a intégré les limites imposées par son rôle dans le système.

Pour en revenir à l'ouvrage de M. CROZIER et E. FRIEDBERG, nous pouvons également constater qu'au-delà des caractéristiques du système présentées, sa dynamique possède également des propriétés similaires au système territorial. Ce que les auteurs désignent par les effets systèmes et la tendance à la reproduction des systèmes d'action concrets n'est pas sans rappeler la trajectoire économique territoriale : ils *« sont la conséquence inéluctable en même temps que la manifestation du caractère non naturel, construit, des jeux et des modes de régulation qui, en imposant limites et contraintes aux stratégies de pouvoir des participants et en restreignant leur capacité de changement fondent et maintiennent tout système d'action et médiatisent de ce fait toute initiative de*

changement. » Le changement est donc un problème pour le système, mais les raisons de ses résistances elles-même sont proches de celles avancées par R.J. LUCAS puisqu'elles se trouvent dans *« l'apprentissage de nouvelles formes d'action collectives »* et qu'on peut considérer les *construits d'action collective comme [des] obstacles à l'apprentissage »*. De plus, si on l'a vu précédemment, la culture est un catalyseur de l'action collective, *« simultanément, elle constitue aussi une barrière cognitive […] à l'apprentissage »*. Enfin, un troisième élément qui évoque les territoires dans l'analyse stratégique de l'action se trouve au niveau des relations du système à l'environnement. En effet, ce que J. PERRET nomme dépendance créatrice est analysée de manière similaire par M. CROZIER et E. FRIEDBERG soulignant le *« caractère médiatisé des influences extérieures »*.

Outre ces similitudes que nous venons de décliner, l'approche stratégique met à notre disposition une palette d'outils que nous allons maintenant présenter :

- **Le pouvoir** : à la base de l'analyse stratégique, il se traduit par les possibilités d'action dont dispose un acteur et qui dépendent de sa marge de liberté. Avant tout, le pouvoir est *« une relation, et non pas un attribut des acteurs »*. Il s'agit d'une relation d'échange et de négociation, elle a donc un but, et elle est non-transitive. Enfin, c'est une relation réciproque mais déséquilibrée.
- **Les zones d'incertitudes** : essentielles pour comprendre les phénomènes de pouvoir, leur maîtrise permet à l'acteur d'accroître l'imprévisibilité de son comportement et donc d'accroître sa marge de liberté. Elles sont donc sources de pouvoir.
- **Le jeu** : *« mécanisme concret grâce auquel les hommes structurent leurs relations de pouvoir et les régularisent […] le jeu concilie la liberté et la contrainte »*. Ainsi, l'ensemble des jeux possibles au sein d'un système délimitent les stratégies envisageables par les acteurs : il fixe les règles à respecter pour jouer.
- **La démarche d'analyse stratégique** : posture intellectuelle de recherche, elle a pour objet de *« reconstruire la liberté et la rationalité, toujours limitées et contingentes, de l'acteur en reliant sa conduite au contexte »*. Pour mener cette démarche à terme, les auteurs proposent de considérer l'action de l'acteur selon quatre règles :

  (1) *« l'acteur a rarement des objectifs clairs et encore moins cohérents »*

  (2) *« pourtant son comportement est actif »*

  (3) *« et c'est un comportement qui a un sens »*

  (4) *« c'est enfin un comportement qui a toujours deux aspects : un aspect offensif : la saisie d'opportunités […] ; et un aspect défensif : le maintien et l'élargissement de sa marge de liberté. »*

Outre ces précisions quant à la grille d'analyse, il s'agit également de recueillir des données à analyser. Ainsi, pour saisir l'action des différents acteurs dans un cadre territorial, nous avons choisi de les interroger de manière générale sur leur parcours dans le territoire. Ainsi, nous nous sommes fondés sur des entretiens semi-directifs. En effet, dans le but de saisir **leur** discours, notamment par rapport à des politiques pensées à l'extérieur du territoire, il ne fallait pas les enfermer dans des catégories pré-déterminées et chercher des réponses conceptualisées dans un autre contexte. Nous avons donc choisi d'aborder avec

eux de manière générale les modalités de leur inscription territoriale. Sur le mode du "récit de vie", nous avons essayé de saisir les motivations de leur installation à la fois dans une activité touristique et dans la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse. En développant par la suite le fil de cette histoire, l'objectif était d'interroger l'acteur sur des thèmes précis. En premier lieu, il s'agissait de leur propre activité : comment ils la vivent, quelles sont leurs modalités de production, quel sont les attributs de leur produit et comment envisagent-ils son développement, mais également les soutiens et les conflits qu'ils rencontraient au cours de leurs démarches. En second lieu, nous avons étudié des aspects plus généraux relatifs à la vie touristique à Saint-Pierre-de-Chartreuse : leur regard sur le secteur touristique dans son ensemble, sur leur rapport aux autres prestataires et autres activités, la station plus particulièrement et de manière large les problèmes et défis qui doivent aujourd'hui être relevés.

1.2.2. Acteurs et groupes d'acteurs

Sur une population étendue de 159 acteurs du tourisme, tant publics que privés, 24 firent l'objet d'une enquête approfondie. Cet échantillon se composait d'une grande diversité, tant au niveau du type d'acteur rencontré que des activités de chacun. Par ailleurs, trois personnalités furent rencontrées alors qu'elles ne participent pas directement au jeu du développement touristique local. Il s'agit de "personne-ressource" dont l'implication ancienne, ou à une échelle plus large, sur le territoire de Saint-Pierre-de-Chartreuse leur permet d'avoir une vision d'ensemble de l'état des forces. En ce qui concerne l'échantillon même, le choix des personnes rencontrées se fonde sur un tirage aléatoire afin d'éliminer tout biais dans l'analyse. Cependant, ce choix est également contraint et structuré par la diversité des acteurs à rencontrer. On ne peut se contenter d'interroger seulement des commerçants ou des hébergeurs, notamment dans une optique de définition de la population étudiée par rapport au modèle de tourisme durable (cf. supra). De plus, certains sont incontournables, notamment des acteurs collectifs : remontées mécaniques, structure des accompagnateurs de moyenne montagne (Cartusiana), Ecole de Ski Française (ESF), camping, parapentistes, ferme-auberge, grandes attractions du type Eglise de Saint-Hugues et musée des moines chartreux ou encore représentants de la mairie de Saint-Pierre.

Du point de vue des activités représentées, le but était d'avoir un panel le plus large possible des acteurs dans les deux types que nous avions distingués précédemment : restauration, hébergement et loisir tout en veillant à interroger les acteurs potentiellement "mobilisables" par une production de tourisme durable, notamment les agriculteurs. Après dépouillement des entretiens, les groupes classiques et durables tels que nous les avions pressentis se retrouvent mais un troisième groupe fait également son apparition. Cette répartition des genres nous apprend que la régulation locale du tourisme est plus complexe qu'une simple opposition frontale entre deux groupes et implique une dynamique locale permettant d'intégrer l'ensemble des acteurs et de faire cohabiter leurs logiques. C'est pourquoi, plutôt que les catégories définies *a priori*, il me semble nécessaire d'adopter des dénominations illustrant mieux les tenants et aboutissants du jeu local. Ainsi, nous distinguerons les "aménageurs" des "alternatifs" et des "individuels actifs". L'analyse de Villard-de-Lans n'a, quant à elle, pas cherché à reconstituer des groupes aussi formellement. La mobilisation d'entretiens réalisés en 2002 a essentiellement pour objectif de mettre en relief des points particuliers de l'analyse de la situation de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Néanmoins, nous conserverons l'idée d'une division entre des prestataires dont la logique repose sur la généricité et ceux dont l'action repose sur la valorisation des spécificités locales.

Parmi ces trois groupes observés, un rôle "d'articulateur" échoit à celui dont nous n'avions pas supposé l'existence auparavant, celui des "individuels actifs". D'un point de vue général, ce groupe ne se caractérise pas tant par les prises de positions individuelles par rapport aux enjeux du tourisme à Saint-Pierre-de-Chartreuse que par une relation assez générale au secteur touristique. En effet, ils sont significatifs d'une préoccupation partagée pour ce dernier : ils prennent part aux débats qui s'y rapportent, vont jusqu'à participer à la production de prestations mais le tourisme ne constitue pas leur activité principale pour différentes raisons. D'un point de vue numérique, les membres de ce groupe représentent six personnes et son originalité, en même temps que sa force, réside dans sa diversité. En effet, comme nous allons le montrer si ce groupe est hétérogène par les caractéristiques des individus qui le composent, il est d'autant plus remarquable que son unité apparaisse autour d'une préoccupation commune pour le secteur touristique. Quelles que soient les personnes, le tourisme apparaît, à travers ce groupe des "individuels actifs" comme représentant l'intérêt général. La première catégorie représente des individus dont la raison de la présence sur Saint-Pierre est directement liée avec une activité touristique : église de Saint-Hugues ou musée de la Correrie. Cependant, si ces attractions furent des catalyseurs du développement touristique local et participent toujours de la renommée locale, elles sont animées par une dynamique touristique indépendante.

Finalement, les gestionnaires de ces structures sont désignés comme tels pour des raisons indépendantes du jeu d'acteurs à Saint-Pierre-de-Chartreuse (relation avec les moines ou département qui gère le musée d'art sacré contemporain abrité par l'église) ce qui ne les empêche pas d'y participer à travers leur présence aux différentes manifestations locales et la diffusion de brochures et prospectus (ainsi, ils font profiter la destination de leur image propre). La deuxième catégorie observée est celle des gens ayant une activité principale autre, une raison particulière d'habiter Saint-Pierre mais pour qui l'activité touristique n'est qu'annexe. Ils y participent pourtant, s'impliquent dans les débats locaux, animent le secteur par le biais de l'office de tourisme et sont en quelque sorte des activistes menant leur propre barque tout en soutenant toute initiative qui leur semble en mesure de supporter le développement touristique sans faire nécessairement référence à sa nature. Cependant, relativement à leur activité annexe, ils tendent plutôt à une production de type "durable". Enfin, la troisième catégorie réunit des personnes qui n'ont pas de rapport direct à l'activité touristique et qui présentent en sus la particularité de ne pas être originaires de la commune. Cette relation indirecte au tourisme va plus loin que celle observée précédemment puisqu'ils ne participent pas eux-mêmes à l'activité touristique mais soutiennent l'installation de leurs enfants dans ce secteur. Bien que le tourisme ne soit pas à l'origine de leur présence à Saint-Pierre, ils reconnaissent qu'il a un rôle économique déterminant. Nous pouvons d'ailleurs noter, après avoir rencontré ces derniers, qu'ils ont plutôt tendance à intégrer le groupe des "alternatifs" dans leur propre vie professionnelle. Finalement, les trois catégories que nous venons de présenter forment le groupe composite des "individuels actifs" qui ne favorise pas telle ou telle partie dans le jeu local en matière de tourisme mais participe fortement à la capacité de régulation à Saint-Pierre-de-Chartreuse : leur neutralité est significative. De plus, la diversité de ce groupe tend à imposer le tourisme en tant qu'objet commun, pluriel et mobilisateur des forces locales, ainsi que la nécessité de poursuivre son développement alors que les "aménageurs" et les "alternatifs" s'opposent sur la nature du tourisme à produire.

Cependant, avant de poursuivre la présentation de ces groupes, il est nécessaire de faire un point sur la présence des agriculteurs à Saint-Pierre puisqu'ils sont des acteurs centraux du tourisme durable que nous avons déjà évoqués à plusieurs reprises. Le fichier

SIRENE en dénombre neuf, y compris les moines chartreux, et finalement, sur la commune seuls trois sont des exploitants à temps plein et désignés comme tels par les personnes interrogées. Celui des trois que nous avons rencontré est le seul à assurer une transformation directe de ses produits mais comme les autres, le tourisme ne fait pas partie de ses préoccupations commerciales directes. Si la ferme-auberge liée à l'exploitation constitue un moyen de valorisation touristique de ses produits, la gestion en est attribuée à sa fille, alors que lui prend plutôt en charge la vente dans différents marchés, notamment celui de Grenoble. Cette faiblesse de la présence agricole et son détachement du secteur touristique doivent être soulignés et doivent conduire à s'interroger sur le poids du développement de la station sur les autres activités. L'analyse du STL nous invite à interpréter cette donnée comme le signe d'une spécialisation économique tournée vers le tourisme aux détriments des autres activités, et *a fortiori* des autres formes alternatives du tourisme.

La présentation concomitante des groupes "aménageurs" et "alternatifs" me semble particulièrement pertinente tant ils sont à la fois similaires dans leur structure et diamétralement opposés dans le type d'acteurs qu'ils mobilisent. Ainsi, dans chacun des cas, nous sommes en présence du même nombre d'acteurs, soit 9, divisés en deux catégories mais dans des rapports réciproquement opposés. D'une part, les "aménageurs" sont en majorité (6 individus) des "autochtones" dans le sens où ils sont originaires de Saint-Pierre-de-Chartreuse et où ils ont repris une affaire familiale ; et en minorité (3 individus) des personnes nouvellement installées. Implantée de longue date, la majorité de ce groupe s'inscrit dans la continuité de la construction de la station. Elle entretient donc des liens étroits avec l'administration communale qui en a assumé la régie jusqu'à la mise en place du SIVU Saint-Pierre-de-Chartreuse – le Planolet. Un est gestionnaire du syndicat, un autre conseiller municipal délégué à sa présidence et ces rapports s'étendent jusqu'au plus "ancien" des non-autochtones, conseiller municipal en charge du tourisme. D'autre part, la majorité des "alternatifs" (6 individus également) est ce qu'on peut désigner comme des "néo-ruraux", installés depuis plus ou moins de temps, leur motivation tient surtout à la volonté de réaliser un projet personnel ; et la minorité (3) représente des organisations, administratives ou associatives : PNR, ADT et Cartusiana.

Contrairement aux "aménageurs" qui s'appuient sur la municipalité, chez les "alternatifs" le rapport à l'organisation est plus récent et il peut s'interpréter comme la manifestation d'une volonté de mobilisation qui s'illustre par ailleurs à travers des initiatives du type de La route des savoir-faire, soutenue par le Parc mais issue d'une démarche privée, ou de L'art et la manière, association d'artisans de Chartreuse. De plus, il existe également une différence d'échelle entre les deux types d'organisation, l'un inscrivant son action à l'échelle de la commune et l'autre à celle du massif. Antériorité et échelle d'action sont deux éléments qui opposent fondamentalement chacun des groupes et qui se retrouvent dans les logiques de production touristiques que chacun met en avant et qui fait leur unité. Fondé sur la base du modèle des sports d'hiver distinguant loisirs et services, le groupe des "aménageurs" tend à porter ce discours et à le reproduire dans les conditions actuelles alors que les "alternatifs" prônent une offre de services plus complexe mais fondée sur le patrimoine local plutôt que sur des équipements. Pour illustrer ces prises de positions parallèles, nous allons tout d'abord nous pencher sur l'analyse que font les acteurs des problèmes de la station, puis sur les solutions qu'ils envisagent pour les dépasser en détaillant leurs actions au sein du système territorial.

1.2.3. Les acteurs de Saint-Pierre-de-Chartreuse face aux problèmes de la station

Une problématique fondée sur la nécessité de dépasser, voire d'anticiper, des contraintes de développement nouvelles ne peut se passer de l'analyse qu'en font les acteurs. En effet, leurs interprétations des problèmes auxquels se confronte la station sont révélatrices de la manière dont ils envisagent le tourisme et son développement : de leur analyse de la situation découlent les actions à envisager pour que cette dernière évolue. Cette observation doit prendre en compte l'aspect exogène des politiques d'aménagement. Ainsi, il n'est pas certain qu'elles recouvrent les préoccupations des acteurs du territoire. Avant toute chose, il convient donc d'observer leur propre vision de la situation. Cette étape est particulièrement importante dans la mesure où les constats, voire les sentiments, partagés par les acteurs sont significatifs d'une dynamique commune animant le secteur touristique local. Cependant, comme nous le verrons à l'analyse de ces "problèmes vécus", il existe des sensibilités qui diffèrent légèrement d'un groupe à l'autre dans la manière d'appréhender ces difficultés. Ensuite nous verrons que le positionnement par rapport aux analyses exogènes de la contrainte fait éclater des divergences profondes quant à la nature du tourisme à produire.

- *Les problèmes vécus*

- La périurbanisation

Le Parc de Chartreuse, cerné par trois agglomérations se trouve pris dans un mouvement qui le dépasse, celui de la périurbanisation. Les citadins, à la recherche d'un cadre résidentiel de qualité se tournent vers les zones rurales bien que leur activité demeure dans l'agglomération. Le risque de se transformer en cité-dortoir constitue une pression ressentie par la totalité des personnes interrogées et son corollaire signifie le déclin de l'économie locale. Non seulement les habitants de la commune ne travaillent pas sur place mais la plupart du temps ils sont "accusés" de *« faire leur courses dans les supermarchés de la vallée »* : d'une part ils ne participent pas à la vie locale, et de l'autre ils ne représentent aucunement une source de revenus. Une peur commune de "sappeyïsation"[159], signifiant la mort économique de la commune au profit des agglomérations, lieu de travail et de consommation, est très clairement affichée. Cette peur représente la Chartreuse comme un Fort : après s'être attaqués aux murailles, les contreforts du Massif, les citadins investissent le cœur et "passent le Col de Porte". Autrefois, relativement protégés par leur isolement, les habitants de Saint-Pierre-de-Chartreuse se sentent dorénavant envahis. Ce même type de sentiment et de réactions se retrouvent à l'identique dans la station de Villard-de-Lans. La population villageoise craint en effet fortement de se transformer en cité dortoir. Le contre-exemple du devenir souhaité, Lans-en-Vercors, est également le village voisin en direction de l'agglomération grenobloise. Dans les deux cas, la station de sport d'hiver est au centre des préoccupations. D'une part, elle permet une forme de résistance en assurant le maintien d'un certain nombre de services. Grâce à elle, la vie villageoise ne se meurt pas. D'autre part, l'installation de nouveaux arrivants constitue une menace parce qu'ils n'ont pas les pratiques de consommation soutenant les commerçants locaux.

[159] Cette expression est employée par les chartroussins pour souligner la situation de la commune du Sappey-en-Chartreuse, également porteuse d'une station de sports d'hiver, mais plus proche de Grenoble et jugée comme un contre-exemple d'un devenir souhaitable.

Globalement, le poids de la pression périurbaine sur le foncier fait craindre la mise en concurrence déloyale des actifs locaux avec des acquéreurs disposant de moyens financiers plus importants. A la mort des campagnes par le vide de l'exode rural succède la peur de la "colonisation". Plus que l'attrait touristique, c'est maintenant la pression urbaine qui attire les individus. En ce qui concerne le tourisme, cette pression urbaine pose effectivement plusieurs problèmes au nombre desquels on notera tout particulièrement l'opposition entre lits touristiques et lits résidentiels. Outre la concurrence foncière, les prestataires du tourisme craignent une concurrence directe avec leur activité. Cette opposition est actuellement fortement symbolisée par la vente de "l'Hôtel du Parc" et la crainte de le voir transformer en studios plutôt qu'en chambres ou qu'en gîtes. Les mécanismes de ce phénomène de périurbanisation seront approfondis dans la partie suivante de ce même chapitre.

Cependant, si ce sentiment de crainte générale semble partagé, il ne recouvre pas pour tous la même réalité d'un point de vue économique. Pour certains, il est une source de revenus avérée, pour d'autres il représente à la fois un coût et un revenu potentiel qu'ils n'arrivent que difficilement à capter. Pour les "alternatifs", la présence d'une population d'origine urbaine proche de Saint-Pierre et n'hésitant pas à s'y rendre constitue un atout. En effet, autour de la découverte et de la sensibilisation, ils peuvent organiser de nouvelles activités, des produits plus complexes alliant récréation, prestation de loisir classique de type randonnée ou ski de fond, et apprentissage. Ainsi, Cartusiana a développé, en collaboration avec le PNRC des produits directement destinés aux publics scolaires pour leur permettre de découvrir la forêt, son fonctionnement naturel et son exploitation. Le Foyer de fond, quant à lui, travaille directement sur l'apprentissage de sa discipline avec différentes écoles. Le point commun de ces deux initiatives est de cibler une clientèle bien précise et d'organiser avec elle des rapports contractuels garantissant les conditions de productions de la prestation proposée. Plus largement, la présence d'un stock de citadins à la recherche de dépaysement et d'un cadre rural semble leur profiter : randonnées découvertes à pied ou en raquette, sur une ou plusieurs journées, ou plus simplement hébergement ne serait-ce que le temps d'un week-end. Pour les "aménageurs", le constat est radicalement différent : le problème que pose la proximité des populations est celui d'un "free-rider" qui profite des aménagements sans compensation financière. Ainsi, les "touristes à la journée" sont assimilés à des parasites qui faute de dépenser leur argent sur place, "montent" de quoi répondre à leurs attentes, utilisent les parkings, les toilettes, l'office du tourisme et les aménagements publics en général mais ne laissent derrière eux que "leurs papiers gras" comme le veut l'expression consacrée, voire, pour certains, menacent l'environnement et dérangent la faune. Ainsi, il paraît nécessaire de les "canaliser", de trouver des moyens non seulement de limiter leur capacité de nuisance mais également de capter un revenu de leur présence. Dans cette optique, la solution des "aménageurs" se concentre sur l'été et sur la possibilité d'exploitation de leurs équipements hivernaux (VTT) en anticipant sur leur développement (aménagement des potentielles retenues collinaires pour les canons à neige) et en envisageant l'acquisition de nouveaux équipements spécifiques (développement de la zone de loisirs de la Diat, dans la continuité de ceux qui sont déjà présents, avec par exemple le récent parc-aventure la "Forêt d'Emeraude"). Comme nous l'aborderons dans la partie suivante, pour le tourisme de proximité en période hivernale, la problématique est quelque peu différente, puisque la population de proximité consommatrice de sports d'hiver s'impose d'elle-même au gestionnaire des remontées mécaniques.

- Le manque de dynamisme du secteur touristique

De la même manière, tous notent qu'une des difficultés de Saint-Pierre-de-Chartreuse est un manque de dynamisme, notamment au niveau de la restauration. Pour la plupart, ce dysfonctionnement est mis sur le compte des contraintes intrinsèques à la production touristique à Saint-Pierre : une exploitation difficilement rentable (saison courte, incertaine été comme hiver, pour une clientèle modeste et peu nombreuse…) pour une astreinte importante (inhérente à la saisonnalité de l'activité et à l'aspect "loisir" des services vendus) qui du point de vue de certain engendre un certain "turn-over" des propriétaires. Cependant, ce fait n'est pas vécu par tous et mérite, après vérification d'être relativisé. Mais il demeure révélateur d'un certain sentiment d'instabilité et d'incertitude du secteur touristique. Plus précisément, le discours largement répandu regrette les limites de l'offre et le manque de coordination des restaurateurs, affirmant que certains soirs *« il est impossible de trouver un restaurant ouvert »*. Or une nouvelle fois, s'il existe une inquiétude partagée, l'analyse du problème et de ses causes divergent entre les "aménageurs" et les "alternatifs". Pour chacun, ce constat commun constitue un argument mobilisé pour défendre des points de vue différents, révélateurs de logiques propres. A Villard-de-Lans, le rôle de l'initiative privée locale a joué un rôle central dans le développement de la station (la SEVLC est présente dès les balbutiements du tourisme). L'ambiance territoriale qui anime le STL est de nature fondamentalement différente et soutenue par un discours de fond quant au rôle de l'entrepreneuriat local qui ne laisse aucune place au manque de dynamisme. Néanmoins, nous retrouverons des attitudes différenciées dans la prise d'initiative quelque peu similaires à l'action dans le contexte chartroussin.

Si tous partagent l'idée selon laquelle la qualité est un facteur essentiel d'attractivité, tous présentent leur prestation sous l'angle des "bonnes pratiques" et cet argument en tant que tel ne peut être considéré comme déterminant. De manière plus générale, les constats de chacun reposent sur des attitudes opposées par rapport à l'exploitation touristique du territoire et aux ressources qu'il faut mobiliser. Les "aménageurs" pensent qu'il faut adapter l'offre de tourisme à une clientèle demandeuse de loisirs divers et de plus en plus volatile. C'est pourquoi dans leur optique, il est nécessaire de multiplier les attractions qui constituent autant de facteurs d'attractivité. Puisque la ressource naturelle (cadre, relief, forêt…) existe, il s'agit de l'activer pour produire du loisir. Cet état d'esprit est également largement répandu sur la commune de Villard-de-Lans. La nature est considérée comme un acquis et elle ne demande qu'à être valorisée ! Contrairement à la situation chartroussine, ce constat fait l'unanimité. Plusieurs éléments peuvent expliquer ce consensus : d'une part les sports d'hiver et l'entreprise de remontées mécaniques, excentrés à la "Côte 2000" ne sont pas aussi présents qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse où la télécabine part du centre-village et, d'autre part, les prestations de pleine nature se répartissent plus largement sur le massif des "Quatre Montagnes" (en Chartreuse, la position centrale de la commune et son extension comprenant la plupart des sommets majeurs du massif interdit cette distinction).

Dans la commune chartroussine, les "alternatifs" affirment au contraire que cette dynamique de la station est obsolète et repose sur une base vieillissante. Dans la présentation qu'ils en font, ils déplorent l'aspect "vieillot" autant des personnes que des prestations produites, et abordent ainsi de manière implicite, le manque de renouvellement de l'offre dans lequel ils auraient toute leur place. Ces deux postures débouchent sur deux modes d'action complètement différents.

Si le groupe des "aménageurs" semble présenter un déficit de coopération, ce dernier tient surtout à une attitude globalement attentiste de ces membres, ce qui ne signifie nullement qu'ils n'aient pas d'échanges plus ou moins formalisés par ailleurs, notamment par le biais de la vie associative et de l'organisation d'événements ponctuels (loto des commerçants, festival Brel…). De fait, cette attitude correspond bien à celle du modèle fordiste : les équipements assurant l'attraction de touristes, il suffit d'attendre que le client se présente. Si certains ont des initiatives commerciales, ces dernières sont individuelles ou relèvent d'une coopération plus étroite. De plus, ces démarches demeurent ponctuelles et ont essentiellement pour but de "combler" les vides laissés par l'absence d'équipements adaptés aux différentes saisons. Ainsi, en été, le refuge de la Scia, en haut des pistes de ski, mise sur l'accueil de mariages pendant les week-end. Face à cet attentisme, les "alternatifs" revendiquent *« un tourisme sans aménagements »* ou critiquent le fait de dévoyer l'image montagnarde pour vendre un "parc d'attraction". Si dans le Vercors la prise d'initiative prend une dimension globalement plus individuelle, une fracture similaire apparaît quand les initiatives relevants de la spécificité croisent celles centrées sur l'offre de station. Ainsi, l'usage Bleu du Vercors – Sassenage par les restaurateurs du bourg est vécu par les fondateurs de l'AOC, exploitants sur la commune de Villard-de-Lans, comme une forme de récupération, voire de folklorisation et de détournement avec la mise en place d'un produit de raclette adapté, la "Vercouline". A Saint-Pierre-de-Chartreuse, les "alternatifs" se présentent de manière plus active en contrepoint des acteurs de la station, cherchant à faire valoir leur propre mode de développement touristique, notamment par l'intermédiaire d'une forte participation à l'Office du Tourisme. Ils affichent leur volonté d'animation, et certains vont chercher le soutien nécessaire à leur action à l'extérieur de la station. Soit ils cherchent des revenus complémentaires afin d'exercer leur activité sur Saint-Pierre (par exemple les parapentistes pendant la saison hivernale), soit ils cherchent à nouer des collaborations au sein du massif (Cartusiana avec Pedibus par exemple). En continuité, cette volonté passe également par une démarche d'organisation qui tend à se formaliser pour donner du poids à leurs différentes actions. De cette façon, ils ont initié le montage de l'association "l'Art et la manière" ou de "Cartusiana" et de "la route des savoir-faire" de chartreuse avant sa réelle mise en place par le PNRC. Dans la même optique, ils ont aussi repris à leur propre compte l'organisation du concours estival de sculpture, diversifiant les supports proposés alors qu'avant le bois était le seul admis, et délocalisant cette animation pour valoriser les multiples hameaux de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Ce couple opposition – localisation fait directement écho aux analyses spatiales auxquelles nous avons procédées dans un premier temps. Le rapport aux équipements tel qu'il est affiché dans un premier temps prend d'ailleurs une tournure particulière à Saint-Hugues, confirmant l'idée de relations généralement tendues entre centre et périphérie : les mêmes qui critiquent généralement les équipements, déplorent le manque de soutien de la mairie et le risque d'abandon des remontées mécaniques du hameau.

Comme nous venons de le voir, il existe non seulement des préoccupations autres que celles des politiques publiques, mais en plus ces dernières ne sont pas obligatoirement évoquées comme source ou même simple facteur ou catalyseur des problèmes locaux. Quel statut leur conférer ? Quel rôle jouent-ils finalement : puisqu'ils sont amenés de l'extérieur, comment sont-ils interprétés pour participer au jeu local ?

- *Les problèmes déclarés*

- Le manque de neige

Source de la prise de conscience des dysfonctionnements des sports d'hiver par les autorités publiques, le manque de neige constitue l'argument premier pour justifier le renouvellement des modes de développement touristique de la moyenne montagne. Dans l'optique des préoccupations écologiques, formulées à une échelle internationale tout comme le tourisme durable, le réchauffement de la planète est désormais évoqué et donne un caractère structurel aux difficultés rencontrées par la moyenne montagne. Cette vision milite donc pour une action radicale, à l'image de la politique du Conseil Général. Mais cet aspect impératif n'est pas partagé par tous sur la commune. En effet, si on comprend aisément que les "alternatifs" s'appuient sur un tel argument pour justifier leur position, considérant la station comme obsolète, tel n'est pas le discours tenu par les "aménageurs".

En effet, les premiers considèrent un aléa climatique fort sur la chartreuse, pesant y compris sur la saison estivale, et qui demande globalement des réponses plus flexibles que les rigidités inhérentes à l'exploitation des équipements de loisir. Les "aménageurs" de leur côté considèrent qu'il faut relativiser le manque de neige. L'amélioration des techniques de travail de la neige ces dernières années a compensé la diminution de l'enneigement naturel. De plus, l'exploitation "pourrait" sans aucun doute être rentable si elle se limitait dans le temps, soit aux mois les plus rentables, une saison d'hiver concentrée sur les vacances de Noël et février. Cependant, une telle perspective ne leur paraît pas crédible dans la mesure où elle pourrait également remettre en cause l'attractivité générale de la station et sa capacité à exploiter les remontées mécaniques. De plus, comme ils le revendiquent, le SIVU gérant l'exploitation du ski alpin a un rôle général d'animation du secteur touristique ce qui justifie une production à perte. D'ailleurs, comme nous allons le voir par rapport aux difficultés posées par le renouvellement des équipements, les effets d'entraînement liés au ski impliquent de lutter coûte que coûte en cas de difficultés. L'argument de l'emploi, tant direct, qu'indirect, présenté au conseil général pour soutenir le projet de contrat d'objectif présenté par la commune contribue à soutenir la station pour ne pas entraîner la faillite de l'ensemble du territoire. La station de Villard-de-Lans quant à elle s'est rapidement dotée de canons à neige. La commune la soutient d'ailleurs en prolongeant l'action de la SEVLC au domaine de ski de fond qu'elle a équipé en neige artificielle, une première en France ! Globalement, le maintien de l'exploitation revêt un caractère crucial aux yeux des collectivités territoriales, d'autant plus important dans un contexte d'incertitude accru par le discours politique qui remet les stations de moyenne montagne en cause comme l'illustrent les propos de M. Caracache, maire du Sappey-en-Chartreuse, lors d'une réunion publique[160] : *« on finit par inculquer au public que c'est pas la peine d'y aller, c'est fermé, et qu'à terme, vous êtes fermés et si vous êtes ouvert, c'est presque une surprise ».* Or cette nécessité de maintenir l'activité, va de pair avec le discours relatif au renouvellement des équipements voire à leur extension.

- Le renouvellement des équipements

Comme on l'a vu précédemment, le groupe des "alternatifs" tend à privilégier une stratégie de développement touristique dans laquelle les aménagements lourds n'ont pas réellement leur place. Tel n'est pas le cas des "aménageurs" qui ont choisi cette voie de

[160] Réunion du 22 avril 2004 lors du Salon d'Aménagement de la Montagne 2004.

développement du tourisme depuis longtemps et qui estiment aujourd'hui devoir en assumer les conséquences. En effet, tel qu'ils le présentent le problème des équipements de la station comporte un fort effet d'hystérésis, par rapport à l'emploi notamment, qui semble bloquer toute autre possibilité d'évolution, au moins à court terme. Ainsi, il s'agit avant tout de *« conforter la neige »*, expression couramment employée et lourde de sens. Garantir l'exploitation paraît un fait indiscutable au regard de paramètres économiques, et cela justifie de nouveaux investissements, tels que les canons à neige. A Villard-de-Lans la question des équipements s'inscrit dans un tout autre registre et repose essentiellement sur le dynamisme de la SEVLC qui proportionne ses investissements aux résultats et besoins de son exploitation dans une optique de rationalisation économique. La station chartroussine tend également à se diriger vers ce modèle comme le montre sa volonté de rationaliser son activité en procédant à un remaniement de la station. Il s'agit ainsi de favoriser la liaison avec le Planolet et en d'envisager l'ouverture de nouvelles pistes : il est donc à la fois question d'assurer un enneigement minimal et de poursuivre l'extension du domaine, deux actions concourrant à améliorer l'offre ski afin qu'elle demeure attractive tout en rationalisant sa gestion (notamment par le biais de la restructuration des remontées mécaniques en remplaçant des téléskis par des télésièges, moins coûteux en personnel, mais qui impliquent de nouveaux investissements). Les "aménageurs" estiment n'avoir que des choix limités et présentent leur stratégie comme guidée par le cercle vicieux des équipements : ceux existant en appelant de nouveaux afin de rester viables. Cependant, il faut noter que dans cette perspective, l'ouverture au tourisme d'été semble indiquer une certaine évolution des mentalités (guidée par la seule nécessité de trouver des financements pour les investissements hivernaux auprès du Conseil Général ?).

Les premiers à noter sont ceux directement liés aux aménagements du domaine skiable et qui en sont le pendant estival. L'installation de canons neige nécessite de disposer de retenues d'eau[161] suffisantes pour leur fonctionnement et leur intégration paysagère concomitante à leur aménagement comme base de loisir aquatique est comprise dans le projet. De même, comme nous l'avons déjà vu, la démarche d'investissement estival tend à se diffuser au-delà du domaine skiable à la base de loisir de la Diat. Cependant, si physiquement l'éloignement est certain, dans les textes ce développement demeure lié à l'activité ski par l'intermédiaire du contrat d'objectif. Enfin, nous pouvons tout de même noter une évolution certaine depuis la station commercialisée dans les années 50 avec l'image "vivante toute l'année" à une station "ouverte à l'année". Pour compenser les difficultés du tourisme, il s'agit en effet d'étaler les saisons : s'il n'est pas possible de capter un revenu suffisant de l'hiver, il est nécessaire d'améliorer l'accueil des touristes tout au long de l'année (bien que les inter-saisons, automne et printemps demeurent problématiques). Mais comme nous l'avons vu, cette évolution s'inscrit dans une certaine logique de production touristique qui n'a guère évolué…

- La concurrence accrue

La volonté de la station de se différencier de l'ensemble de ses concurrents apparaît déjà à travers la mise en exergue de la vie à l'année du village, l'insertion locale des

[161] Les critiques adressées aux aménagements d'un domaine skiable qui portent atteinte à l'environnement sont prises en compte par le SIVU qui prend en charge la restauration des terrains, assure par une méthode empirique l'intégration paysagère et considère que l'eau utilisée pour les canons ne créera pas de déséquilibre puisqu'elle sera s'écoulera dans le même bassin versant d'où elle sera prélevée. Ainsi, quelle que soit l'efficacité réelle de ces mesures, la critique écologique de la gestion du ski à Saint-Pierre-de-Chartreuse ne constitue qu'un argument difficilement mobilisable par les acteurs.

équipements. Pour les "aménageurs", Saint-Pierre-de-Chartreuse en tant que destination touristique hivernale jouit d'un avantage comparatif acquis. Cet avantage tient à son cadre, soit à la fois les paysages, les massifs qui entourent la commune et l'aspect villageois. Ce dernier aspect est d'ailleurs re-mobilisé en ce qui concerne le tourisme d'été, l'office du tourisme ayant organisé des circuits de randonnée centrés sur la commune et ayant pour objet les différents hameaux qui la composent. De plus, les prestataires touristiques sont pour la plupart persuadés qu'ils s'adressent à un public particulier, un segment de clientèle bien ciblé : familial et plus ou moins modeste. Ils estiment ne pas exploiter le créneau commercial que les autres stations et se sentent relativement protégés. Cependant, si ce constat semble s'imposer à tous, les acteurs "alternatifs" remettent en cause l'exploitation de cette rente de situation. Certains vont jusqu'à affirmer que Saint-Pierre *« se prend pour une destination alors qu'elle n'en est pas une »*. De plus, d'un point de vue plus concret cette relativisation apparaît par le biais des produits "packages" mis en place par l'ADT et auxquels les remontées mécaniques ont voulu participer sans qu'il soit finalement possible de proposer un tout-compris compétitif, notamment par rapport aux stations intégrées de haute altitude.

A travers l'étude des différentes prises de positions et projets des acteurs nous possédons maintenant une vision plus claire des enjeux débattus à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Nous allons donc maintenant nous pencher sur leur articulation d'ensemble en présentant les caractéristiques du système d'action intégrant l'ensemble des stratégies.

1.2.4. Organisation des acteurs touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse

- *Règle du jeu : le tourisme dans l'intérêt de tous*

Sentiment de coexistence et d'intérêts partagés, comme le montrent quelques positions dans chacun des groupes opposés : sentiment d'avantage comparatif acquis chez les «aménageurs» et reconnaissance de l'importance de Saint-Pierre par les «alternatifs». L'intérêt commun se construit autour d'un consensus sur la nécessité du développement du secteur touristique. Ainsi, les représentants du consensus actif trouvent une place dans le système en tant qu'"animateurs" de cette règle, leurs actions de part et d'autre entretenant l'ambiance territoriale, "la nécessité d'agir". Sur cette base, chacun des groupes "aménageurs" et "alternatifs" défend son propre mode de développement en fonction de sa logique et de ses intérêts.

Cependant, comme nous le montrera dans un premier temps l'étude de la maîtrise des aménagements, des équipements et de la croissance de la station, les acteurs ne jouent pas à armes égales. De fait, la commune, autorité organisatrice, principal pourvoyeur de fonds ainsi que gestionnaire des équipements de remontées mécaniques jusqu'à récemment, est dans une position dominante. D'une part, ses compétences en matière d'aménagement lui donnent accès à des moyens inaccessibles aux autres acteurs. D'autre part, c'est elle qui a jusqu'à présent orienté le développement de la station, ce qui lui donne un ascendant sur les institutions plus jeunes telles que Parc Naturel Régional ou Communauté de Communes. Finalement, la maîtrise municipale du développement des sports d'hiver en particulier et des équipements est telle qu'elle fausse la règle du jeu. Si la station est remise en cause, c'est surtout un argument justifiant un programme visant à soutenir son développement, elle demeure au centre des préoccupations. Elle constitue un enjeu majeur qui fait débat et qui vient ébrécher la règle du consensus. Cependant, il n'en

demeure pas moins que s'il existe une certaine opposition sur le terrain de l'hiver elle se fonde toujours sur la recherche de l'intérêt commun, le développement touristique. Dans le cas de Villard-de-lans, le jeu entre le Parc Naturel Régional du Vercors (PNRV) apparaît comme plus structuré par les années de cohabitation (sa fondation remonte effectivement à 1968). Ainsi, d'un côté comme de l'autre, les acteurs reconnaissent une relative indépendance du développement de Villard-de-Lans. Plus globalement, le territoire des Quatre Montagnes, doté d'une station forte et de personnalités comme J. FAURE, maire-sénateur d'Autrans depuis 1983, jouit d'une certaine autonomie, celle d'un territoire sujet à conflit dans lequel les agents du Parc n'ont qu'un droit de regard limité.

En deuxième lieu, nous verrons qu'effectivement, le jeu pour un développement territorial revendiquant une "cohérence de massif", plus orienté vers la saison estivale mise en avant par les institutions régionale et départementale sous le thème de la diversification, se révèle plus ouvert. Le but est de déplacer les enjeux, de changer les priorités, l'été plutôt que l'hiver, la Chartreuse plutôt que Saint-Pierre, le territorial plutôt que le générique. La recherche d'une reconnaissance publique du groupe des "alternatifs" laisse dans ce domaine plus de place au consensus affiché, même s'il recouvre fondamentalement des logiques divergentes. Dans le Vercors, la situation est plus tranchée, les acteurs porteurs d'un tourisme plus territorial sont fermement ancrés dans une logique proche du Parc. Faute d'une reconnaissance municipale leurs initiatives sont plutôt portées vers l'APAP (Association pour la Promotion des Agriculteurs du Parc) dans une optique de massif (avec par exemple la mise en réseau des fermes du Vercors). Les croisements avec la logique villageoise de station ne va d'ailleurs pas sans heurts, comme nous l'a montré l'exemple sus-cité de l'AOC Bleu du Vercors - Sassenage.

Enfin, dans un troisième temps, nous nous pencherons sur une zone d'incertitude dont la maîtrise semble cruciale en matière de tourisme, celle de l'image et dont le partage entre chacun des groupes est révélateur de la nature du tourisme à Saint-Pierre-de-Chartreuse. La situation est une nouvelle fois difficilement comparable avec celle du Vercors où l'image de la Résistance fait directement écho à la mémoire et au patrimoine de la Nation.

- *Maîtrise des zones d'incertitudes*

- Développement des équipements et croissance de la station :

Ici, l'enjeu réside dans la maîtrise des équipements et de la croissance de la station, soit le maintien et le renforcement du mode de développement actuel. Forte de son expérience passée, la commune pèse lourdement dans les débats donnant la part belle à la logique des «aménageurs» qui jouissent d'une maîtrise importante sur ce plan. Ainsi, ils apparaissent comme les interlocuteurs légitimes du département, ils contrôlent donc une partie essentielle des relations à l'environnement du système dans ce domaine puisque le conseil général est un financeur essentiel des investissements (il ne finance d'ailleurs aucun frais de fonctionnement).

Tableau 4.1 : Jeu des acteurs de Saint-Pierre-de-Chartreuse dans le domaine de la croissance des équipements sur la station

"Aménageurs"	"Alternatifs"
• Présentation spontanée d'un projet de contrat d'objectif, fort investissement dans sa rédaction, réelle volonté de travail. Dans cette logique, les acteurs estiment faire preuve d'une "bonne volonté" et ils se sentiront d'autant plus lésés par le refus du conseil général de les soutenir pour investir dans des canons à neige ; • Volonté d'étendre l'offre de neige maîtrisée par le SIVU et de reprendre l'exploitation du Col de Porte ; site supposé apporter une stabilité dans le fonctionnement de la station ; • Croissance des équipements pour capter un revenu estival. Dans le fonds, les caractéristiques propres de ces équipements importent peu. Il s'agit tout autant de poursuivre l'équipement de la zone de loisir de la Diat que d'envisager la construction d'un centre de congrès ou d'un casino.	• Volonté du PNR de marquer le processus départemental. Si la procédure des Contrats de Développement Diversifié s'adresse directement aux communes, le PNRC revendique son droit de regard stipulé dans la Charte. Il en va de même pour le processus régional où le PNRC est directement force de proposition ; • Investissement sur le terrain de l'hiver et développement des raquettes et globalement sur les deux saisons, organisation de produits plus complexes pour capter revenu du tourisme en dehors des équipements : tout compris hébergement / loisirs ou couple sensibilisation - apprentissage / loisirs ; • Opposition : *« un tourisme sans aménagement »* et recherche de soutiens extérieurs à la station (pedibus, sherpâne).
La volonté de renforcer la station relève donc d'un double enjeu : à la fois poursuite du mode de développement et maintien de la position dominante, la croissance même des équipements ainsi que leur gestion étant sources de pouvoir.	*Face à leur manque de moyen réel pour imposer leur façon de voir les choses et de faire du tourisme, les «alternatifs» essayent d'influer, d'infléchir la trajectoire en jouant sur le terrain politique. Cependant, on est en droit de s'interroger sur leur capacité à mener cette lutte à terme, et, par exemple, à prendre en main la gestion communale. Et quand bien même ce serait le cas, le passif municipal pèserait certainement sur leur capacité d'action.*

- Tourisme durable : tourisme du territoire et saison estivale :

De ce point de vue, le jeu est plus ouvert dans la mesure où les acquis de la commune ne sont pas aussi importants. En effet, la diversification posée en corollaire au soutien du développement de la station par les politiques régionales et départementales constitue une zone d'ombre pour la commune qui n'a pas vraiment investi le secteur jusqu'à présent en privilégiant le développement des investissements. Ayant délaissé cette dimension, le groupe des "aménageurs" se repose sur des atouts jugés acquis mais il est finalement relativement dépendant du groupe des "alternatifs". Ces derniers maîtrisent mieux l'aspect agricole, sont porteurs des activités de pleine nature et semblent généralement mieux organisés en ce qui concerne le tourisme estival. Mais leur position demeure ambiguë

dans la mesure où ils restent globalement en position d'infériorité et cherchent à faire valoir leur propre logique. Cependant, dans ce jeu ouvert, le consensus affiché tient un rôle important : sous prétexte de soutien et de développement du secteur touristique, chacun prétend apporter une pierre tout en défendant sa propre logique comme nous le préciserons après avoir décrit le jeu.

Tableau 4.2 : La mise en œuvre d'un modèle de tourisme durable – le rôle du territoire

"Aménageurs"	"Alternatifs"
• Investissements dans la saison d'été selon leur propre logique : aménagements de la Diat, concentration des prestations autour d'une base de loisir ; • Volonté de promouvoir l'ensemble de leurs équipements en été : ouverture des remontées mécaniques pendant l'été, aménagement des retenues collinaires prévu, développement des descentes de VTT.	• Volonté d'organisation à l'échelle du Parc : associations des accompagnateurs (Cartusiana et Pedibus) et des producteurs artisans ou agricoles (route des savoir-faire, l'Art et la manière) ; • Recherche de soutiens institutionnels avec le Parc (sensibilisation avec Cartusiana, route des savoir-faire) ; • Croissance des activités en s'appuyant sur l'aspect périurbain de la Chartreuse. Les acteurs s'organisent pour capter des revenus en proposant des produits spécifiques aux écoles afin d'assurer une régularité de leurs revenus ; • Prise en main de la randonnée par le Parc : harmonisation à l'échelle du massif qui implique "l'exclusion" de Chartreuse Montagne, association locale qui assurait jusqu'alors le balisage des sentiers sur la commune.
Volonté de limiter la dépendance en investissant la saison d'été par ses propres moyens et donc selon sa propre logique tout en présentant cette démarche comme un soutien. Les «aménageurs» concentrent donc leurs efforts sur la station et présentent leur action comme un soutien du développement d'alternatives au tourisme des sports d'hiver. Si cette attitude révèle un certain changement de mentalité, cette évolution prend place dans le contexte du jeu opposant chacun des groupes. Ainsi, la diversification reste secondaire, liée au développement de la station à travers le Contrat d'Objectif départemental.	*A travers les institutions à l'échelle du massif et la valorisation des spécificités rurales en organisant les loisirs urbains, les «alternatifs» tendant à asseoir leur activité et leur logique. Bien que cette action s'affiche comme une volonté de participer au dynamisme du tourisme, il s'agit ici de maintenir sa position et sa maîtrise de l'image territoriale en la concrétisant par leur importance économique face aux initiatives des «aménageurs». Ainsi, malgré une participation affichée, les «alternatifs» sont opposés aux projets relatifs à la Diat, allant jusqu'à critiquer le Parc-Aventure parce qu'il ne s'agit pas d'un véritable Accrobranche.*

L'ambiguïté globale des positions affichées par chacun ressort assez clairement dans la situation des "vitrines" du tourisme durable en centre-village. D'une part, elles sont un moyen d'exister, d'apparaître au sein de la station pour des acteurs en minorité. L'office

du tourisme fait ici figure d'une institution particulièrement ambiguë parce qu'il demeure centré sur les intérêts propres de la station (l'échelle du massif relevant de l'ADT) tout en proposant une voie d'expression de la multitude des intérêts présents au sein de la station. D'un autre côté, la présence de ces vitrines en centre-bourg constitue un moyen d'avoir une image marquée territorialement pour "emballer" le produit générique des sports d'hiver. Ainsi, l'image joue un rôle crucial pour l'intégration des deux formes du tourisme, il est d'ailleurs troublant que la maîtrise de cet emballage soit partagée entre chacun des groupes.

- L'image : un enjeu majeur du tourisme, une maîtrise partagée

Ce partage est tout particulièrement visible dans les programmes régionaux qui *a contrario* des contrats départementaux ne s'adressent pas à un groupe plutôt qu'à un autre. Ainsi, s'ils sont tournés vers station, en tant qu'échelle de référence, il est étonnant qu'un des principaux interlocuteurs, et le gestionnaire des actions des contrats de station moyenne dès leur première génération, soit l'ADT, réunion des offices du tourisme à l'échelle du massif. Cette gestion est d'autant plus surprenante que la Région a opposé son refus à la volonté du Parc de formuler un projet pour l'ensemble de la Chartreuse pour la deuxième génération de contrats. Ainsi, l'image du tourisme, la présentation commerciale de la destination est belle et bien une zone d'incertitude toute relative tant les deux parties s'en partagent clairement la maîtrise. Par exemple, les brochures descriptives des loisirs éditées par l'ADT pour 2003/2004[162] réservent une double page sur les 15 aux activités purement hivernales ; ensuite, le guide des *Stations et sites de neige* tout en présentant l'ensemble de la Chartreuse réserve une place majeure à Saint-Pierre : une page par site (Saint-Pierre, le Planolet et Saint-Hugues) là où l'ensemble de la vallée des Entremonts ou du Plateau des Petites Roches n'ont droit qu'à une seule. D'un point de vue plus concret, ce jeu partagé est visible au niveau des "packages" vendus par l'ADT qui accepte d'y inclure les remontées mécaniques bien que le produit ne soit plus vraiment compétitif. Ainsi, il existe bel et bien un jeu dans ce domaine mais il se révèle relativement équilibré. Cette affirmation semble cohérente avec celle exprimée après l'étude de la répartition spatiale. La tendance de la station à produire un "générique-spécifié" se maintient et se développe sur l'ensemble de l'année : d'une station vivante toute l'année, on passe à une station ouverte toute l'année, proposant différents équipements de loisir, le tout baignant dans une ambiance relativement rurale et spécifique. Cependant, la rigidité de cette trajectoire constitue à terme un risque pour les activités alternatives qui perdent une part de leur domination sur l'été ce qui pose question quant à leur dynamisme futur et remet en cause leur place même au sein de la station.

Ainsi, faire du ski à Saint-Pierre-de-Chartreuse ne constitue pas un acte neutre. La cohabitation au sein d'un même STL de différents groupes d'acteurs permet finalement une hybridation des ressources mobilisées par l'activité touristique. Dans cette intégration, l'image joue un rôle indispensable. Dans ce sens, les produits de communication accessibles par internet jouent un rôle de vitrine qui facilite cette présentation commune. La promotion faite par l'ADT dans ce sens peut être rapprochée des conclusions de F. PAPA, L. COLLET et P.A. LANDEL (2006) dans le cas du renouvellement touristique du territoire (re)nommé pour l'occasion "Terra Modana". Afin de poursuivre notre étude dans ce sens, nous avons cherché à tester la perception de cette diversité à travers les pratiques des consommateurs de sports d'hiver autour de l'agglomération grenobloise. Comme nous allons l'étudier dans la suite de ce chapitre, ce type de consommation constitue un phénomène complexe qui

[162] *Guides des loisirs et Découvertes 2003/2004 – Edition hiver 2003/2004 et Eté 2004.*

interroge plus globalement le fonctionnement des stations de sports d'hiver. Il s'agit effectivement de passer d'une logique de séjour à celle d'une fréquentation de proximité. Ainsi, le modèle fondateur de l'immobilier et de l'hébergement est directement mis à mal. Dans ce sens, notre approche se poursuivra en deux temps forts, le premier consistera à approfondir notre connaissance des pratiques des consommateurs de ski, puis, dans un second temps, nous interrogerons plus globalement les trajectoires d'évolution des stations.

2. La station confrontée au phénomène périurbain : la mutation des modes de développement touristique local

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 : leurs qualités et leur image sont autant de facteurs d'attractivité partagés et pourtant ils sont en concurrence directe et participent tous 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. KNAFOU 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 »* (LAZZAROTTI, 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 est 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 »* (LAZZAROTTI, 2005). Ainsi, la proximité participe au renouvellement des pratiques de fréquentation des destinations touristiques telles 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) 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 »* (LAZZAROTTI, 2005). Ces modifications de comportement envers la

consommation des loisirs s'inscrivent donc dans le cadre de réflexion plus général proposé par J. VIARD (2000) à propos des pratiques 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 nouveau lits qui nécessitent à leur tour de nouvelles constructions constitue une des critiques majeures adressées à ce modèle (PERRET, 1992)[163]. 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 présentent des arguments différents, notamment parce qu'elles ont connu des modes de développement diversifiés. Si la dynamique ski / séjour a fait force de loi, elle ne recouvre pas la même réalité dans le cas d'une station créée en site vierge ou dans celui où elle est confondue avec la vie villageoise. Nous proposons au cours du travail qui va suivre de tester l'hypothèse de travail suivante : **la division fonctionnelle de l'espace inhérente à la station *ex-nihilo* permet de préserver le lieu du séjour touristique des pressions périurbaines alors qu'elles frappent de plein fouet la station-village dans laquelle émerge une concurrence forte entre les enjeux résidentiel et touristique**. Pour procéder à ce test nous étudierons deux stations de sports d'hiver, les Sept-Laux, station dite de Troisième génération apparue dans les années 1970, par comparaison à la station pionnière de Saint-Pierre-de-Chartreuse, dont la dimension proprement hivernale s'affirme dès les années 1950. Pour procéder à cette approche parallèle, notre exposé s'organisera en deux temps principaux : un premier sera consacré aux données de cadrage appliquées simultanément dans chacun des cas, alors que le second temps aura essentiellement pour objet de présenter successivement le cas de chacune des stations.

Comme nous le précisions en ouverture de cette introduction, saisir la nature des dynamiques périurbaines qui impactent l'avenir des stations de sports d'hiver consiste non seulement à déterminer le jeu de la résidentialité temporaire et permanente, mais également, à comprendre les changements de comportement de la clientèle. Ainsi, la partie de cadrage sera elle-même découpée en deux dimensions principales ; l'une, composée de statistiques classiques du recensement général de la population (RGP) à différentes périodes, aura pour but de saisir de manière globale les tendances démographiques et leur traduction en termes de logement ; l'autre, plus spécifique, présentera les résultats d'une enquête menée lors de la saison 2005/2006 auprès des clientèles de station afin de mieux cerner les modes de fréquentation périurbains.

Les présentations approfondies de nos cas d'études suivront successivement le même fil directeur : l'analyse de leur trajectoire de développement. Il s'agira donc de revenir tout d'abord, sur leurs histoires et les modalités respectives de leur ancrage territorial. Cette

[163] On soulignera notamment la dénonciation des dérives du modèle de développement des sports d'hiver dans l'ouvrage La neige empoisonnée publié en 1975 par D. ARNAUD.

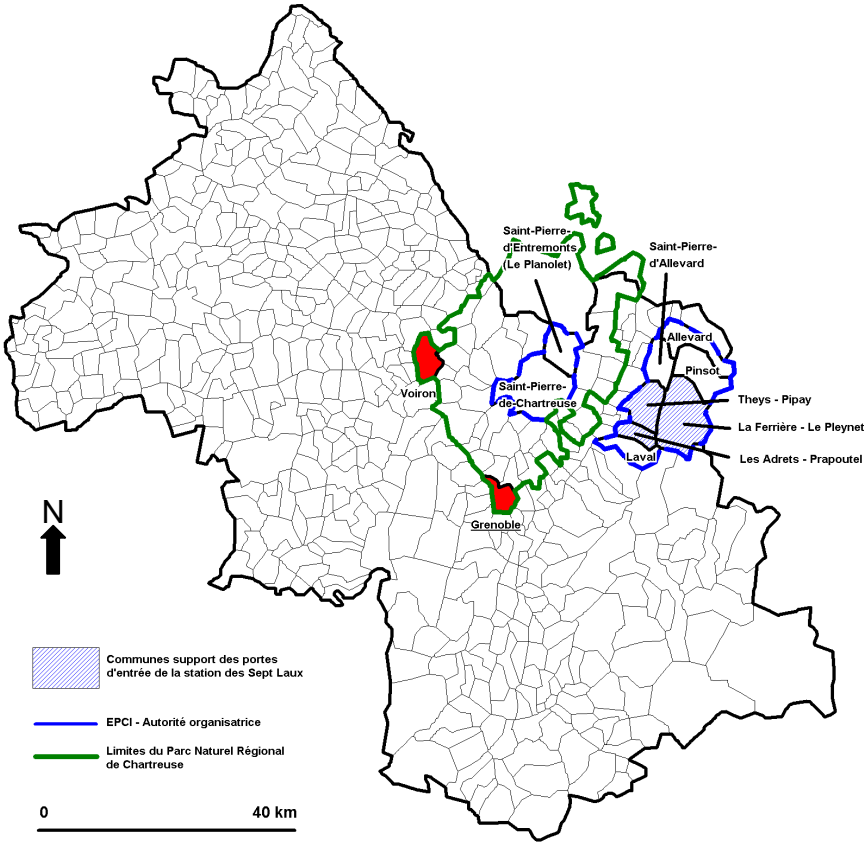
étude jette un éclairage sur la construction des stations qui nous fournit ensuite les clefs d'interprétation pour comprendre les dynamiques à l'œuvre actuellement et les marges de manœuvre dont les territoires disposent pour poursuivre leur développement.

2.1. La périurbanisation dans les communes supports de stations : une première approche par les résidences[164]

Le choix des stations de Saint-Pierre-de-Chartreuse et des Sept-Laux se trouve avant tout dans l'immédiateté des paradoxes que révèle leur comparaison : si semblables et pourtant si différentes. Elles se situent toutes deux à proximité de l'agglomération grenobloise (et profitent également des bassins de vie chambériens, voironnais et lyonnais si on estime que la clientèle de proximité se situe dans un isochrone de deux heures), s'appuient pareillement sur des structures publiques d'intercommunalités. Mais le processus de développement de la station, entre développement diffus et planification ex-nihilo, les aménagements immobiliers qui en découlent et finalement la philosophie selon laquelle ces entités ont été constituées, sont radicalement différentes. Ainsi, cette comparaison sera à même de nous apporter des éléments de réponse quant aux capacités des stations à s'adapter à une clientèle à la journée (ou de court-séjour), c'est-à-dire de saisir la manne de clientèle qui se trouve à sa disposition, tout en résistant à la pression foncière. Nous souhaitons notamment nous pencher sur la question des marges de liberté ouvertes par le mode de développement passé par rapport à un problème d'actualité : dans quelle mesure la question périurbaine a-t-elle un impact direct sur la gestion foncière des stations et dans quelle mesure leurs caractéristiques leur permettent-elles de capter de nouveaux revenus ?

[164] Les statistiques mobilisées dans cette partie sont issues du recensement général de la population produit par l'INSEE à différentes dates et les fonds de cartes sont extraits de la bdcom82 produit par l'IGN. Les illustrations ont été réalisées au Cemagref, H. FRANCOIS, 2006.

Carte 4.6 : Contexte administratif des stations de Saint-Pierre-de-Chartreuse – Le Planolet et des Sept-Laux



De par leur antériorité, les stations de Saint-Pierre-de-Chartreuse et des Sept-Laux diffèrent radicalement l'une de l'autre. En effet, si la première peut être qualifiée de pionnière (MAUZ et al., 1996) la deuxième est habituellement classée parmi les stations de troisième génération selon les catégories arrêtées par le SEATM. Si chez l'une la construction du phénomène touristique est ancienne et constitue une évolution lente et progressive vers la situation actuelle, chez l'autre, nous sommes face à une décision de rupture et d'aménagement selon un modèle bien spécifique, celui du Plan Neige. La construction des stations peut ainsi être abordée comme une clef de compréhension fondamentale de leur activité actuelle. Elle sera donc au cœur de nos préoccupations dans l'approche particulière qui sera conduite pour chacun des sites.

D'un point de vue statistique, la comparaison d'éléments hétérogènes comme le sont les stations de Saint-Pierre-de-Chartreuse et des Sept-Laux s'avère relativement complexe et quelques précautions doivent être prises :

- En premier lieu, le nombre des communes de chacun des EPCI interdit toute comparaison de valeurs absolues. En effet, mettre en balance des données statistiques brutes relatives à la population ou aux résidences entre un nombre différent de communes n'aurait pas de sens. Une partie de cette difficulté peut être contournée par l'usage de ratios. De plus, dans le cas des Sept-Laux, seules les communes principalement impliquées dans le SIVOM gestionnaire de la station seront prises en compte. Nous voulons en effet "isoler" le cas des Sept-Laux des interférences dues à l'activité touristique propre à Saint-Pierre-d'Allevard (Col du

Barrioz) et Allevard (le Collet d'Allevard). De même, pour Saint-Pierre-de-Chartreuse, il ne nous semble pas cohérent de prendre en compte la commune de Saint-Pierre-d'Entremonts, dont l'activité touristique est éloignée de celle de sa station du Planolet. Cependant, nous devons également tenir compte des limites de ces ratios. Notamment, ils n'apportent pas d'information relative à la qualité des différents hébergements conditionnant la possibilité de les mettre en marché à différentes saisons.

- La seconde limite importante de notre approche préliminaire consiste à comparer des relations entre résidences principales et à vocation touristique. Cependant les structures d'hébergement des deux stations, l'une au sein d'un village et l'autre en site vierge, ne sont en rien comparables. Les statistiques du RGP ne permettent pas clairement de distinguer les effets différenciés de la périurbanisation qui s'appliquent essentiellement aux zones déjà urbanisées et donc aux villages et n'a par conséquent pas la même influence sur la station elle-même. Comme nous le verrons par la suite, cette dimension a son importance.

Ces précautions prises, nous pouvons maintenant rentrer dans le vif du sujet. La périurbanisation constitue un sujet d'importance et qui ne manque pas d'être étudié dans le contexte grenoblois. Une étude de A. GUILLAUD-LAUZANNE (2004) s'intéresse tout particulièrement au cas de la Chartreuse. Cependant, malgré une étude approfondie des pressions foncières sur plusieurs communes du massif, elle conclut que le cas de Saint-Pierre-de-Chartreuse est particulièrement difficile à interpréter tant les effets de périurbanisation et de tourisme se confondent, notamment du point de vue de l'urbanisme. Par exemple quand elle observe la croissance des notifications SAFER à des fins de loisir, elle constate que *« même si la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse voile probablement une partie de la réalité de cette observation par son activité touristique, il est avéré que les pratiques foncières périurbaines s'accompagnent fréquemment de pressions foncières originales (golfs, tennis…) encourageant la hausse des prix »* et *« les activités touristiques mises en valeur par le Parc Naturel Régional motivent sans conteste de telles destinations »* à des fins résidentielles. Face à ces difficultés nous proposons tel que le présente V. BRIQUEL (2001) d'analyser les tendances à la périurbanisation des différentes communes par l'analyse des données démographiques. Pour cet auteur, les communes qui nous intéressent, sont classées comme suit : Les Adrets et Theys sont qualifiées de "strictement périurbaines" alors que La Ferrière et Saint-Pierre-de-Chartreuse sont dites "non périurbaines". Afin de constater les différentes évolutions, nous proposons donc d'avoir une vision des mouvements de population afin d'en estimer les tendances.

Comme ce premier graphique (figure 4.1, ci-dessous) permet de le constater entre 1975 et 1982, les communes passent d'une situation où la population tend à diminuer à une situation où elle semble relativement stabilisée à Saint-Pierre-de-Chartreuse et où elle commence déjà à augmenter aux Sept-Laux. Cependant, nous pouvons également observer que l'évolution de cette croissance démographique suit des chemins légèrement différents si on se situe à Saint-Pierre-de-Chartreuse où elle ne cesse d'augmenter alors que les communes supports des Sept-Laux voient leur croissance se ralentir entre 1982 et 1990.

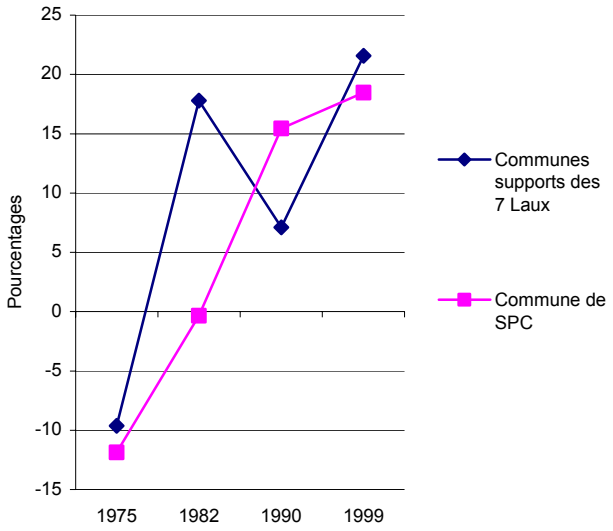


Figure 4.1 : Taux de croissance des populations communales

Il est intéressant de mettre en parallèle ces observations avec l'importance relative que prennent les soldes naturels et migratoires dans ces mouvements de population. En effet, la forte augmentation du taux de croissance de la population entre les années 1975 et 1982 se rattache surtout à de fortes migrations puisque le solde naturel apparaît comme négatif. Par la suite, la baisse des années 1990 semble s'expliquer par des migrations moins importantes qui n'expliquent plus que 34 % des mouvements de population, mouvements qui redeviennent plus importants quand la part des migrations devient plus forte. Ainsi, il semblerait que l'installation de personnes étrangères à ces communes constitue le facteur le plus important de leur croissance démographique. Il en va de même à Saint-Pierre-de-Chartreuse qui, faute de migration dans un premier temps, voit son taux de croissance de la population augmenter mais rester tout de même négatif. Par la suite on voit que la progression importante et continue de ce dernier s'appuie essentiellement sur les migrations. De même, on peut constater qu'entre 1990 et 1999, si les naissances prennent une place plus importante dans l'augmentation du nombre d'habitants, tout en restant minoritaires, le taux de croissance démographique tend à ralentir sa progression. Ainsi, nous pouvons conclure, *a priori,* que la périurbanisation à Saint-Pierre-de-Chartreuse est un phénomène plus récent mais qu'elle tend maintenant à s'affirmer. Suite à ces observations, nous pouvons, pour confirmer ce phénomène d'augmentation de la population, et la pression foncière qui en découle, nous pencher sur l'évolution de la densité d'habitants.

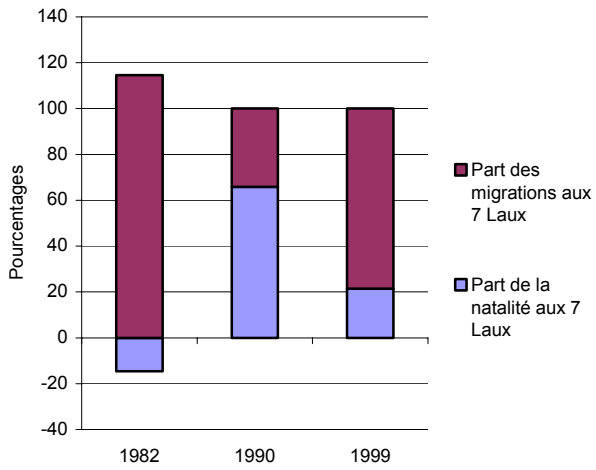


Figure 4.2 : Sept-Laux : part des migrations et de la natalité dans les mouvements de population

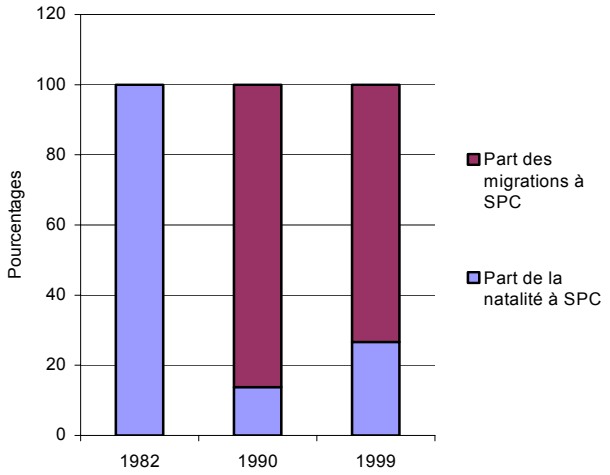


Figure 4.3 : Saint-Pierre-de-Chartreuse : part des migrations et de la natalité dans les mouvements de population

Telles que représentées ci-dessous, les différentes évolutions de la densité de population sur chacun des sites observés apparaissent comme évidentes. Evident également le phénomène plus ancien aux Sept-Laux où le nombre d'habitants au km^2 ne fait que croître, phénomène moins évident à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Cependant sur cette commune, la diminution de la densité entre les années 1968 et 1982 n'apparaît pas non plus clairement. Nous pouvons sans doute expliquer cette absence de lisibilité du phénomène par l'importante taille de la commune (la plus grande du Parc Naturel Régional de Chartreuse) et par les espaces forestiers et de montagne qui l'entourent sans qu'ils aient vocation à être urbanisés.

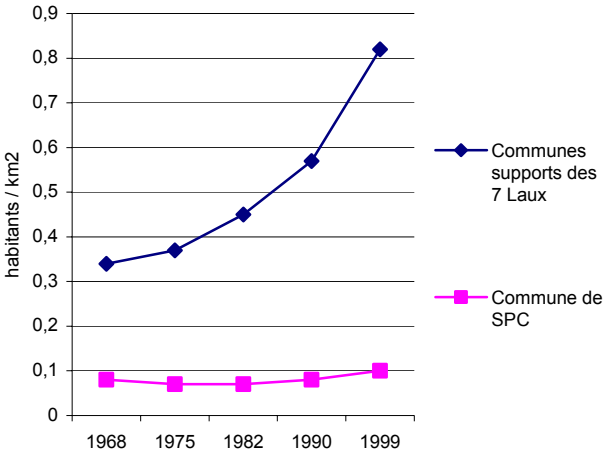


Figure 4.4 : Densités de population dans les communes support de station

Au-delà des observations classiques de l'INSEE relatives aux mouvements pendulaires des populations, nous ne pouvons donc guère aller plus loin dans notre analyse de la périurbanisation à proprement parler. Cependant, les données du RGP nous permettent de nous pencher sur le phénomène résidentiel. En effet, il constitue une pierre d'achoppement fondamentale entre tourisme et périurbanisation : la diminution des lits touristiques constitue un problème majeur pour des stations construites sur un modèle de tourisme de séjour en même temps qu'elle pousse la station à capter des revenus de l'agglomération. Dans cette optique, nous mobiliserons les données relatives aux résidences secondaires (souvent utilisées comme un indicateur du volume de l'activité touristique) et celles propres aux résidences principales, réservées à des fins d'habitat.

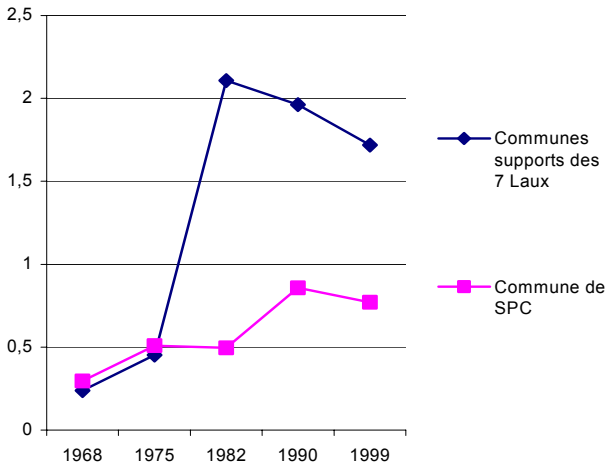


Figure 4.5 : Taux de résidences secondaires par habitants

La figure ch5-5 ci-dessus nous permet de faire plusieurs observations. Si le nombre de résidences secondaires par habitant est relativement proche à la fin des années 60 (avant la création de la ZAC des Sept-Laux), on voit très nettement des voies de développement différentes se dessiner. De manière globale, on peut constater que dans un premier temps, forte de son passé touristique, la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse, se situe au-dessus des communes supports des Sept-Laux. Par la suite, les variations que connaît la commune sont moins fortes et elles se trouvent largement dépassées par

l'évolution de la situation aux Sept-Laux. Ainsi, le "démarrage" des sports d'hiver entre les périodes censitaires de 1968 et 1975 provoque une légère augmentation dans chacun des cas puis les Sept-Laux "décollent" pour de vrai et à grand renfort de programmes immobiliers, se construit un stock non négligeable de résidences secondaires qui semble relativement figé par rapport à l'augmentation de la population ; de sorte que le rapport résidence / habitant ne fait ensuite que diminuer. A Saint-Pierre au contraire, l'évolution est plus lente avec une légère tendance à la baisse entre 1975 et 1982 alors que la pression périurbaine, qui se précise dans la période suivante, conduit à un programme de construction qui fait légèrement remonter le ratio mais qui n'enraye pas véritablement sa décroissance ; au mieux elle permet d'y résister. En effet, les variations que nous venons de décrire s'appliquent également à la part des résidences secondaires par rapport au nombre de résidences principales présentée ci-dessous (figure 4.6).

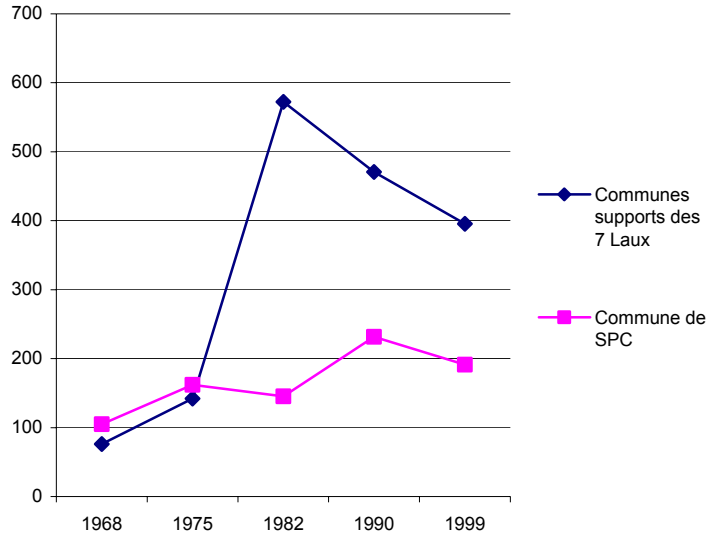


Figure 4.6 : Taux de résidences secondaires par résidences principales

Cependant, si la diminution paraît plus forte aux Sept-Laux qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse, ce phénomène doit être relativisé. En effet, il ne révèle pas nécessairement les mêmes réalités : il paraît relativement improbable que les studio-cabines construits aux Sept-Laux fassent l'objet d'une demande à des fins de résidence principale ! Par ailleurs, les variations que connaît la situation chartroussine, amènent à souligner l'importance des nouvelles constructions dans l'évolution de ce rapport. Son augmentation entre 1982 et 1990 correspond plus à une nouvelle tranche de travaux qu'à une évolution du parc immobilier existant. De même la diminution du ratio aux Sept-Laux conduit sans doute plus à s'interroger sur les nouvelles constructions au sein des villages plutôt qu'à une substitution des utilisations des logements en station. Ainsi, cette première approche des relations entre tourisme et enjeux fonciers nous conduit à constater les limites d'une approche fondée sur le seul RGP. Pour la suite de l'étude, il faudra donc se pencher sur des données complémentaires telles que celles fournies par les permis de construire. Avant de poursuivre dans cette optique, et afin de compléter l'étude de la demande foncière, notre démarche de cadrage va se prolonger par une étude de la demande de proximité pour l'utilisation des équipements de loisirs envisagés en réponse au tourisme.

2.2. Enquête : la fréquentation de proximité aux Sept-Laux et à Saint-Pierre-de-Chartreuse[165]

Du point de vue touristique, une étude de l'influence périurbaine sur l'évolution d'un modèle économique fondé sur le séjour implique de mieux connaître la dynamique de la clientèle. De l'aveu même des responsables des entreprises de remontées mécaniques la fréquentation "de proximité" représente une part croissante de leur chiffre d'affaire (le SIVU de Saint-Pierre-de-Chartreuse – Le Planolet l'estime à 85 % et la SEM des Sept-Laux entre 75 et 80 %). De fait, cette dynamique liée aux agglomérations environnantes est de nature à modifier l'empreinte du tourisme sur le territoire : non seulement elle influe sur le rapport de force entre les enjeux résidentiel et touristique[166] mais elle pèse également sur les liens entre la station et son territoire, et plus largement sur les contours du STL en réponse à une demande accrue pour des prestations de loisir. En conséquence, notre démarche exploratoire s'est concentrée sur cette forme de clientèle particulière, celle qui fréquente la station en dehors des pics traditionnels des saisons touristiques, en dehors des vacances.

Notre mode opératoire consistant à interroger les skieurs lorsqu'ils achetaient leur forfait[167], nous avons choisi des périodes particulières pour nous rendre aux guichets de remontées mécaniques : week-end, semaine ordinaire et semaine de vacances. De plus, la période de week-end, moment privilégié de la fréquentation de proximité prend une place prépondérante sur les deux autres. Chaque phase d'enquête répondait à une double contrainte en nombre de répondants, limité à 50, et en temps, entre 9h du matin et 14h (le nombre de pratiquants achetant un forfait, même "demi-journée", après cet horaire étant particulièrement limité). Dans ce cadre, deux vagues de questionnaires furent distribuées en week-end, une le samedi et l'autre le dimanche, alors que les enquêtes en semaine et en vacances n'ont fait l'objet que d'une seule distribution. Dès lors, notre analyse quantitative des résultats de l'enquête prend en compte cette différence de traitement en fonction des périodes. Cependant, dans un souci de lisibilité, nous avons jugé préférable de présenter

---

165 Les données mobilisées dans cette partie sont issues de l'enquête mise en place par le Cemagref, les fonds de carte extraits de le bdcom82 produite par l'IGN. Les illustrations ont été réalisées au Cemagref par H. FRANCOIS, 2006.

166 L'activité proprement liée au séjour (lui-même entraîné par la station) voyant sa part diminuée dans l'offre globale de la destination, elle présente un intérêt moindre, notamment si la demande en résidence principale participe à une croissance des prix telle qu'elle remet en cause la rentabilité d'un investissement foncier dans une optique d'exploitation touristique.

167 Une enquête plus large de la fréquentation, fondée sur l'interrogation des automobilistes se rendant dans les stations, afin de ne pas capter que les seuls pratiquants du ski alpin, fut envisagée. Cependant, sa réalisation semblait particulièrement difficile à mettre en œuvre dans une démarche comparative dans la mesure où si une seule route conduit à la station des Sept-Laux, il est possible de dénombrer trois voies principales qui conduisent au village de Saint-Pierre-de-Chartreuse (chacune desservant une agglomération proche, Voiron, Chambéry et Grenoble). De même, si une enquête aurait été possible dans le cadre immobilier bien circonscrit des Sept-Laux, la structuration de Saint-Pierre en nombreux hameaux rendait cette option difficilement réalisable. Dans les deux cas, la comparaison semblait difficile. L'enquête au pied des pistes nous a donc semblé être la méthode présentant le moins de biais : si chacune des stations a organisé ces points de vente de manière différente, ces derniers présentent des points communs. S'il existe trois départs de remontées mécaniques aux Sept-Laux, deux seulement concernent directement les agglomérations chambériennes et grenobloises, Prapoutel et Pipay, l'isolement du Pleynet lui donnant une vocation à accueillir une clientèle de séjour. De même, à Saint-Pierre-de-Chartreuse, il est possible de distinguer deux départs, le village (marqué par l'implantation du télécabine) d'une part et le site du Planolet (commune de Saint-Pierre-d'Entremonts) de l'autre. Enfin, ces deux sites présentent la caractéristique commune de pouvoir être déclinés en deux catégories principal / secondaire. Dans notre cas, nous avons fait le choix de porter notre attention sur le point de vente "grand public" afin de capter une plus grande diversité de clients (Prapoutel pour les Sept-Laux et "Télécabine des Essarts" pour Saint-Pierre-de-Chartreuse).

globalement nos résultats[168], sauf quand ces derniers présentaient une différence significative selon le moment où les skieurs furent interrogés.

La rigidité d'une telle démarche doit également être confrontée aux conditions réelles qui empêchent de la respecter strictement. Au premier plan de ces limites, les conditions météorologiques sont un facteur central pour une activité comme le ski, élément particulièrement fort dans le cas d'une fréquentation de proximité. La réactivité des clientèles, dont témoigne la systématisation des moyens d'information en temps réel (notamment les "webcams" montrant l'état des pistes et leur enneigement), constitue une contrainte importante nécessitant de trouver des conditions similaires dans l'une et l'autre des stations en fonction de la période d'enquête considérée[169]. Par ailleurs, l'étalement des vacances par zones académiques limite la période durant laquelle les situations d'enquêtes sont directement comparables. Notre objectif consistant alors à différencier la période de vacances, nous avions fait le choix de privilégier le chevauchement de deux zones de vacances sur trois, hors académies de Lyon et Grenoble, soit les zones B et C. Cependant, cet objectif n'a pu être atteint aux Sept-Laux pour cause de "journée blanche"[170]. En conséquence de quoi, nous avons fait le choix de lancer une nouvelle phase d'enquête dans chacune des stations pour la période de chevauchement suivante, soit celle des zones A et B. Là encore, les événements eurent raison de notre volonté puisque à Saint-Pierre-de-Chartreuse une animation proche du guichet de vente des forfaits de remontées mécaniques ainsi que l'enquête satisfaction du Comité Départemental du Tourisme isérois (deux enquêteurs couvrant à la fois le parking et le centre-bourg), ont fortement limité la disponibilité des répondants potentiels.

Le contenu du questionnaire lui-même n'est pas sans poser de questions. La volonté de mener une démarche comparative dans des cas aussi dissemblables qu'une station-village et une station inspirée du modèle dit de troisième génération se heurte à de nombreuses difficultés. La nature même de l'offre touristique, tant au niveau des activités proposées et de leur diversité que des services classiques de restauration ou d'hébergement empruntant des formes et des voies de commercialisation différentes, se révèle malaisée à appréhender par un questionnaire unique. Les modalités de réponses proposées peuvent, parfois, paraître ambiguës et leur interprétation par les skieurs interrogés recouvre sans doute des réalités différentes. L'analyse n'en est rendue que plus ardue et les résultats doivent donc être interprétés avec prudence. Dans ce sens, nous distinguerons deux grandes catégories de conclusions : tout d'abord celles qui se rapportent aux caractéristiques des individus et de groupes rencontrés (qui sont-ils ?), ensuite, celles de nature plus subjective décrivant les différents modes de consommation touristique présents (que font-ils ?).

---

[168] Dans ce cas, le nombre des réponses recueillies en week-end font l'objet d'un traitement spécifique : seule la moyenne du résultat obtenu sur deux jours quand la structure des réponses présente des différences significatives avec les données récoltées sur une autre période.

[169] D'une part, la simultanéité de l'enquête dans deux massifs différents ne constitue pas une garantie de conditions similaires d'ensoleillement et d'enneigement et, d'autre part, les contraintes de la recherche n'ont pas permis de mobiliser plus d'une personne à la réalisation de ce travail.

[170] La neige tombant en abondance, il était non seulement difficile de trouver des pratiquants empruntant les remontées mécaniques, mais également "techniquement" impossible de réaliser l'enquête.

2.2.1. Caractérisation de la clientèle

L'objet même de notre approche comparative détermine la structure de la présentation des résultats. Tout comme une enquête de fréquentation classique il conviendra dans un premier temps de présenter les types de clientèle en présence et de les caractériser par un ensemble de variables socio-économiques. Dans un second temps, nous approfondirons la question de la proximité en tant que telle et donc de la provenance des populations rencontrées.

- *Caractérisation socio-économique des individus interrogés*

Parmi les idées couramment répandues, une consiste à considérer Saint-Pierre-de-Chartreuse et les Sept-Laux selon deux catégories de stations, l'une étant familiale et l'autre plutôt tournée vers une clientèle étudiante. Afin d'apporter des éléments tangibles de vérification de cet *a priori*, l'enquête s'intéressait au statut professionnel de la personne au-delà des catégories actif / non-actif, occupé ou pas ; notamment pour que la population des étudiants soit directement identifiable (et non seulement perceptible par le biais d'une définition hasardeuse fondée sur un croisement des variables activité et âge).

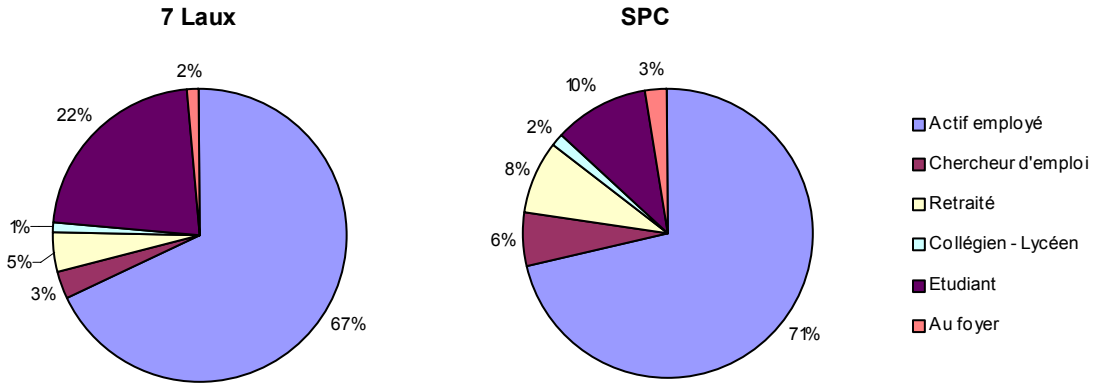


Figure 4.7 : Statut socioprofessionnel des personnes enquêtées

La première information apportée par ces graphiques montre clairement l'aspect onéreux de la pratique des sports d'hiver : quelle que soit la station, la majorité des personnes qui la fréquente sont des actifs occupant un emploi. Cependant, l'étude de la marge de notre échantillon (marge représentant tout de même près du tiers de l'ensemble) se révèle très instructive. En effet, nous pouvons alors constater qu'elle se constitue très majoritairement d'étudiants aux Sept-Laux alors que les différents statuts se répartissent de manière moins disproportionnée à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Une analyse plus fine nous permet par ailleurs de confirmer ce constat en fonction des périodes durant lesquelles les enquêtes furent effectuées. En semaine, les Sept-Laux comptent un nombre d'étudiants remarquable, supérieur à celui des personnes exerçant une activité professionnelle, alors qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse ces derniers restent dominants. Cette statistique tend alors à confirmer notre intuition selon laquelle les Sept-Laux est une station qui construit ses marges de manœuvre sur la niche de clientèle étudiante et le réservoir de proximité qu'est grenoble. Cette réalité est également perceptible en analysant les différences d'âges des skieurs.

D'un point de vue global, une tendance générale se dessine sous la forme d'une courbe en cloche à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Ainsi, nous pouvons affirmer ce qui peut passer pour un truisme : chez les plus jeunes, l'effectif des skieurs est peu important ;

ensuite il croît quand l'âge augmente et que les individus entrent dans la vie active ; enfin la pratique tend à diminuer chez les plus âgés dont les capacités physiques s'amoindrissent. Or, la courbe de tendance attachée aux Sept-Laux prend une toute autre forme, tendant à s'expliquer par son attrait auprès de la population étudiante et plus largement auprès des individus âgés de moins de trente ans. Dans ce cadre, il est possible de distinguer trois types de situations relatives des stations :

- la classe d'âge [16-30] ans est largement sur-représentée aux Sept-Laux, et se compose d'ailleurs de deux groupes (les [21-25] ans et les [26-30] qui sont les plus représentés sur l'ensemble de l'échantillon),
- la classe d'âge [31-46] ans présente quant à elle une situation plus mitigée et il est difficile de distinguer clairement chacune des stations,
- les personnes dont l'âge dépasse 46 ans sont plutôt présentes à Saint-Pierre-de-Chartreuse, même si elles ne représentent qu'une part marginale sur l'ensemble de l'échantillon conformément à la tendance générale du marché des sports d'hiver[171].

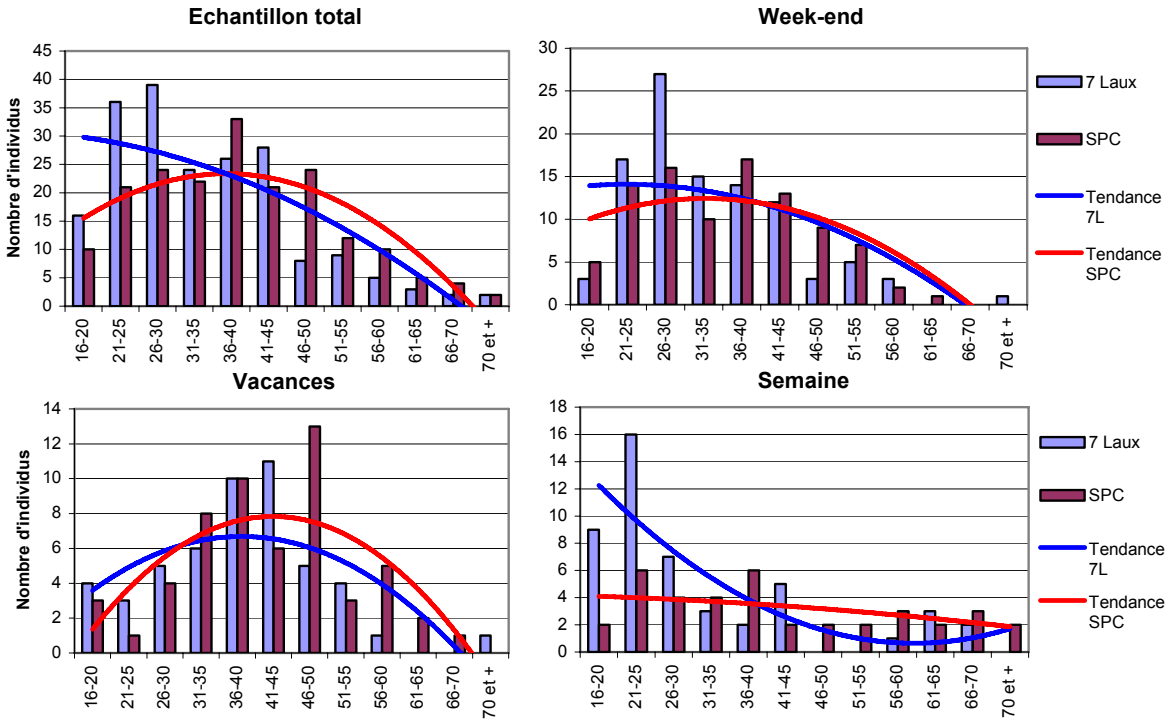


Figure 4.8 : Age des personnes enquêtées

Cette structure globale ainsi que la tendance générale de chacune des stations apparaissent comme particulièrement préservées en période de week-end. Cependant, nous pouvons noter que les courbes de tendances respectives suivent des évolutions

[171] La 5ème édition des *« Chiffres clefs du tourisme de montagne en France »* (ODIT-France), page 13, propose ainsi au lecteur un graphique, extrait du dispositif SDT 2001 (Suivi de la Demande Touristique) illustrant une tendance similaire à une nuance près. En effet, dans le cadre de la demande globale, la population des personnes âgées de plus de 55 ans, la diminution de l'effectif des pratiquants des sports d'hiver est moins importante que celle que nous rencontrons. Sans doute la faible présence des catégories âgées que nous percevons à travers notre enquête est elle une spécificité des formes de fréquentation de proximité. En effet, la moindre diminution constatée par SDT s'applique à une variable indirecte des skieurs et évalue la demande en fonction des nuitées et apparaît comme soutenue par la structure globale de la population française qui ne se reflète que partiellement dans une agglomération accueillant nombre d'étudiants.

convergentes. Cette nuance s'explique par une faible présence des personnes les plus âgées et surtout des retraités (dont l'âge est supérieur à 60 ans) qui sont quasi absents. Au contraire, les graphiques suivants prennent des formes caractéristiques en comparaison avec l'échantillon total. Pendant les vacances, les courbes en cloches observées soulignent une forte présence des individus actifs de la classe d'âges [31-55] ans. Néanmoins, aux bornes de cette plage, nous pouvons également constater que les stations conservent leurs spécificités : les Sept-Laux attirent davantage les personnes plus jeunes et Saint-Pierre, les plus âgées. L'enquête en semaine présente dans ce sens les différences les plus marquées. Le site chartroussin présente une courbe de tendance presque plate qui souligne une attractivité soutenue pour l'ensemble des classes d'âge, tout particulièrement remarquable en comparaison des Sept-Laux et après 46 ans. En revanche, la station du massif de Belledonne montre une attractivité très remarquable auprès des plus jeunes et sa courbe de tendance prend une forme radicalement différente de celles observées pendant toutes les autres périodes d'observation. Ce dernier graphique exacerbe les différences de nos cas d'étude face à la fréquentation de proximité. Si nous considérons qu'une forte présence des populations jeunes et étudiantes constitue une spécificité de la demande des agglomérations environnantes (cf. supra), la station des Sept-Laux semble mieux adaptée à ce contexte marchand.

En cohérence avec cette première différenciation des clientèles, les figures 4.9 et 4.10, ci-dessous, confirment également une intuition largement répandue selon laquelle Saint-Pierre-de-Chartreuse se caractérise par sa dimension "familiale".

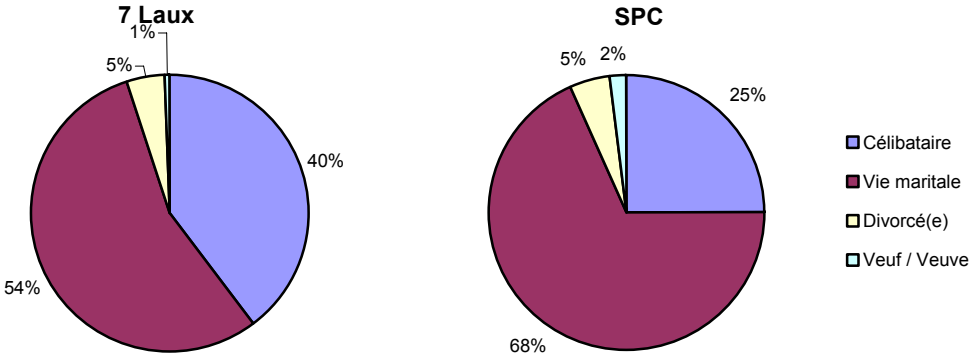


Figure 4.9 : Statut marital des personnes enquêtées

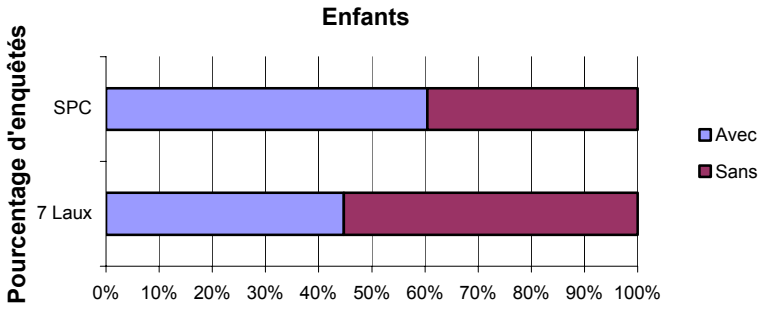


Figure 4.10 : Personnes enquêtées ayant des enfants

Si chacune des stations accueille des individus se déclarant divorcés ou en situation de veuvage dans des proportions similaires, elles se distinguent clairement dans les deux autres catégories ; les personnes menant une vie maritale (quelque soit le statut légal associé) étant dans une proportion plus importante à Saint-Pierre-de-Chartreuse. En comparaison avec les données relatives au statut socioprofessionnel, l'importance de la part

des célibataires interrogés aux Sept-Laux dépasse largement la part de celles des étudiants, collégiens et lycéens cumulés. Ce constat tend à affirmer que la station attire globalement une population jeune au-delà des seuls étudiants. On peut cependant s'interroger sur le lien entre une fréquentation étudiante et son maintien permettant de renouveler plus largement la clientèle. Parallèlement, la station chartroussine accueille une écrasante majorité de couples avec enfants contrairement aux Sept-Laux ou moins de la moitié de l'échantillon a des enfants. Dans ce cas, on peut donc se questionner sur la capacité de Saint-Pierre à conserver une part de la clientèle formée au ski sur son domaine ou, au contraire, à alimenter d'autres stations en skieurs.

Au-delà du statut personnel de chaque enquêté, la nature même des groupes qui se déplacent en station de ski, telle qu'illustrée par la figure ch-411, confirme la dimension familiale de Saint-Pierre-de-Chartreuse. En effet 60 % des répondants déclarent venir "en famille" alors qu'aux Sept-Laux, ce sont les groupes d'amis qui sont majoritaires et qui représentent près de la moitié de la population interrogée.

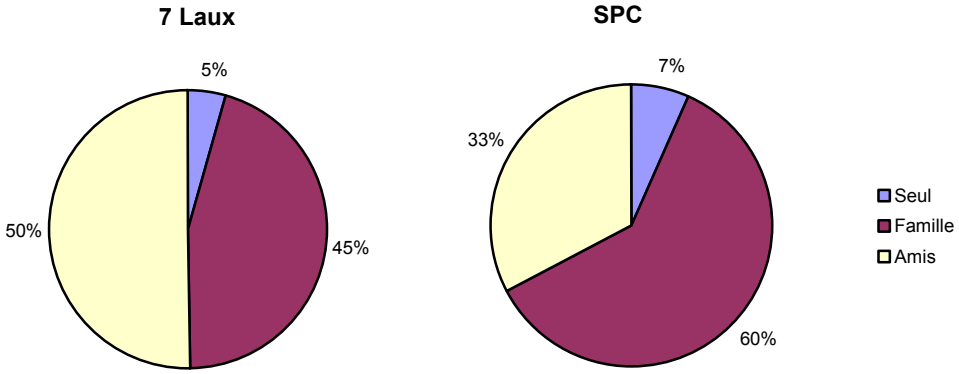


Figure 4.11 : Types de groupes

Les constats précédents se trouvent largement renforcés par les observations en période de week-end où les proportions tendent à s'inverser en fonction du lieu d'observation. Ainsi, le rapport famille / amis est de 43/63 aux Sept-Laux et 63/42 à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Il en va quasiment de même en semaine même si la différence est moins nette ; problème de lisibilité qui peut s'expliquer par le manque de temps libre en famille par rapport à celui de la population étudiante. Cependant, les différences s'estompent avec les vacances (44/13 dans le cas des Sept-Laux contre 41/16 à Saint-Pierre).

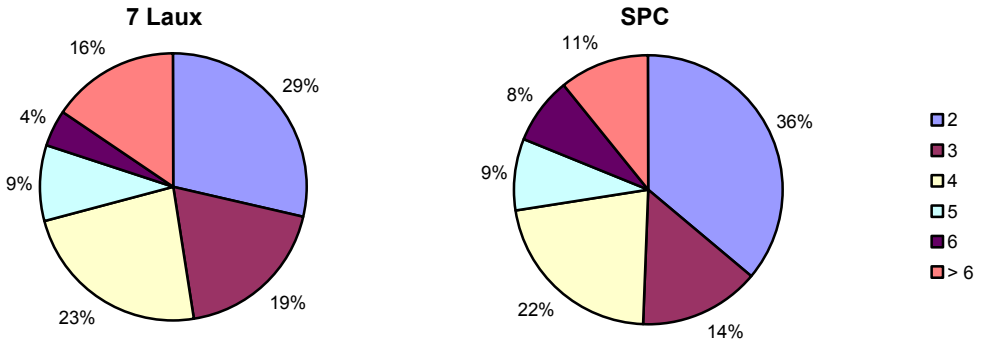


Figure 4.12 : Tailles des groupes

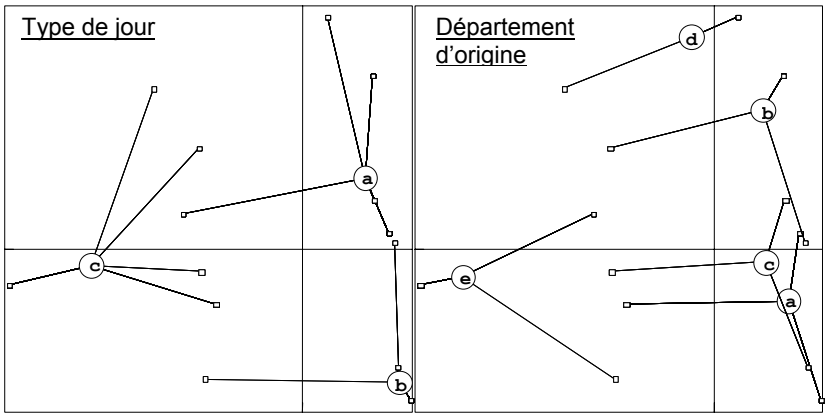
D'un point de vue plus quantitatif, les groupes de personnes présentés en figure 4.12 se ressemblent fortement et affichent des moyennes proches, soit de 4,65 aux Sept-Laux et légèrement moins à Saint-Pierre-de-Chartreuse avec 4,2 personnes par groupe. Cette différence peut s'expliquer en fonction de deux facteurs : d'une part, la station

chartroussine, bien que fréquentée essentiellement par des familles (comportant généralement des enfants comme nous l'avons souligné ci-dessus) accueille une majorité de couples non-accompagnés et d'autre part, la station reçoit moins de visiteurs dans des groupes supérieurs à six personnes[172] que celle des Sept-Laux. En revanche, il peut paraître surprenant de rencontrer des proportions équivalentes du groupe de quatre individus généralement associé à celui de la famille avec deux enfants. Sans doute faut-il voir dans cette similitude une contrainte liée au moyen de transport utilisé, en majorité la voiture individuelle.

- *Origine géographique des individus interrogés*

Dans l'optique de la proximité qui est la notre, la provenance des clientèles joue un rôle central. Deux données de cet ordre furent récoltées, le département ainsi que la commune de résidence. Dans un premier temps, nous mettrons en œuvre une démarche exploratoire fondée sur la seule donnée départementale que nous affinerons dans un second temps. La mise en parallèle des variables "période de l'enquête" et "département d'origine", par nature qualitatives, s'appuiera sur une Analyse des Correspondances Multiples[173] (ACM), conduite distinctement dans chacune des stations. Pour les besoins de l'analyse, la variable département d'origine a été recodée telle que présentée dans le tableau 4.1, a et b. Le but de l'exercice consiste à identifier les variables "liées" afin d'en interpréter les corrélations. Pour y parvenir, nous allons projeter les individus d'un tableau à une dimension dans un tableau à deux dimensions qui maximisent la variance des différentes variables. Enfin, nous serons en moyen de comparer la position relative des modalités dans le plan de la projection afin d'en interpréter les correspondances.

Origine 7 Laux



[172] A noter tout de même que pour ce calcul de proportion, l'analyse omet volontairement un questionnaire rempli à Saint-Pierre-de-Chartreuse où le répondant déclare appartenir à un groupe de 288 personnes. En effet cette valeur paraît aberrante en comparaison de l'ensemble de l'échantillon. Elle ne se rencontre qu'une seule fois bien que des groupes de grande taille attachés à des comités d'entreprises ou des clubs sont présents dans chaque station. Bien que personne n'appartenant à ce type de collectif n'ait été rencontré aux Sept-Laux, cela n'exclut pas la possibilité qu'il en vienne parfois. D'ailleurs, l'individu se déplaçant avec le groupe rencontré à Saint-Pierre-de-Chartreuse déclare que la station n'est pas la seule qu'ils fréquentent.

[173] Ces analyses statistiques ainsi que les suivantes furent effectuées avec le logiciel ADE 4.

Origine SPC

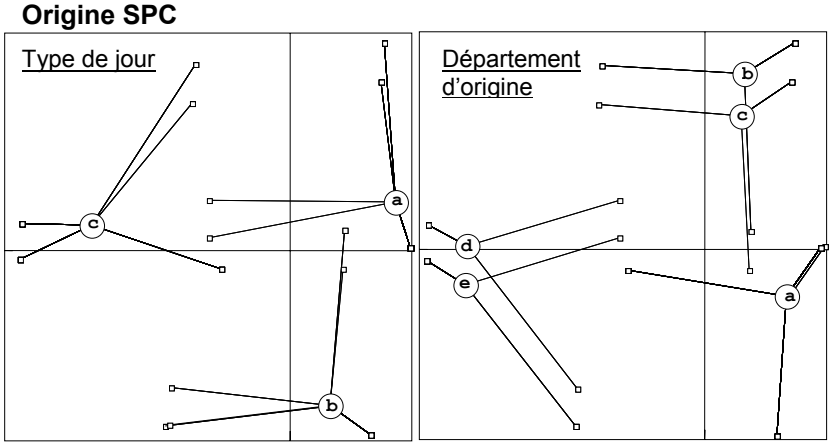


Figure 4.13 : Représentations graphiques des ACM réalisées pour les stations des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse

Tableau 4.3 : Modalités, codes et ratios de corrélation de l'ACM pour les données d'origine des clients aux Sept-Laux et à Saint-Pierre-de-Chartreuse

Origine 7 Laux	Modalités	Codes	Ratios de corrélation Axe 1	Axe2
Type de jour	Week-end	a	0,791	0,612
	Semaine	b		
	Vacances	c		
Département d'origine	Isère	a	0,791	0,612
	Rhône	b		
	Autres départements RRA	c		
	Ile-de-France	d		
	Autres départements	e		

Origine SPC	Modalités	Codes	Ratios de corrélation Axe 1	Axe2
Type de jour	Week-end	a	0,797	0,543
	Semaine	b		
	Vacances	c		
Département d'origine	Isère	a	0,797	0,543
	Rhône	b		
	Autres départements RRA	c		
	Ile-de-France	d		
	Autres départements	e		

Les résultats des ACM nous montrent que dans chacun des cas les deux variables étudiées sont bien représentées sur leurs plans factoriels respectifs. Les représentations graphiques de ces ACM, figure 4.13 (ci-dessus) permettent alors de distinguer des modes de fréquentation relativement différents d'une station à l'autre. Dans chacun des cas, les individus observés se différencient particulièrement bien en fonction de la période d'observation, notamment en fonction des vacances et du week-end. Cependant les groupes privilégiant une période de présence plutôt qu'une autre n'ont pas les mêmes contours aux Sept-Laux et à Saint-Pierre-de-Chartreuse :

- Aux Sept-Laux, nous pouvons relever très clairement la correspondance entre la période de vacances et les personnes originaires d'Ile-de-France, centre relativement éloigné. 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. Ce résultat nous indique une force d'attractivité sur des distances relativement importantes. Les résultats se rapportant aux personnes issues de l'Isère ou des "autres départements

de la Région Rhône-Alpes"[174] ne donnent quant à eux aucune information interprétable.

- 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". Cette différence de distribution par rapport à la station des Sept-Laux souligne l'attractivité de cette dernière. Tout comme les graphiques précédents, le cas des isérois apparaît comme difficilement lisible. Ce constat doit être rattaché à la structure de nos données et à la surreprésentation relative de ce type d'individus dans notre échantillon.

Dans la continuité de ces approches statistiques, nous pouvons également proposer une représentation cartographique des départements d'origine. Trois cartes illustrant cette variable se trouvent dans les pages suivantes de ce document : la première présente l'ensemble des départements de provenance des skieurs quel que soit leur lieu de pratique, la deuxième représente l'origine des personnes interrogées au Sept-Laux et enfin, la troisième, celle des individus enquêtés à Saint-Pierre-de-Chartreuse.

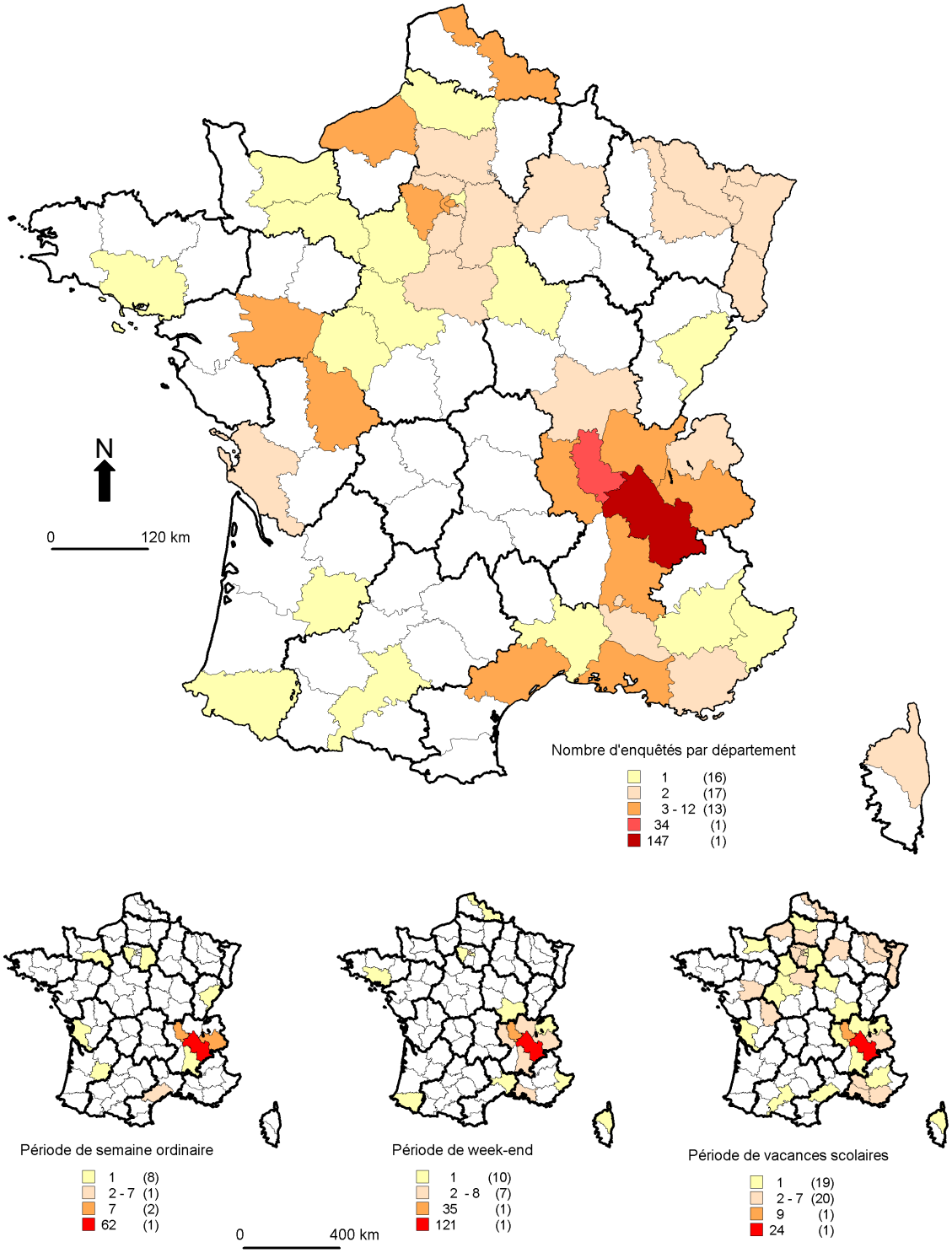
D'un point de vue général, ces cartes recoupent bien les conclusions avancées par l'ACM. En premier lieu, la carte 4.7 qui ne distingue pas les individus selon le lieu d'interview nous indique clairement que deux départements sont des pourvoyeurs de clientèle plus efficaces que les autres : le Rhône et l'Isère. Ce résultat qui souligne l'importance de la clientèle de proximité est d'ailleurs confirmé si l'on s'intéresse à la période des vacances. Tout d'abord, nous constatons qu'une nouvelle fois, ces deux départements occupent une place particulière. Ensuite, nous pouvons noter que les personnes originaires des départements extérieurs à la Région Rhône-Alpe sont plutôt présentes pendant la période des vacances. Cette réalité apparaît clairement à travers le contraste observé selon les différentes périodes d'enquête, en semaine et en week-end. Ces variations nous montrent effectivement tout le poids de la Région, notamment en fin de semaine où le repos dominical permet d'envisager de plus longs déplacements. Cependant, face à ces constats globaux, chacune des stations connaît ses propres spécificités. La comparaison de la carte générale avec les cartes 4.8 et 4.9, sans tenir compte des périodes d'entretien nous montre d'ores et déjà une répartition inégale du total des 48 départements d'origines recensés : 18 sont présents dans chacune des stations, 20 sont propres aux Sept-Laux et seulement 10 à Saint-Pierre-de-Chartreuse.

De manière plus précise, il est possible de caractériser plus précisément la fréquentation de chaque station en les comparant l'une à l'autre. En semaine, chacune des stations ne connaît qu'une fréquentation marginale en dehors de Rhône-Alpes et les isérois constituent le principal pourvoyeur de skieurs. Période d'activité professionnelle, la semaine apparaît comme une période de creux qui n'attire que les populations les plus proches. Considérant la structure socioprofessionnelle des individus présentée ci-dessus, ces cartes soulignent la nature stratégique de l'attractivité auprès des populations proches pour combler ces moments d'inactivité relative des remontées mécaniques, notamment la population

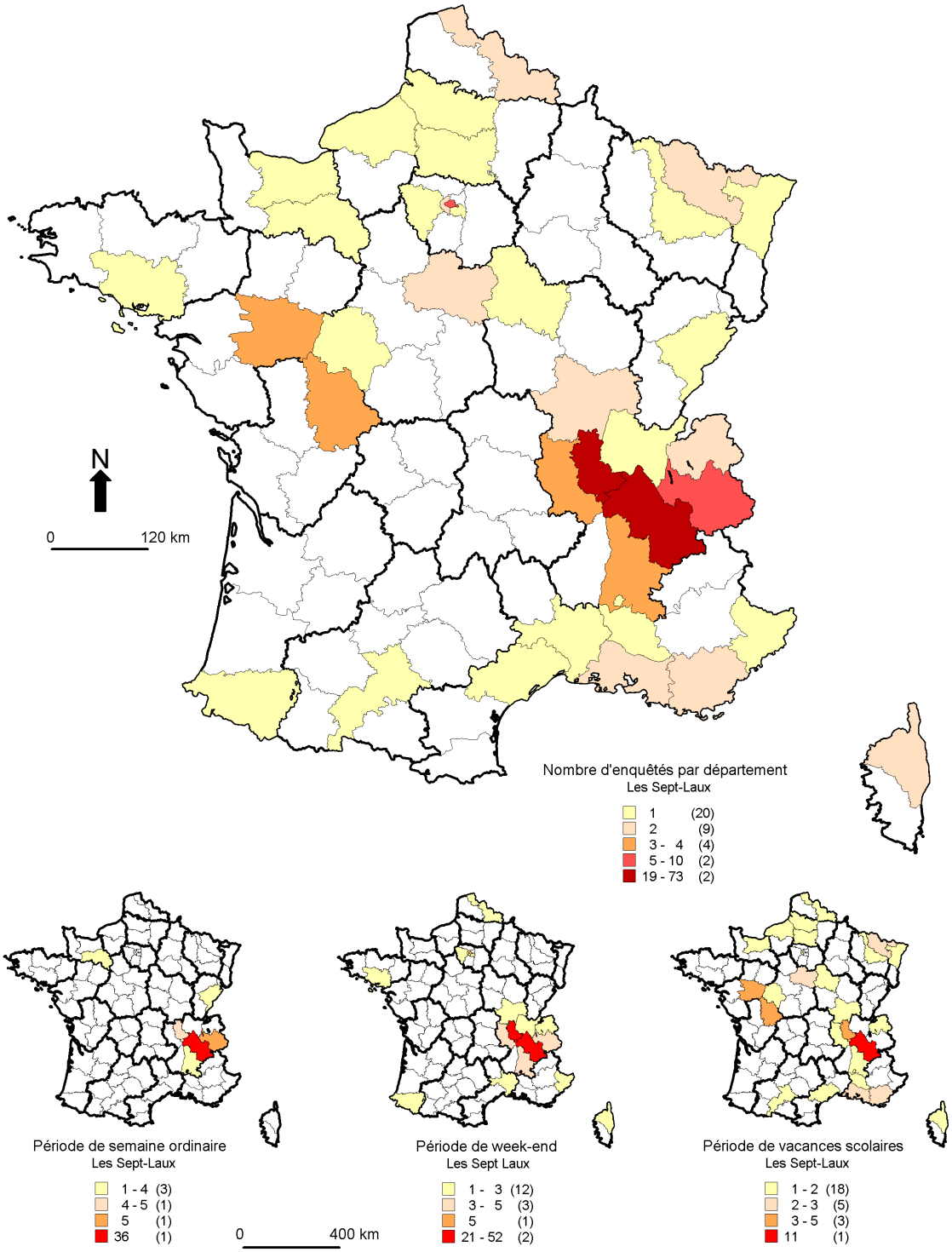
[174] Pour éviter toute ambiguïté, précisons que cette modalité de la variable département d'origine recouvre des réalités différentes en fonction de la station concernée et que l'ensemble des départements de la Région ne sont pas tous représentés. Notamment, aucun ardéchois ne fut interrogé durant la campagne d'enquête.

étudiante. En effet, cette dernière catégorie apparaît comme étant à la fois la plus encline à faire du ski tout en disposant plus facilement de temps libre. La performance des Sept-Laux dans ce domaine est par ailleurs confirmée par le déroulement même de l'enquête puisque même en semaine, il fut aisé de recueillir cinquante questionnaires contrairement à la station chartroussine où seuls trente-huit furent renseignés.

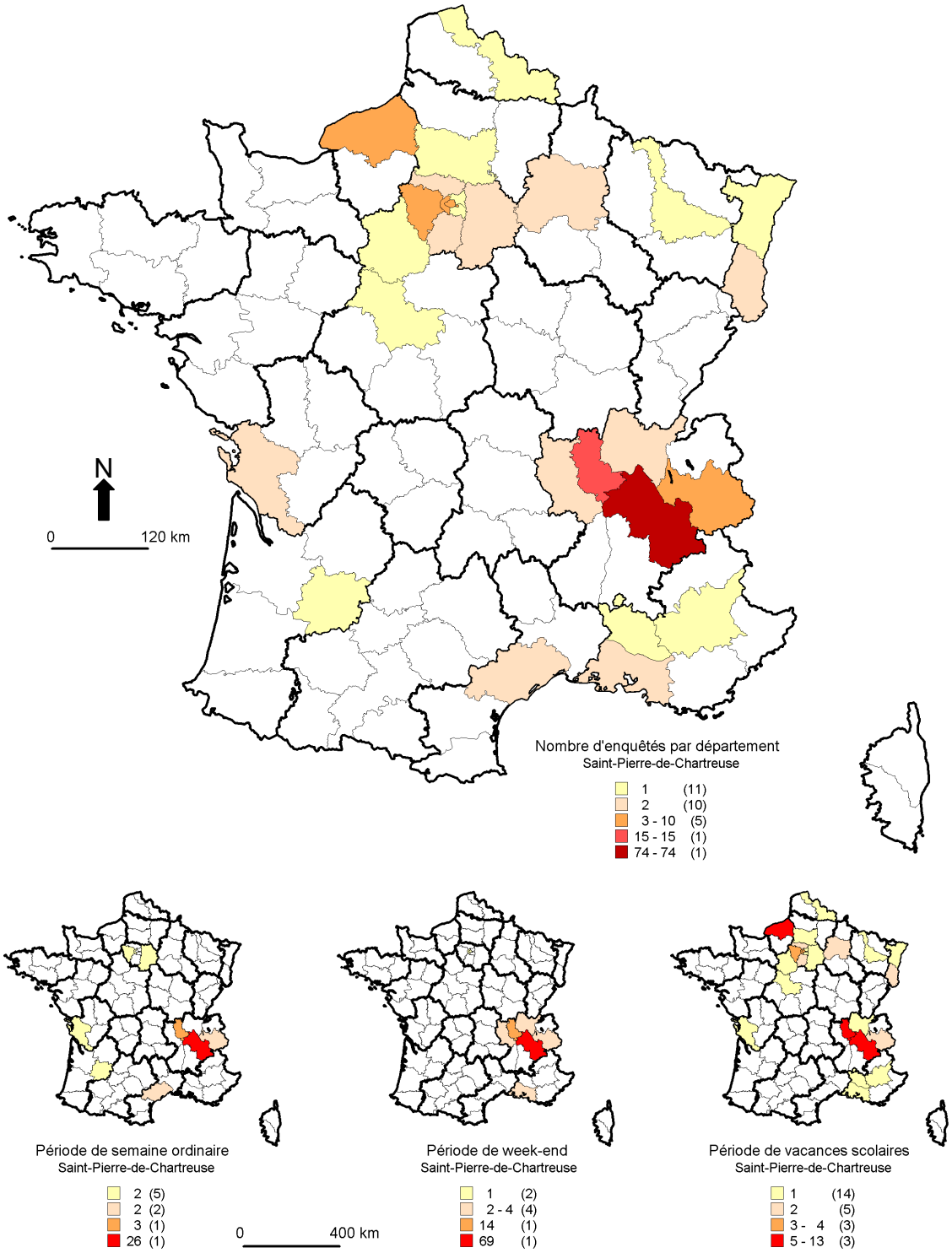
Carte 4.7 : Départements d'origine des personnes enquêtées



Carte 4.8 : Départements d'origine des personnes enquêtées
- Sept-Laux -



Carte 4.9 : Départements d'origine des personnes enquêtées
- Saint-Pierre-de-Chartreuse -



En période de week-end, la carte représentant l'ensemble de l'échantillon nous montre clairement la prédominance des personnes originaires de la Région Rhône-Alpes. Une approche en fonction du lieu d'interview nous apprend par ailleurs que les quelques

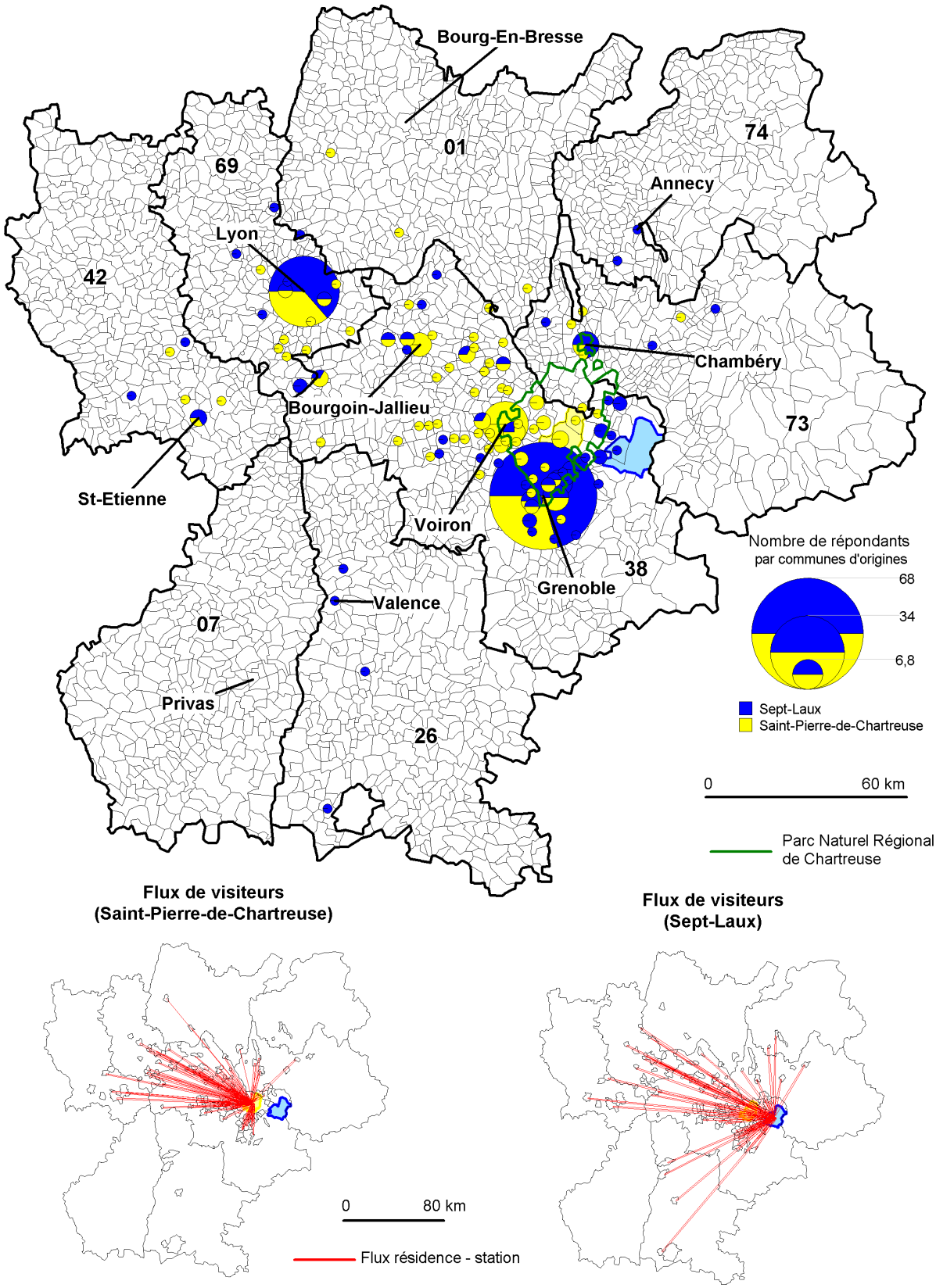
autres départements représentés ne se rencontrent quasiment qu'aux Sept-Laux (ce qui tend d'ailleurs à confirmer les résultats de notre ACM). En effet, l'attractivité de Saint-Pierre-de-Chartreuse semble alors essentiellement dédiée à la proximité avec seulement deux départements hors Rhône-Alpes (Paris et Bouches-du-Rhône) représentés, alors que les Sept-Laux en compte huit, dont certains particulièrement éloignés. Si la station ne constitue pas nécessairement le motif central de leur déplacement[175], le rayonnement de celle-ci les attire là plutôt qu'ailleurs. Cette dernière remarque souligne une nouvelle fois le rôle de la proximité comme facteur de fréquentation des stations périurbaines et les différentes formes prises par cette dernière. En effet, la présence des agglomérations constitue, notamment par la population qu'elles accueillent, un facteur d'attractivité qui rejaillit sur les stations proches. Ainsi, dans un contexte de périurbanisation, le succès d'une station peut également dépendre de sa renommée sur un plan national autant que local.

Enfin, la période des vacances apparaît, logiquement, comme celle la plus diversifiée en terme de provenances et tend à minorer le poids de la Région Rhône-Alpes. Cependant, cette dernière doit tout de même être considérée avec attention puisque les départements rhodanien et isérois demeurent les plus représentés. Cette présence particulièrement forte des isérois explique certainement le manque de lisibilité de leur position au sein des ACM successives. En effet, leur nombre cache des comportements variés difficilement caractérisables en comparaison des autres modalités départementales. Finalement, l'ensemble de ces caractéristiques justifie que nous nous attardions sur le cas de Rhône-Alpes tel que le propose la carte ci-dessous (carte 4.10).

Parmi l'ensemble des communes représentées sur cette carte et pourvoyeuses de clientèle pour chacune des stations, les deux préfectures (également les centres urbains de plus grande dimension) des départements les plus fréquemment cités constituent les principaux lieux de provenance des skieurs. Ces clientèles d'origine urbaine apparaissent comme plus disposées à se rendre aux Sept-Laux qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Ce constat peut également être reporté pour des agglomérations plus lointaines telles que Saint-Etienne ou Chambéry. Dans ce dernier cas, si la distance physique n'est pas proportionnelle, elle est compensée par la structure de l'offre en ski alpin puisque le département savoyard est doté de nombreuses stations. En revanche, bien que la commune soit considérée comme "ville porte" du PNR de Chartreuse, la prédominance des Sept-Laux dans nos observations peut s'expliquer par la qualité des voies de communication. Outre ces principales agglomérations, nous pouvons souligner que la zone de chalandise de Saint-Pierre-de-Chartreuse se compose des centres secondaires, Voiron et Bourgoin-Jallieu dont les populations ont exclusivement été rencontrées dans la station chartroussine. D'un point de vue global, il en va de même en ce qui concerne les individus disséminés dans diverses communes sur le territoire régional. On constate ainsi qu'un plus grand nombre de petites municipalités fournissent des skieurs à Saint-Pierre-de-Chartreuse plutôt qu'aux Sept-Laux. Cependant, malgré une apparente diversité de la clientèle, les cartes de flux résidence – station laissent entrevoir une certaine dépendance à un type particulier d'individu. La représentation "en oursin" constitue une illustration particulièrement pertinente de l'attractivité des stations. La forme qu'il prend en Chartreuse apparaît alors comme particulièrement concentrée vers l'ouest et les clientèles réparties sur l'axe de circulation Grenoble – Lyon. Nous pouvons d'ailleurs souligner que le département drômois, au sud, alimente uniquement les Sept-Laux.

[175] Ce dernier peut notamment être lié à la présence d'amis ou d'une famille proche comme nous le préciserons ultérieurement en étudiant le type de logements choisi par les clientèles en séjour (court ou long).

Carte 4.10 : Communes de résidence des personnes enquêtées
- Région Rhône-Alpes -



2.2.2. Caractérisation des modes de consommation

Suite à cette première approche décrivant les caractéristiques de la clientèle, nous allons nous pencher plus avant sur son séjour et ses activités sur place. Comme nous l'avions précisé en introduction, cette partie de notre enquête fut la plus compliquée à mettre en œuvre et les résultats qui en découlent doivent donc être étudiés avec précaution. Au-delà de données factuelles, l'exercice consiste également à mieux cerner les aspects subjectifs de l'attractivité d'une station sur sa clientèle. Dans cette optique, certains aspects sont particulièrement difficiles à cerner et mouvants en fonction du lieu d'interview[176].

Par-delà ces considérations, un premier élément nous semble déterminant pour mieux saisir les modes de consommation et les différencier en fonction des stations : la durée du séjour. En effet, si nous considérons que la périurbanisation reflète une tendance plus générale des comportements touristiques (COFREMCA, 2003; VIARD, 2000) et plus particulièrement du raccourcissement – morcellement des séjours qui participe à remettre en cause le modèle de développement fordiste, encore faut-il mieux connaître la durée passée en station par les différentes clientèles. Tel que le présente la figure 4.14, ci dessous, le séjour traditionnel lié au ski, soit supérieur à trois jours (cf. les modalités de location de meublés en station), ne semble plus être de mise : plus des trois quarts (76 %) des personnes interrogées n'étaient venues que pour un court-séjour (8 %) ou n'étaient majoritairement que de simples excursionnistes (66 %).

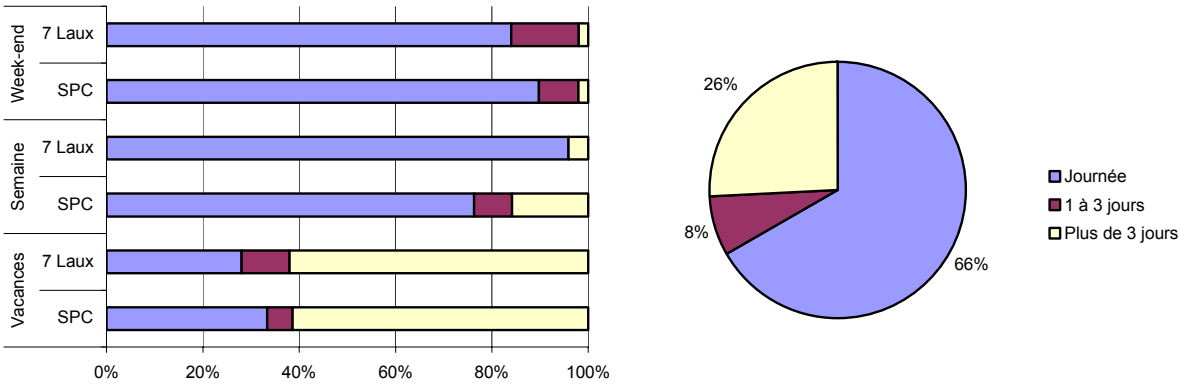


Figure 4.14 : Durée du séjour en station

Cette répartition laisse finalement peu de place à la catégorie des individus en courts-séjours, ce qui s'explique principalement par un phénomène d'alternance entre deux clientèles principales dont la présence dépend de la période d'interview. En période de vacances, les touristes "classiques" occupent les remontées mécaniques qui accueillent habituellement une clientèle plutôt à la journée. En effet, force est de constater que la part du séjour de plus de trois jours tend logiquement à prendre le pas sur les autres en période de vacances scolaires (62 % aux Sept-Laux et 54 % à Saint-Pierre-de-Chartreuse, différence qui s'explique en partie par l'impossibilité de mener des enquêtes durant la même période de vacances). La part des courts-séjours, prise dans cet étau, se révèle être une forme d'ajustement à la marge de la fréquentation du domaine skiable. Elle a effectivement la particularité d'être présente quelle que soit la période considérée, si ce n'est durant la

[176] Pour éclairer le lecteur, des exemples concrets de méprises ou d'incompréhensions entre les enquêtés et l'enquêteur seront présentées ultérieurement, lors de l'étude de la variable "choix de la station" dont les modalités sont particulièrement sujettes à ce phénomène.

semaine aux Sept-Laux. Nous pouvons alors prêter attention à une particularité de la fréquentation en semaine. Le peu de questionnaires qui ont pu être réalisés dans la station chartroussine nous indique une faiblesse de sa fréquentation à cette période malgré un enneigement correct. Si l'attractivité ordinaire de la station semble alors moindre qu'aux Sept-Laux, elle se distingue également par sa capacité à attirer des personnes en séjour. Effectivement, sur les trente-huit questionnaires réalisés alors, trois déclarent un court-séjour et six un séjour supérieur à trois jours, soit un total représentant 23 % contre 4 % aux Sept-Laux (deux individus en long-séjour). De plus, mis en parallèle avec la carte 4.8, ce résultat nous indique que cette force d'attraction joue de manière surprenante sur des clientèles plutôt proches (quasiment tous les questionnaires furent alors renseignés par des personnes originaires de Rhône-Alpes). Ainsi, la station montre une disposition plus affirmée qu'aux Sept-Laux pour attirer des personnes à contre-courant des flux touristiques liés aux vacances scolaires.

Ces différents types de séjour impliquent des comportements de consommation différents, fonction de la durée du séjour. Si cela paraît évident en ce qui concerne les modalités d'hébergement (inexistantes pour une pratique –majoritairement – excursionniste de la station), il est intéressant d'en étudier également les autres formes de dépenses touristiques classiquement liées au séjour. Dans ce sens, nous aborderons tout d'abord de manière globale le choix de la station avant de décliner les dépenses effectuées par les skieurs. Ensuite, nous élargirons notre champ de vision en portant le regard sur les modalités de fréquentation des sites d'études par rapport à l'ensemble des stations périurbaines de Grenoble.

- *Consommations en stations*

  - Le choix de la station

En premier lieu, avant de s'atteler à la description des modes de consommation dans chacune des stations, il convient de comprendre les raisons du choix de l'une plutôt que l'autre. La question était donc directement posée en ces termes. Parmi les modalités les plus sensibles à décrire se trouvent celles se rapportant au cadre et à "l'ambiance" des stations. Nous cherchons par-là à caractériser l'effet de l'ancrage territorial d'une station sur la qualification de son offre de loisirs face à un instrument de production isolé : les clients privilégient-ils plutôt le contexte de leur pratique sportive ou des conditions plus directement liées à son déroulement (qualités intrinsèques du produit ski) ? Ainsi, une des modalités de la variable "choix de la station" (sur les neuf proposées aux enquêtés, figure 4.15 ci dessous[177]) voulait interroger directement la dimension de l'environnement de la station, "qualité du cadre paysager et bâti". Cependant son interprétation par les différents individus se révèle ambiguë et relève de logiques différentes : si à Saint-Pierre-de-Chartreuse, la question était perçue conformément aux attentes de l'enquêteur, aux Sept-Laux, elle était assimilée au cadre plus généralement montagnard en faisant abstraction des équipements liés aux prestations de la station. Au contraire, pour la même variable, la modalité "ambiance de la station" était unanimement assimilée à l'accueil par le personnel des remontées mécaniques[178].

---

[177] La dixième modalité représentée sur cette figure, "familiale", correspond à une modalité proposée spontanément à plusieurs reprises par les personnes enquêtées.

[178] Outre ces précautions interprétatives, il nous faut également préciser que les répondants pouvaient sélectionner jusqu'à quatre modalités à cette question ce qui modifie la répartition globale des réponses au sein de notre échantillon. Par

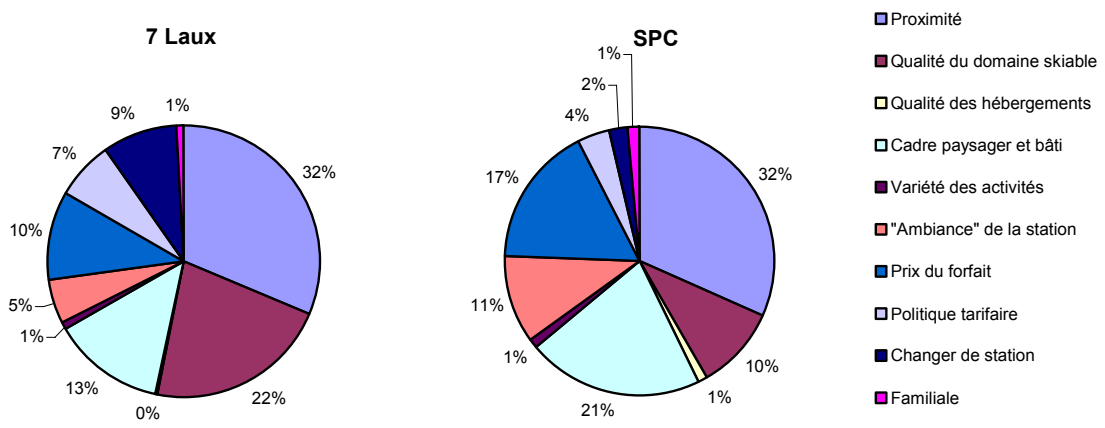


Figure 4.15 : Critères de choix de la station

Comme pouvait le laisser présumer l'objet de notre enquête, le motif pour justifier le choix de la station constituant la modalité la plus citée est la proximité. Elle est d'ailleurs présente dans des proportions équivalentes pour chacune des stations, et c'est à la marge de cette réponse que des distinctions pourront apparaître[179]. Tout d'abord, le produit ski, évalué par la modalité "qualité du domaine skiable", est surtout mis en avant par les clients de la station des Sept-Laux (jouissant effectivement d'une étendue de pistes largement supérieure à la station de Saint-Pierre-de-Chartreuse ainsi que d'un domaine hors-piste réputé localement) où il arrive en deuxième position alors qu'en Chartreuse, il n'est qu'à la cinquième. En revanche, le rapport de force est quasiment inversé pour la modalité "cadre paysager et bâti", et cela malgré son ambiguïté[180]. Notons d'ailleurs que la "qualité de l'hébergement", liée en partie au patrimoine bâti villageois, n'est citée qu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse (confirmant également le constat d'inadaptation à la demande posé par l'ORIL

exemple, la modalité proximité, la plus fréquemment citée apparaît sur la figure 9 comme représentant 32 % de la population étudiée dans chacune des stations. En réalité, cette modalité fut citée par une grande majorité des individus interrogés : aux Sept-Laux, elle est citée par plus de 80 % des individus et à Saint-Pierre-de-Chartreuse par plus de 86 %. La structure relative des réponses, plus ou moins fréquemment citées, nous intéressera donc plus que leur fréquence au sein de notre échantillon. Nous serons d'ailleurs dans cette situation pour la plupart des variables qualitatives suivantes où plusieurs modalités de réponses sont possibles simultanément : les activités des personnes accompagnant celle interrogée, les autres activités hivernales en station, le choix de l'hébergement et les loisirs estivaux.

[179] Une étude plus approfondie en fonction des périodes d'enquête nous apprend d'ailleurs de manière surprenante que cette importance de la proximité est quasi identique durant les vacances (bien que légèrement inférieure). Ce résultat tend à masquer ce qu'on pourrait voir comme un trait caractéristique de la fréquentation de proximité. En réalité, il peut être mis en perspective par l'étude des variables relatives à l'hébergement, ce dernier ne se situant pas nécessairement en station (voire dans certains cas le choix d'un hébergement "en montagne" apparaît comme déconnecté de celui de la station). Dans ce sens la notion même de station, en tant que pôle touristique fournissant l'ensemble des services nécessaires à l'accueil perd de sa pertinence et ne constitue plus un facteur d'attractivité en tant que tel. Dans ce prisme, l'offre neige n'apparaît plus comme une activité majeure au sein des autres prestations proposées en station mais comme une des composantes de l'offre territoriale plus large. Cependant, si dans cette optique le territoire apparaît directement comme un atout pour les sports d'hiver, il peut également se percevoir comme une condition favorable mais non suffisante. Notre enquête se déroulant en station, elle ne permet pas de déterminer l'attractivité hivernale d'un territoire touristique de montagne qui ne proposerait pas une offre de ski.

[180] Ambiguïté jouant plutôt en faveur des Sept-Laux où les personnes interrogées assimilaient ouvertement la beauté du paysage au cadre montagnard beaucoup large (rendue partiellement accessible par l'étendue du domaine skiable desservie par les remontées mécaniques) et non strictement à celui de la station.

conduite aux Sept-Laux[181]). De plus la position relative des deux stations sur la modalité "ambiance de la station" tend pareillement à montrer que l'ancrage local représente un critère de choix primant pour la clientèle chartroussine. Tout comme le domaine skiable, le cadre territorial dans lequel les activités se déroulent constitue un facteur d'attractivité important. La modalité suivante occupant une place importante dans chacune des stations est le "prix du forfait", suivie d'une autre qui lui est directement liée (et se révèle donc légèrement redondante), la "politique tarifaire". Si Saint-Pierre-de-Chartreuse apparaît comme une station peu onéreuse justifiant une fréquentation familiale qui implique des frais de guichet importants, sa politique tarifaire n'est guère mise en avant[182]. Au contraire, aux Sept-Laux, ces deux variables sont relativement proches. Cela s'inscrit dans la logique de sa politique de prix, directement liée à la proximité (forfait permettant de bénéficier des "heures" de ski non consommées) et plus particulièrement dirigée vers sa clientèle étudiante. La modalité "changer de station" présente quant à elle quelques difficultés d'interprétation. Si un faible nombre de réponses nous indique plutôt que la clientèle chartroussine se compose plutôt "d'habitués", le fort taux enregistré aux Sept-Laux peut signifier que sa clientèle soit plus "volatile" mais la nature de la concurrence devra être éclaircie lors de l'étude des autres stations périurbaines fréquentées. Enfin, les modalités restantes, "variété des activités en station" et "familiale", par leur faible effectif montrent que ces critères ne sont pas directement pris en compte par les skieurs. L'absence de la dimension familiale peut paraître inattendue à Saint-Pierre-de-Chartreuse mais il faut nous rappeler qu'il s'agit là d'une réponse spontanée et qu'elle est en partie compensée par le poids accordé au prix du forfait. Aux Sept-Laux, c'est au contraire sa présence qui peut parallèlement sembler surprenante. En l'occurrence, il s'agit d'une recherche d'une station "de petite taille", soit n'offrant qu'un faible nombre de lits en location, pour la période des vacances.

Pour poursuivre cette définition des critères de choix de la station et nous intéresser à la question du produit ski, nous avons voulu préciser les déterminants liés à cette offre à travers une variable "domaine skiable"[183]. Par rapport à la question « quelles qualités font un bon domaine skiable ? », il est possible de constater une similitude dans les critères d'appréciations relevés parmi les skieurs rencontrés : deux éléments priment sur les autres, la variété des pistes (citée respectivement 122 et 127 fois aux Sept-Laux et à Saint-Pierre) et les équipements qui en y donnent accès (99 *versus* 105 réponses). Cependant, en Chartreuse l'étendue du domaine skiable et le nombre de pistes en tant que tel ne semblent pas être un critère déterminant alors qu'ils prennent une plus grande importance aux Sept-Laux (90 et 63 citations de la modalité). En complément de ce critère de taille de l'espace accessible, il nous faut souligner que les Sept-Laux sont également dominants sur une variable citée à la marge, soit la qualité du hors-piste (34 citations contre 13 à Saint-Pierre-de-Chartreuse). Parmi ce type de modalité cité "à la marge", les réponses spontanées enregistrées dans le cas chartroussin présentent la particularité d'avoir trait à la question de l'enneigement du domaine, question non évoquée aux Sept-Laux. Ainsi, certains déclarent avoir choisi Saint-Pierre-de-Chartreuse pour son enneigement et d'autres, réponse

---

[181] Comme nous le préciserons par la suite, les Sept-Laux firent partie du groupe de stations pilotes pour la mise en place de cette procédure.

[182] De fait, durant l'enquête de nombreuses personnes croyant l'enquête réalisée pour le compte de la station, se sont spontanément déclarées insatisfaites par l'évolution des tarifs à Saint-Pierre-de-Chartreuse sans que cela ne puisse être comptabilisé par l'enquêteur.

[183] Les modalités associées à cette variable sont les suivantes : nombre des pistes et étendue du domaine skiable, variété des pistes, dénivelé de descente, Equipements du domaine skiable et temps d'attentes, et, pour finir, qualité du hors-pistes desservi. A ces modalités initiales vient s'ajouter une spontanée : enneigement et travail de la neige.

particulièrement originale, pour la qualité du travail de la neige par les gestionnaires du site (faisant ainsi écho à la remarque ironique de P. HUMBERT, actuel directeur du SIVU Saint-Pierre-de-Chartreuse – Le Planolet, lors des Rencontres Nationales de la Moyenne Montagne[184] comme quoi, faute de canons, il pourrait vendre de la neige "bio"). Dans le contexte de l'enquête, ces réponses spontanées nous indiquent non seulement que la clientèle des stations n'est pas imperméable au discours ambiant de l'aménagement du territoire (nécessité de reconversion de l'offre neige, notamment portée par le Conseil Général de l'Isère) mais témoigne également d'une forme de militantisme (défense de la qualité de l'offre) chez les skieurs chartroussins.

- Les activités en stations

Le choix de la station effectué, nous nous sommes intéressés aux comportements des individus. Leurs environnements de consommation respectifs peuvent-ils être caractérisés ? Pour apporter des éléments de réponse à cette question, notre approche s'intéressera plus à des variables qualitatives plutôt que quantitatives, en évaluant les dépenses de loisir. Dans ce sens nous avons identifié deux variables : les activités choisies par les autres membres du groupe, figure 4.16, et celles pratiquées par la personne interrogée durant l'hiver et dans la station où elle se trouvait, figure 4.17 (la consommation estivale sera abordée ultérieurement).

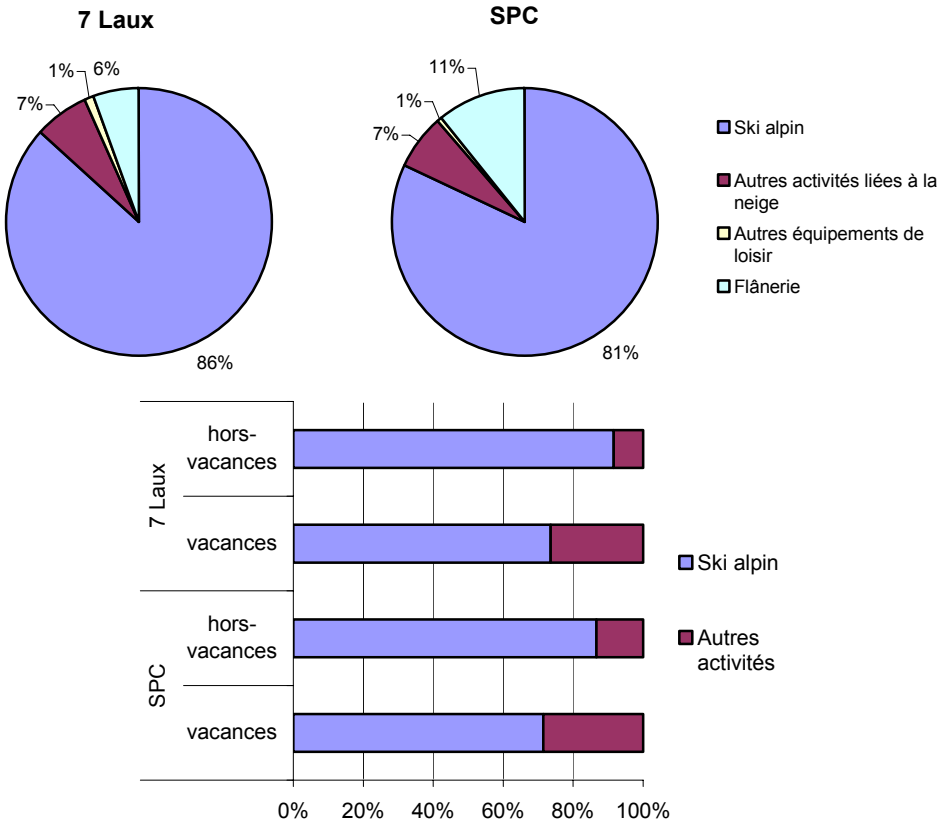


Figure 4.16 : Activités des autres membres du groupe

La comparaison des deux premiers graphiques se révèle relativement aisée. En effet, tous deux présentent une structure similaire : pour une écrasante majorité des gens, si

[184] Quatrièmes Rencontres Nationales de la Moyenne Montagne, 10 novembre 2005, Hauteville-Lompnès (Ain).

un membre du groupe pratique le ski alpin, alors ceux qui l'accompagnent font de même[185]. Cette statistique paraît conforme aux résultats recensés en station pendant les périodes de vacances par l'enquête permanente SDT (2003)[186]. Cependant, ce rapprochement de chiffres doit tenir compte des spécificités des enquêtes pour être appréhendé. Notre démarche s'intéresse plutôt à un laps de temps réduit au moment de l'interview là où le dispositif SDT s'intéresse au séjour sans préciser quelle place relative chacune d'elle occupe sur l'ensemble du séjour : une personne ne pratiquant le ski qu'à la marge est ainsi comptabilisée (ce qui conduit à une sur-évaluation de cette pratique). La photographie de l'instant que nous proposons révèle des schèmes de fréquentation alternatifs. Le graphe d'activités hors-vacances / vacances nous apprend ainsi que si cette proportion est respectée durant la première période, la pratique du ski est moins présente chez des personnes en séjour puisque près de 30 % privilégient d'autres activités durant les vacances.

La pratique du ski généralisée à l'ensemble du groupe semble donc être une caractéristique de la fréquentation de proximité : les personnes qui se rendent en station pour un laps de temps limité le consacrent en premier lieu au ski et donc au fonctionnement des remontées mécaniques. La différence de comportement durant les vacances souligne quant à elle l'importance des activités alternatives proposées en station et cela que ce soit aux Sept-Laux ou à Saint-Pierre-de-Chartreuse sans que cela soit directement lié à la nature de ces activités. Cependant, les graphes sans distinction de période nous fournissent une piste d'interprétation. En effet, si la proportion de groupes ne faisant que du ski est légèrement supérieure aux Sept-Laux, la différence se joue essentiellement sur la proportion de personnes "flânant" en plus grand nombre en Chartreuse. Cette modalité revêt un caractère général et indique plus qu'une autre la consommation d'un lieu et d'une ambiance dans leur ensemble. Dans ce sens, le support territorial de Saint-Pierre-de-Chartreuse semble être plus attractif pour les groupes ne comportant pas que des skieurs (le graphique vacances / hors-vacances nous montre d'ailleurs que la part de non-skieurs est toujours légèrement supérieure pour la station chartroussine).

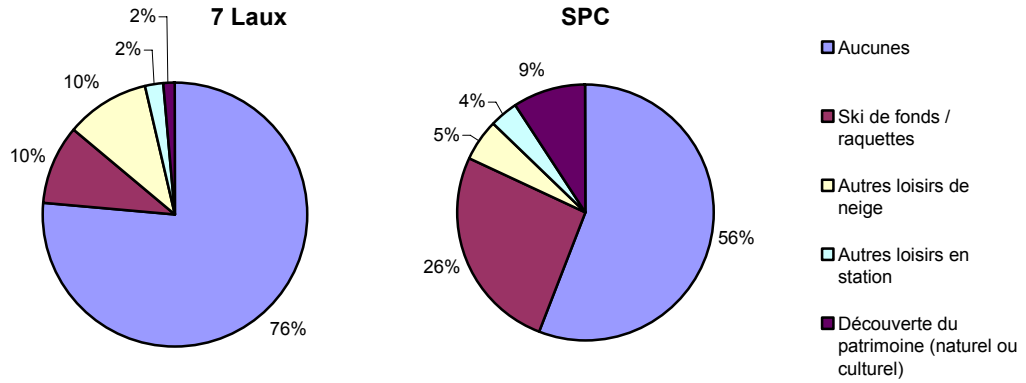


Figure 4.17 : Autres activités hivernales de la personne enquêtée dans la même station

Ce rôle du territoire dans la caractérisation de l'offre d'une station par rapport à l'autre est également visible au sein de la diversité des activités qu'un même individu pratique durant l'hiver au lieu même où nous l'interrogeons. Du point de vue de la

[185] Sous ce vocable "ski alpin", nous désignons en réalité l'ensemble des formes de glisses de descentes liées à l'usage des remontées mécaniques, snowboard, patinettes ou autres.

[186] La 5ème édition des *« Chiffres clefs du tourisme de montagne en France »* (ODIT-France), page 15 qui indique que près de 80 % des nuitées génèrent une consommation de ski.

figure 4.17, les modes de consommation sont radicalement différents selon la station considérée. Si la mono-activité ski constitue un mode dominant dans chacune des stations, il ne l'est pas dans les mêmes proportions : plus des trois quarts des réponses aux Sept-Laux et "seulement" 56 % à Saint-Pierre-de-Chartreuse. La place libre pour d'autres activités s'en trouve donc logiquement renforcée. Ainsi, l'offre neige alternative à la descente, la version occupe plus du quart des réponses récoltées. Ce résultat souligne les efforts de développement de ces activités notamment soutenues par le PNR de Chartreuse ou faisant l'objet d'une offre à cette échelle (liaison des domaines de ski de fond sur le massif). La modalité "autres loisirs de neige" était quant à elle déclinée selon les équipements du domaine skiable desservi par les remontées mécaniques complétant l'offre de descente (snowpark, half-pipe, espace de bosses, etc…). Contrairement au ski de fond ou aux raquettes qui peuvent s'assimiler à des formes de pratiques douces[187] des sports de neige, les "autres loisirs" nécessitent donc de nouveaux équipements et s'inscrivent plus directement dans la continuité du produit ski alpin que comme une alternative. Ils représentent 10 % des réponses aux Sept-Laux et viennent donc renforcer sa dimension de station mono-activité dont elle constitue essentiellement une forme de valorisation destinée à accroître son attrait auprès des populations étudiantes proches[188]. L'attrait porté par les visiteurs à la découverte du patrimoine constitue une autre différence entre les deux stations, soulignant une nouvelle fois le lien entre l'offre strictement liée au ski et l'offre territoriale plus large. En revanche, les "autres loisirs en station" rencontrent un écho équivalent et marginal. Plus que la concentration des prestations, c'est donc l'accès aux loisirs "neige" qui quels que soient les facteurs territoriaux considérés dans l'offre, la dimension "neige" demeure centrale dans l'offre de loisir.

- Restauration et hébergement

Outre les activités de loisir, notre enquête s'est également intéressée aux dépenses destinées à répondre à des besoins ordinaires tels que la nourriture ou, pour les personnes non-excursionnistes, l'hébergement. Cette dernière variable ne concernant finalement qu'une partie marginale de notre échantillon, elle ne sera étudiée que dans un second temps.

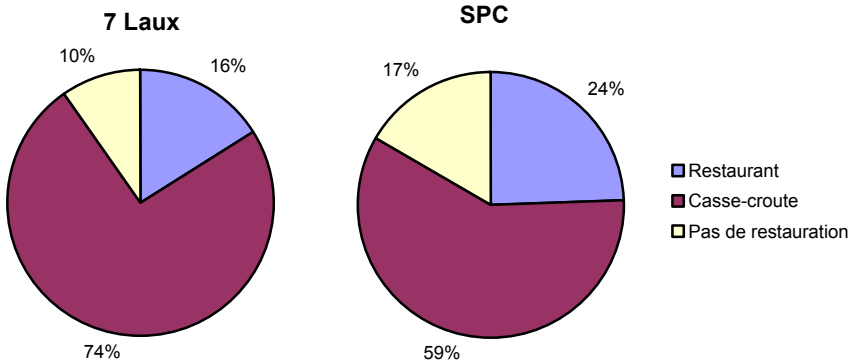


Figure 4.18 : Type de restauration choisie par les personnes enquêtées

[187] Si cette assertion se discute certainement au vu des conditions de pratique (proximité plus ou moins grande des espaces naturels), de l'importance des flux de visiteurs qu'elle génère et la façon dont ils se répartissent sur un territoire, ces formes de loisirs n'impliquent pas directement d'équiper et de transformer des milieux naturels.

[188] Comme nous y reviendrons lors de notre étude de cas, afin d'attirer également cette clientèle, Saint-Pierre-de-Chartreuse entend développer prochainement le même type d'espace "nouvelles glisses"

A travers ces deux variables, nous voulions préciser dans quelle mesure la fréquentation de proximité entraînait une consommation sur place. Dans ce sens, nous avons choisi d'étudier en priorité la restauration mais également d'aborder la question des achats annexes, mais de manière plus légère. Ainsi, les figures suivantes présenteront tour à tour les types de consommation choisis par les enquêtés (figure 4.18), les modalités de leur achat de nourriture (figure 4.19) et enfin la figure 4.20 élargira notre champ de vision aux "autres achats".

Tout comme pour la variable "activités des accompagnants" (figure 4.16), il paraît difficile de caractériser clairement des profils de consommation propres à chacune des stations sur la base de la variable "type de restauration". En effet, dans les deux cas, le "casse-croûte" est largement privilégié et les modes de restauration suivants sont présents dans des ordres identiques. S'il existe une différence de proportion du groupe des mangeurs de casse-croûte selon la station (différence de 15 %), cette dernière se répartit équitablement entre les personnes mangeant dans un restaurant et celles manifestant la volonté de ne pas manger sur place. A noter tout de même que les 24 % ayant choisi le restaurant ont spontanément et fréquemment cité le restaurant d'altitude de La Scia (Saint-Pierre-de-Chartreuse) qui jouit d'une attractivité certaine sur les skieurs. Il nous faut par ailleurs remarquer que ce mode de sustentation est indépendant de la période d'interrogation et que les variations alors constatées dépendent plus du type de clientèle décrit en première partie. Ainsi, la comparaison entre les périodes de semaine apporte quelques pistes de réflexions intéressantes. Aux Sept-Laux, le sandwich règne en maître avec près de 80 % des enquêtés qui le privilégient alors que le restaurant ne concerne plus que 8 % de l'échantillon, résultats à mettre en parallèle d'une fréquentation par les étudiants des agglomérations proches. A Saint-Pierre-de-Chartreuse, nous pouvons en revanche établir un constat complètement inverse puisque avec 55 % de réponses, la population se contentant d'un casse-croûte est à son plus faible effectif. La part des personnes faisant le choix du restaurant demeure quant à elle relativement stable quelle que soit la période et les variations s'amortissent donc plutôt sur la part des individus qui ne mangent pas en station et préfèrent une fréquentation à la demi-journée. La fréquentation de proximité dans cette station se caractérise donc de nouveau par un morcellement des séjours et non par un mode de restauration.

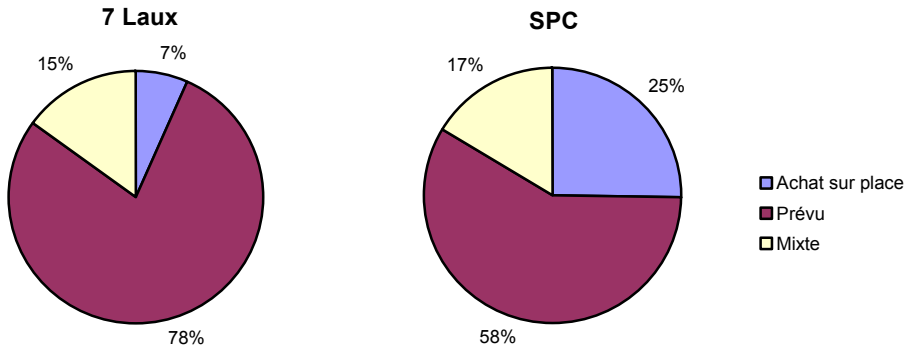


Figure 4.19 : Confection du "casse-croûte"

Afin d'affiner cette première approche, nous voulions qualifier les choix des acteurs au sein de chaque catégorie. La modalité "restaurant" renvoyait donc à une nouvelle variable "choix de la restauration" proposant les modalités "restauration rapide", "classique (fondue, tartiflette, raclette)", "terroir" ou "aucune". Cependant, vu le faible nombre d'individus privilégiant le restaurant et le peu de variation en fonction du lieu d'enquête, cette

variable a finalement été écartée de notre réflexion. Les modalités d'achat des ingrédients nécessaires à la confection d'un pique-nique se révèlent quant à elle plus parlantes.

La répartition globale des réponses représentée par la figure 4.19 peut paraître relativement proche de la précédente figure commentée. La modalité "prévu" indiquant une absence de dépense liée au sandwich apparaît comme largement majoritaire dans chacune des stations. La différence majeure avec la figure 4.18 se trouve en fait dans la nature des modalités alternatives. Ainsi, si la modalité "pas de restauration" signifiait une absence de dépense, ici, "achat sur place" et "mixte" désignent des comportements d'achat, certes à des niveaux différents, mais qui ont tout de même le mérite d'exister. Dans cette situation, les modes d'achat des ingrédients nécessaires à la préparation d'un casse-croûte nous indique une propension à consommer plus grande à Saint-Pierre-de-Chartreuse qu'aux Sept-Laux, résultat d'autant plus flagrant en fonction des périodes étudiées. En effet, dans cette dernière, la période des vacances se montre plus propice à l'achat sur place qui concerne alors 23 % de l'échantillon (ce qui est cohérent avec un séjour plus long lié avec un hébergement éloigné de son lieu de résidence) alors qu'elle est quasi inexistante en week-end ou en semaine. Cependant, cette part reste très minoritaire (même combinée avec la modalité mixte représentant tout de même 26 % de l'échantillon) par rapport à la modalité "prévu", surtout en comparaison de Saint-Pierre-de-Chartreuse où les modalités "achat sur place" et "prévu" ont une répartition équivalente de 38 % au sein de la population étudiée.

Dans le but de prendre en compte la consommation de manière plus large, la variable "autres achats" se décomposait en deux temps : l'un visant à catégoriser grossièrement selon les modalités représentées à la figure 4.20 et l'autre, "libre" afin de reconstruire des catégories par la suite. Cependant, les réponses à cette question apparaissent comme particulièrement ambiguës : les personnes, perturbées par l'absence de choix pré-formulés ne donnent que des réponses vagues peu exploitables[189].

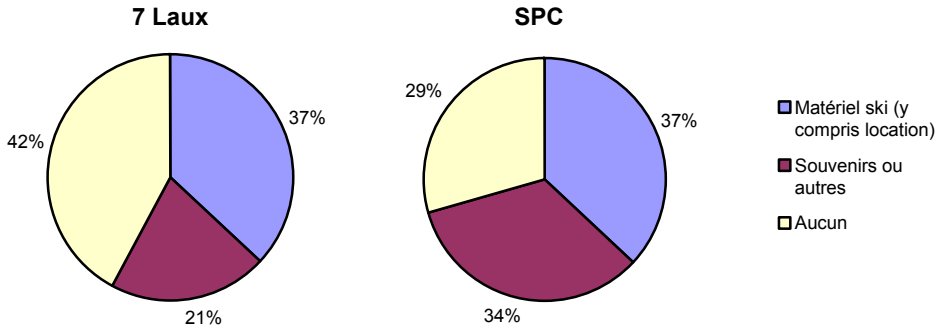


Figure 4.20 : Autres achats effectués en station

La figure 4.20, bien que ne présentant que des grandes catégories de consommation, permet de réaffirmer le constat précédent. Les individus se rendant à Saint-Pierre-de-Chartreuse ont une propension à consommer sur place plus importante. En effet, si des proportions identiques d'individus déclarent louer leur matériel ou effectuer des achats complémentaires et nécessaires à la pratique du ski alpin la répartition de la part résiduelle (63 % tout de même) est déséquilibrée entre les modalités "aucun achat" et "souvenirs ou

[189] Associée à la modalité "souvenir ou autres" de la variable "autres achats", la question « pouvez vous préciser ? » fut de nombreuses fois renseignée par la réponse vague "des souvenirs", signe que si l'achat a été envisagé, son objet n'est pas nécessairement fixé. La réponse la plus intéressante aurait sans doute été "bar / café" mais son manque de spontanéité laisse entrevoir un biais lié aux incitations (variables) de l'enquêteur, sous forme de proposition, pour mettre en avant cette réponse.

autres". Si cette dernière prend le pas sur l'autre dans la station chartroussine, la situation est inversée aux Sept-Laux.

Dans le domaine de l'hébergement, cette vision de la réalité peut également être observée mais elle peut faire l'objet d'une interprétation différente, plus liée à la proximité des agglomérations. Une première variable avait pour but de "débroussailler" le terrain en distinguant trois grandes catégories d'hébergement : soit marchand (tous types locatifs confondus), soit en résidence secondaire, soit chez de la famille ou des amis, modalités représentées sur la figure 4.21 ci-dessous. Bien entendu, cette variable ne concerne que les personnes se déclarant en séjour (court ou long). Par la suite, seules les questions de l'hébergement marchand et des résidences secondaires seront abordées. En effet, les variables de critères de choix et de localisation de cet hébergement nous semblent particulièrement contraintes dans les cas d'un hébergement par la famille. Dans ce cas, le motif même du séjour, entre la présence de la station et l'existence d'un lien affectif, doit être discuté (ce qui donne alors une place particulière aux concentrations urbaines de population dans les agglomérations environnantes).

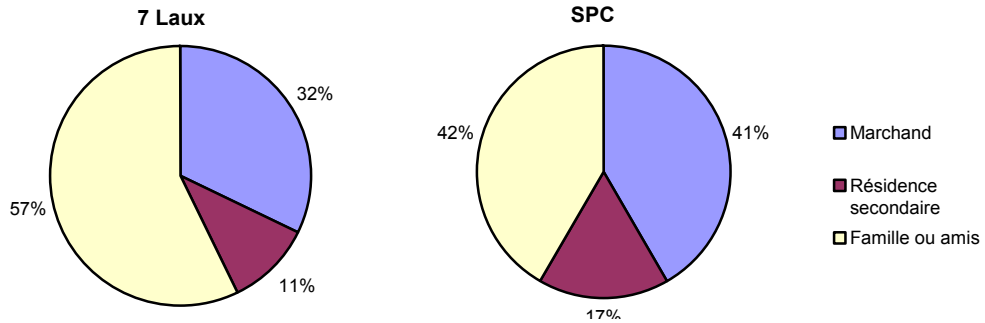


Figure 4.21 : Type d'hébergement des personnes se déclarant en séjour (court ou long)

Les types d'hébergement rencontrés dans chacune des stations se répartissent de manières quelques peu différentes. Aux Sept-Laux, le logement familial ou par des amis représente plus de la moitié de notre échantillon. Bien que cette modalité soit également dominante à Saint-Pierre-de-Chartreuse, elle est beaucoup plus contrebalancée par son pendant marchand. Dans tous les cas, les individus se rendant en Chartreuse semblent plus enclins à choisir une forme d'hébergement locative. Plus qu'aux Sept-Laux, cette clientèle semble donc avoir pour motif direct la recherche d'une destination touristique. Ce résultat souligne le rôle de la périurbanisation dans la définition des modes de fréquentation des stations et se révèle particulièrement lisible si on le ventile sur les différentes périodes d'entretien. Durant les vacances scolaires, le poids des agglomérations et de la population qu'elles concentrent semble bien présent dans la mesure où, dans les deux stations, une majorité des skieurs interrogés déclarent venir dans ces stations parce que de la famille ou des amis à eux habitent à proximité et leur fournit un hébergement. L'étude du rapport hébergement marchand / famille ou amis se décompose alors comme suit : aux Sept-Laux, 12/23 et à Saint-Pierre-de-Chartreuse, 16/17. La différence de taille entre chacun des groupes, plus grande aux Sept-Laux qu'en Chartreuse, laisse penser que la station chartroussine attire plus facilement une clientèle éphémère pour laquelle le ski est une activité parmi d'autres dans leur séjour et pas une fin en soi. Ce premier regard porté sur l'hébergement nous indique de manière plus générale que le concept de station, lieu de concentration des loisirs et services complémentaires perd de sa pertinence, avec l'affirmation d'une disjonction entre le lieu des loisirs et celui du logement. Pour aller plus loin dans cette optique, nous nous sommes intéressés à la localisation des locations et résidences secondaires.

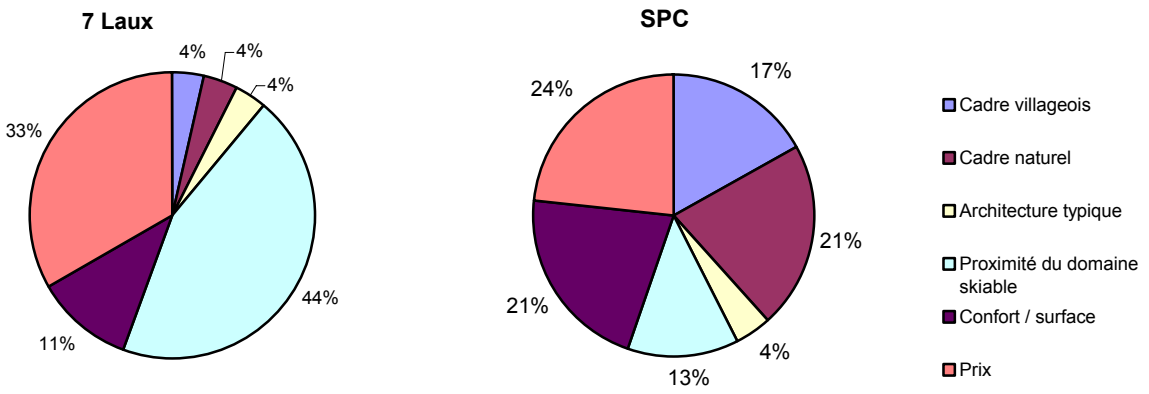


Figure 4.22 : Lieux d'hébergement – hébergements marchands et résidences secondaires

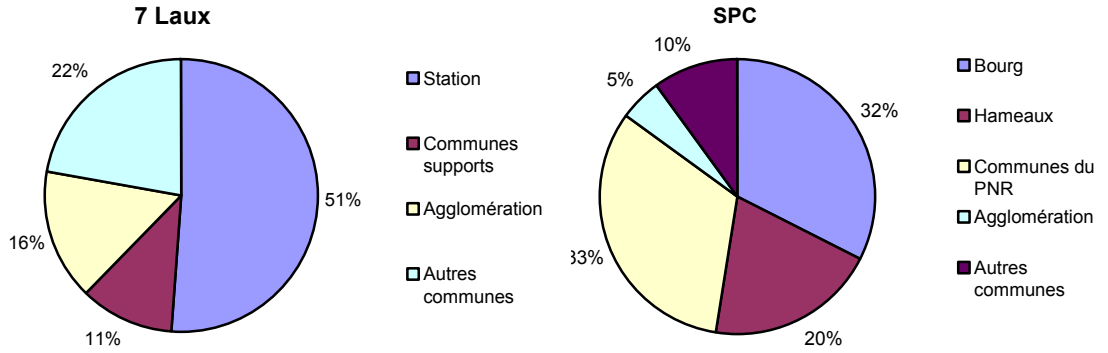


Figure 4.23 : Critères de choix des hébergements – hébergements marchands et résidences secondaires

La structure héritée de la construction des stations rend difficile une comparaison entre les différents lieux d'hébergement. Dans notre interprétation de ces résultats de l'enquête, nous considérerons notamment que le bourg de Saint-Pierre-de-Chartreuse peut être considéré comme l'espace de la station et ses hameaux seront assimilés aux communes supports des Sept-Laux. La catégorie des agglomérations quant à elle ne pose aucun problème. Enfin, la dimension PNR est totalement absente aux Sept-Laux et il est difficile d'imaginer une catégorie "massif" équivalente vu la disproportion entre la Chaîne de Belledonne et la Chartreuse. Dans ce cadre, la part résiduelle "autres communes" désigne essentiellement les lieux d'hébergement les plus lointains.

En écho à nos analyses des critères de choix de la station (figure 4.15), les figures 4.22 et 4.23 nous montrent le domaine skiable des Sept-Laux comme une de ses principales sources d'attractivité : le logement dédié au tourisme se situe majoritairement dans la station et la raison principale de ce choix réside dans la proximité du domaine skiable. Au contraire, la localisation des hébergements à Saint-Pierre-de-Chartreuse apparaît comme globalement plus diversifiée. Trois zones tendent cependant à prendre le pas sur les autres : le PNR, le bourg et ses hameaux. Si la concentration services – loisirs constitue en tant que telle un facteur d'attractivité (le bourg accueille près d'un tiers des touristes enquêtés) elle ne suffit pas à comprendre le fonctionnement réel des remontées mécaniques. Ce dernier repose tout d'abord sur le contexte territorial du PNR, premier lieu d'hébergement des individus en séjour qui font du ski à Saint-Pierre-de-Chartreuse[190]. De

[190] Parmi les communes internes au PNR, nous pouvons remarquer que celles de la vallée des Entremonts (et plus particulièrement Saint-Pierre-d'Entremonts) apparaissent fréquemment : si cette partie du territoire cartusien semble

plus, 20 % des touristes interrogés, tout en étant logés sur la commune support de la station choisissent de louer dans ses environs immédiats. Ce phénomène de logement aux alentours de la station est moins visible aux Sept-Laux où les "communes supports" n'accueillent qu'une faible part des touristes. Parallèlement, les "autres communes" prennent une place importante au sein de la population étudiée, contrairement au cas chartroussin. Mais cet écart doit être considéré avec précaution : le structure PNR jouant un rôle de "tampon" entre le village et les "autres communes" n'a pas d'équivalent en Belledonne et cette dernière modalité est donc mécaniquement surévaluée aux Sept-Laux. La différence de proportion des touristes hébergée en "agglomération" entre une station et l'autre se révèle plus parlante. Si dans le cas de Saint-Pierre-de-Chartreuse cette dernière apparaît comme véritablement marginale (5 %), dans le cas des Sept-Laux, cette clientèle représente 16 % des touristes enquêtés.

La forme même que prennent les hébergements permet de caractériser des modes de fréquentation des stations. En Chartreuse, cette dernière station dépend d'un territoire plus large que celui de sa seule autorité de gestion et constitue un atout pour le tourisme sur l'ensemble du massif : nous sommes ainsi en présence d'un dialogue entre deux formes d'attractivités complémentaires et qui se répondent. Les critères de choix de ces hébergements confirment d'ailleurs cette première approche. D'un point de vue global, la répartition des différentes modalités apparaît comme plus homogène qu'aux Sept-Laux : les quatre plus importantes s'étalent sur une fourchette représentant entre 17 et 24 % de notre population. Parmi celles-ci, deux se rapportent plus au cadre, naturel et villageois, qu'au logement lui-même ou à son insertion dans une station de sports d'hiver. Contrairement à la station de Belledonne, le domaine skiable apparaît comme marginal dans le choix des touristes. Les deux modalités majoritaires suivantes mettent plutôt en avant les caractéristiques intrinsèques de la location : prix et confort. En comparaison, aux Sept-Laux, seul le critère de prix est réellement désigné et le confort des logements passe au second plan. Plus généralement, dans cette station, les critères autres que le prix du logement relativement à sa proximité des équipements de ski sont marginaux. Les Sept-Laux apparaissent alors comme une destination essentiellement centrée sur la pratique du ski : dans ce sens, elle possède non seulement une capacité d'attractivité propre[191] qui lui donne une certaine autonomie mais le fonctionnement des remontées mécaniques repose également sur sa capacité à attirer des populations en séjour ailleurs, notamment dans les communes urbaines proches, et pratiquant le ski à la journée.

- Fréquentation estivale des stations

En complément de notre approche des modes de consommation durant la saison hivernale, notre enquête s'est également attachée à décrire les modes de fréquentation estivaux. Il s'agira tout d'abord de distinguer globalement les stations selon qu'elles constituent une destination à cette période ou pas, telle que le représente la figure 4.24 (ci-dessous). Ainsi, cette variable apparaît clairement comme un critère de discrimination de la stations chartroussine et des Sept-Laux : si dans le premier cas le lien de fréquentation entre les saisons apparaît comme relativement fort avec plus de la moitié de l'échantillon concerné, cette part se réduit à moins d'un quart dans le second cas.

---

apprécié comme lieu d'hébergement touristique, il donne au Planolet un rôle stratégique de "porte d'entrée" sur le domaine de Saint-Pierre

[191] Cependant, cette capacité d'attractivité repose plus sur le prix des logements que sur leurs qualités intrinsèques et ce modèle de développement paraît particulièrement limité face à une demande croissante pour des logements de qualité.

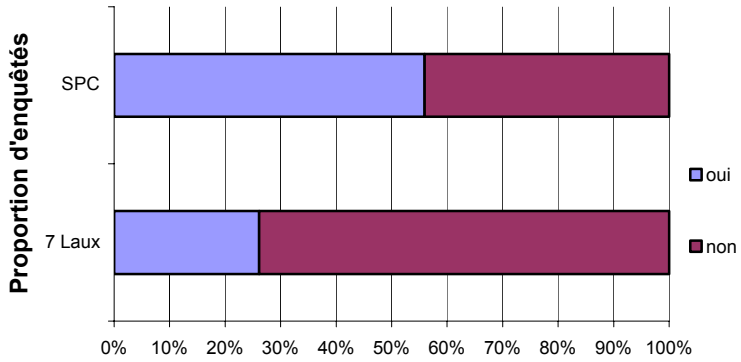


Figure 4.24 : Personnes enquêtées fréquentant également la station durant la période estivale

Cependant, l'interprétation de ce résultat est plus complexe qu'il n'y parait. En effet, au-delà du cadre du questionnaire, les remarques des personnes enquêtées montrent que faute d'équipements structurants, la station est plus difficilement identifiée. Notamment, dans le cas de Saint-Pierre-de-Chartreuse, la distinction avec le PNR semble particulièrement floue et de nombreuses personnes ont répondu « oui » à cette question tout en affirmant venir « se balader en Chartreuse ». Dans le cas des Sept-Laux, au contraire, la station paraît plus clairement identifiée, mais elle ne demeure qu'un point de départ donnant accès au massif de Belledonne sans pour autant impliquer des pratiques internes à la station. La figure suivante propose une approche exploratoire de ces activités.

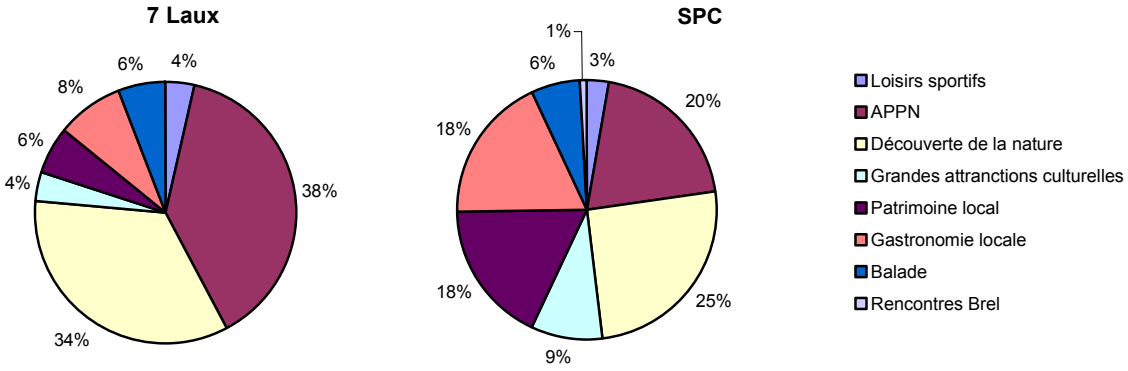


Figure 4.25 : Activités pratiquées en été

Une des difficultés de formulation des modalités de la variable "activité estivale" réside dans la distinction entre les activités liées à la présence de la station et à des équipements de loisirs spécifiques qui y sont associés et le cadre plus large auquel cette dernière donne accès. Dans cet objectif, notre enquête fait directement appel à la subjectivité des personnes interrogées : s'intéressant toutes deux aux activités sportives (cette dimension étant centrale dans la définition d'une station de montagne), les premières réponses possibles se différencient selon qu'elles mettent en avant leur lien à l'environnement ou pas. De fait, dans chacune des stations, en été, la dimension naturelle prime sur la présence d'équipements : la modalité "loisirs sportifs" se révèle très faiblement représentée avec moins de 5 % de l'échantillon concerné alors que les "APPN"[192] se placent parmi les plus fréquemment citées. Ce résultat peut d'ailleurs être complété par la fréquence d'apparition de la réponse spontanée "balade" qui apparaît plus que certaines modalités proposées. De plus, il est également confirmé par la forte représentation modalité suivante

[192] Activités Physiques de Pleine Nature.

désignant les activités de "découverte de la nature" ou plus que la dimension sportive, l'environnement constitue le motif de la pratique. Plus généralement, la forme de la figure 4.25 rappelle celle de la figure 4.23 (critères de choix des hébergements) : deux modalités sont particulièrement citées aux Sept-Laux alors que la répartition paraît plus équilibrée à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Cependant, comme nous l'avons remarqué précédemment, la notion de station est moins bien pertinente pour la clientèle estivale. Ainsi, dans la station chartroussine, il n'est pas surprenant de voir les modalités ayant trait au patrimoine naturel contrebalancées par le poids de celles se rapportant au patrimoine culturel, soit le "patrimoine local" et la "gastronomie locale". Cette diversité d'activités, mise en perspective par une forte relation entre les fréquentations hivernales et estivales, souligne une nouvelle fois le lien étroit entre l'offre de loisir en station et l'offre territoriale plus large.

- *Consommations de stations*

Afin d'élargir notre point de vue, notre enquête s'est également intéressée à la consommation de chacune des stations dans leur globalité. Dans ce cadre, deux dimensions seront abordées : il s'agira tout d'abord d'évaluer la fidélité des personnes interrogées à chacune des stations et ensuite d'étudier plus largement les modes de fréquentation des autres stations périurbaines de Grenoble.

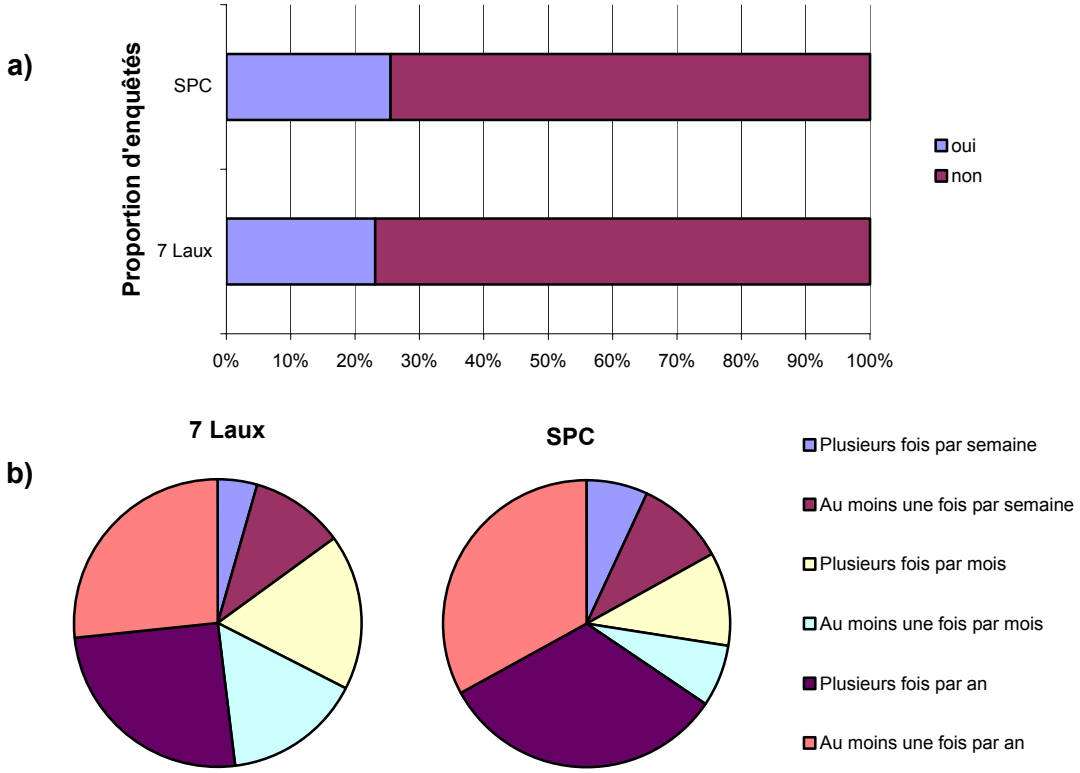


Figure 4.26 : Fidélité aux stations étudiées

Notre approche de la "fidélité" des clientèles de chacune des stations s'est déroulée en deux temps. Le premier consistait à quantifier la part des individus dont c'était la première venue sur le site d'étude tel que représenté sur la figure 4.26a. Nos deux cas présentent alors des profils similaires : rares sont les personnes expérimentant l'une ou l'autre des stations pour la première fois. Cependant, cela ne signifie pas pour autant que nous sommes face à des clientèles forcenées. En effet, dans un second temps notre enquête s'intéressait à la fréquence de ces visites répétées (figure 4.26b) : si les premières

expériences sont peu nombreuses, la majorité des enquêtés ont choisi les modalités de fréquence les plus basses, soit pour la plupart "au moins une fois par an", suivie de "plusieurs fois par an". Si elles sont particulièrement prépondérantes à Saint-Pierre-de-Chartreuse (pourcentages cumulés de 65 %), elles sont quelque peu contrebalancées par une fréquentation mensuelle plus importante aux Sept-Laux. Cependant, cette différence est difficilement interprétable tant elle peut recouvrer des comportements différents de la clientèle, soit qu'elle pratique globalement moins le ski à Saint-Pierre, soit qu'il s'agisse plutôt d'une clientèle qui fréquente la station de manière occasionnelle pour diversifier ses lieux de pratiques.

Pour prolonger cette approche de la fidélité, nous voulions cerner la relation entre l'activité touristique et le marché foncier périurbain. Il s'agit donc de tester l'existence d'un lien entre une pratique du site à des fins de loisir et un choix résidentiel. Les clientèles "fidèles" envisagent-elles tout particulièrement l'achat d'une résidence dans la station ou à proximité ? De manière quasi systématique, la réponse à cette question se révèle négative (93 % au Sept-Laux et 98 % à Saint-Pierre-de-Chartreuse) et dans tous les cas de réponses positives, la possibilité d'achat désigne celui d'une résidence secondaire. S'il existe des modes de fréquentation caractéristiques de la proximité, les critères de choix résidentiels relèvent de motivations différentes de celles des loisirs.

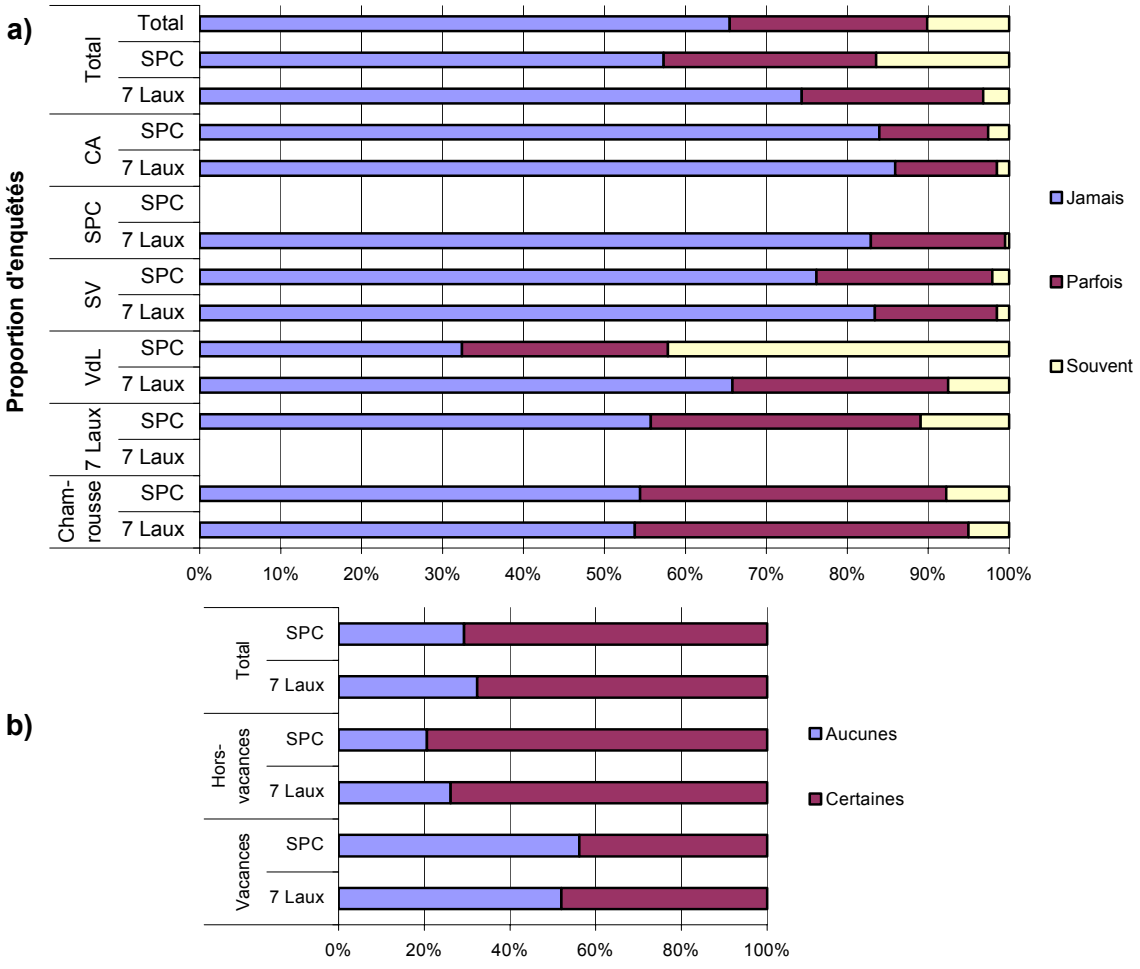


Figure 4.27 : Fréquentation des autres stations périurbaines

Dans la continuité de notre approche centrée sur les stations étudiées, l'enquête s'intéressait finalement aux liens de fréquentation entre les différentes stations

périurbaines[193]. Ainsi, tel que le présente la figure 4.27 ci-dessous, pour chaque station ou groupe de stations, il était demandé à la personne interrogée si elle s'y rendait jamais, parfois, ou souvent (figure 4.27a). La figure 4.27b représente quant à elle une vision synthétique des mêmes résultats en fonction des périodes. Ainsi, deux modalités présentées recouvrent respectivement les personnes qui ne fréquentent "aucune" autre des stations périurbaines et ceux qui en fréquentent "certaines" sans distinctions de fréquence.

Le graphique 4.27a ne nous apporte que quelques éléments d'analyse mais se révèle globalement peu lisible pour distinguer nos cas d'étude. Seul le cas de Villard-de-Lans, vu depuis Saint-Pierre-de-Chartreuse se distingue du lot. Ce résultat est particulièrement intéressant si on considère que les domaines skiables étant très dissemblables (à la fois en termes d'équipements que de tarif la station du Vercors se rapproche plutôt des Sept-Laux), les personnes interrogées tendent à privilégier des éléments d'évaluation externe, telle que la proximité d'un village de moyenne montagne. Par ailleurs, sans que l'enquête menée à Saint-Pierre-de-Chartreuse et aux Sept-Laux ne présente de différences majeures, deux stations se distinguent des autres : d'une part le Collet d'Allevard où peu des individus se rendent et, de l'autre, Chamrousse qui semble au contraire être une alternative plus commune aux sites d'étude (à noter d'ailleurs que les clients de Saint-Pierre-de-Chartreuse présentent un profil similaire vis-à-vis de la station des Sept-Laux). Du point de vue de la période de l'enquête, le graphique 4.27b, nous apprend, quant à lui, que les clientèles rencontrées durant les vacances scolaires changent moins de station que celles plus proches, phénomène cohérent avec la durée de leur séjour sur place (figure 4.14). Pour aller plus loin, nous proposons de procéder à une ACM pour chacune des stations d'étude sur les données de fréquentation des autres stations (tableau 4.4) ; puis d'établir un lien avec les ACM réalisées précédemment et présentées en première partie de cette enquête.

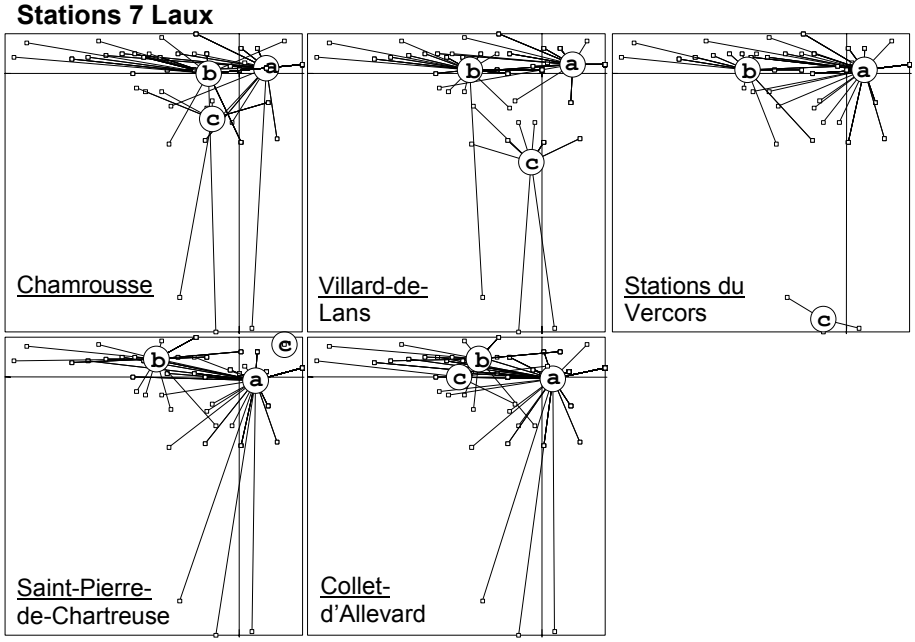
Tableau 4.4 : Modalités, codes et ratios de corrélation des ACM pour les données de fréquentation des autres stations périurbaines aux Sept-Laux et à Saint-Pierre-de-Chartreuse

Stations 7L	Modalités	Codes	Ratios de corrélation	
			Axe 1	Axe2
Chamrousse	Jamais	a	0,199	0,370
	Parfois	b		
	Souvent	c		
Villard-de-Lans	Jamais	a	0,514	0,473
	Parfois	b		
	Souvent	c		
Stations du Vercors	Jamais	a	0,295	0,141
	Parfois	b		
	Souvent	c		
Saint-Pierre-de-Chartreuse	Jamais	a	0,514	0,277
	Parfois	b		
	Souvent	c		
Allevard	Jamais	a	0,167	0,119
	Parfois	b		
	Souvent	c		

[193] Les abréviations des noms des différentes stations sont les suivantes : CA, pour le Collet d'Allevard, SV désigne les stations du Vercors, soit indifféremment Méaudre, Autrans ou Lans-en-Vercors et, finalement, VdL, pour Villard-de-Lans.

Stations SPC	Modalités	Codes	Ratios de corrélation Axe 1	Axe2
Chamrousse	Jamais	a	0,557	0,370
	Parfois	b		
	Souvent	c		
Sept-Laux	Jamais	a	0,514	0,277
	Parfois	b		
	Souvent	c		
Villard-de-Lans	Jamais	a	0,514	0,473
	Parfois	b		
	Souvent	c		
Stations du Vercors	Jamais	a	0,295	0,141
	Parfois	b		
	Souvent	c		
Allevard	Jamais	a	0,167	0,119
	Parfois	b		
	Souvent	c		

Pour cela, nous utiliserons une analyse de la co-inertie des jeux de données "origine" (tableau 4.3) et "stations" pour chacune des stations. La méthode d'analyse de co-inertie consiste à mettre en relation deux jeux de données (sous formes de tableaux multivariés) par la recherche d'une co-structure. Le principe de base est la recherche d'axes (de co-inertie) maximisant la covariance des variables de chacun des tableaux. Dans notre cas, il s'agira de comparer les ACM précédentes paire à paire avec les ACM nouvellement réalisées (figure 4.28). Les analyses de co-inertie (figure 4.29) se révèlent significatives selon un test de permutation de Monte-Carlo[194] ($p<10^{-3}$, 10000 permutations). Le plan de co-inertie relatif aux Sept-Laux représente 95,4 % de l'inertie de la table "Origine"et 92,7 % de "Stations", et 97,5 % et 89,7 % pour Saint-Pierre-de-Chartreuse.



[194] Le test consiste à permuter de manière aléatoire les données des individus de nos tableaux, dans notre cas 10000 fois, et à chaque fois on calcule la co-inertie du nouveau tableau. On procède alors à la comparaison de la distribution de fréquence ainsi obtenue avec notre propre cas d'étude.

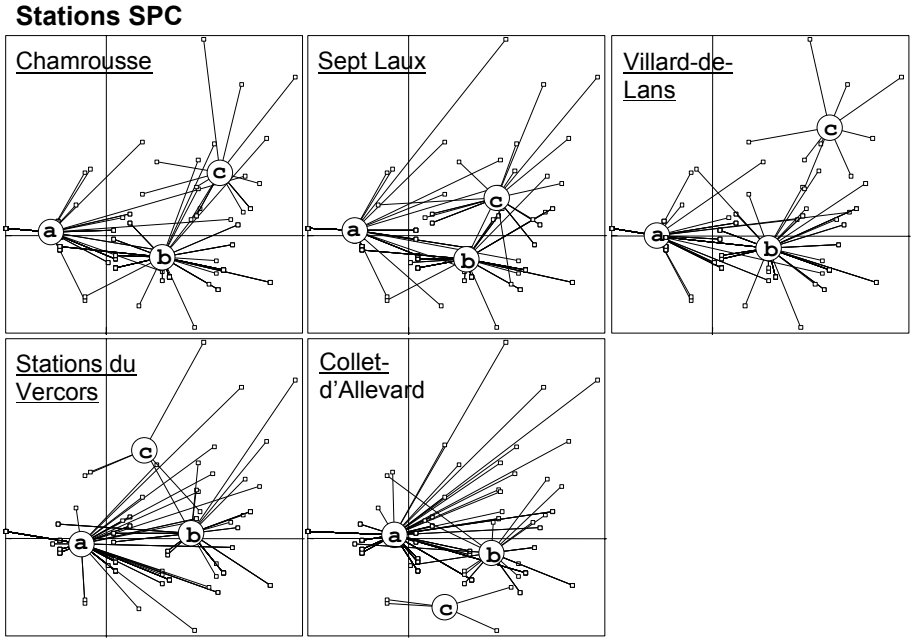


Figure 4.28 : Représentations graphiques des ACM réalisées pour les stations des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse

Une première conclusion qui s'impose consiste donc à reconnaître l'existence d'une co-structure entre nos jeux de données à travers une analyse de co-inertie particulièrement significative. Il nous faut néanmoins reconnaître que les ACM mises en œuvre sur les données de stations sont plus difficilement interprétables, notamment dans le cas du Collet d'Allevard et des stations du Vercors où aucun des axes n'apparaît comme réellement discriminant. Il en va de même pour Chamrousse dans les observations relevées aux Sept-Laux. Dans les autres cas, c'est l'axe 1 qui explique le mieux la variance de nos échantillons.

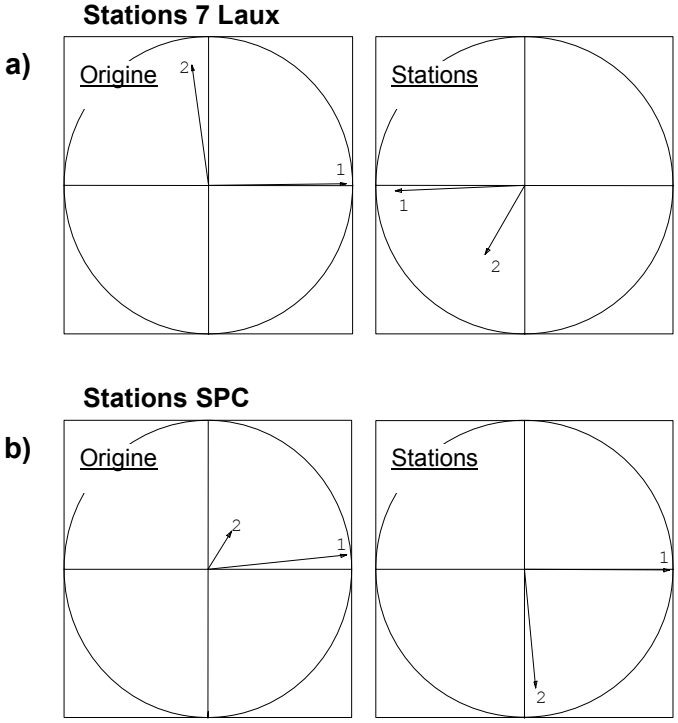


Figure 4.29 :Projections de l'inertie des données "origine" et "stations" sur les deux premiers axes de l'analyse de co-inertie

La lecture des relations entre les jeux de données "origine" et "station" aux Sept-Laux doit tenir compte de la relation inverse indiquée par l'axe 1 (figure 4.29a). L'observation des ACM "stations" montre tout d'abord que la répartition des modalités dans l'espace relève d'un schéma qui se répète d'une station à l'autre, quel que soit le site d'étude considéré. Une première conclusion consiste donc à souligner que le comportement de changement de station n'est pas particulièrement lié au lieu de ski alternatif envisagé mais plutôt à la station d'enquête. Pour le site d'étude des Sept-Laux, il nous est alors non seulement possible de confirmer que les clientèles en vacances changent peu de stations contrairement aux clientèles de week-end parisiennes et lyonnaises qui ont plutôt tendance à "zapper" d'une station à l'autre sans réelle détermination. A Saint-Pierre-de-Chartreuse, les gens d'Ile-de-France et des "autres départements français" qui viennent durant les vacances ont également plutôt tendance à ne pas changer de station, contrairement aux individus originaires du Rhône ou des autres départements français dont le mode de consommation semble plus changeant. Les ACM "origines" ne permettant pas de décrypter clairement le comportement de la clientèle iséroise (fortement présente quelque soit la période d'interrogation), nous avons procédé à des ACM particulières pour ce département en prenant en compte les variables de période d'enquête et l'ensemble de celles constituant les tableaux "stations" (les modalités de chacune étant réduites à deux : ne change jamais de station et change parfois ou souvent de station). Si les résultats de ces analyses ne sont pas reproduits ici, nous pouvons néanmoins en citer la conclusion principale : aux Sept-Laux comme à Saint-Pierre-de-Chartreuse, il existe deux groupes d'individus, les fidèles et les "zappeurs" et cela quelle que soit la station considérée (sauf le Collet d'Allevard, une nouvelle fois atypique) et sans que chacun des groupe puisse être clairement quantifié.

2.2.3. La différenciation par le territoire auprès des clientèles de stations, synthèse de l'enquête de fréquentation de proximité

- *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.

- *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 aux 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, celles que nous avons interrogées peuvent 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.

L'ensemble de ces données permet de mieux comprendre le contexte marchand dans lequel évoluent les stations. En écho à notre étude typologique du marché des stations et à l'existence d'une possible rente de qualité territoriale, nous pouvons dorénavant légitimement affirmer que le territoire joue un rôle certain dans le partage de la rente de situation périurbaine. La question de l'adaptation des STL de moyenne montagne se pose donc bien en termes de mobilisation des ressources territoriales. Dans la continuité de cette étude de la consommation, il s'agit donc maintenant de retourner du côté de l'offre afin d'étudier comment cette réalité est prise en compte. Pour cela, la partie suivant poursuivra l'étude parallèle des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Cependant, le cas des Sept-Laux n'ayant pas été abordé de manière aussi approfondie auparavant, les deux stations feront l'objet de traitements inégaux. Un poids plus important sera accordé à l'étude de la station de troisième génération, notamment pour éclairer le lecteur sur son histoire et sur les conditions de sa construction[195].

[195] Cette partie de l'étude s'appuie sur les recherches effectuées par S. BILLET depuis la collecte des données, plus particulièrement celles de nature historique, jusqu'à leur synthèse (FRANCOIS, BILLET, 2006).

3. Saint-Pierre-de-Chartreuse – Les Sept-Laux : des stations de natures différentes confrontées à un même phénomène.

A l'heure des grandes introspections dans la sphère des stations de sports d'hiver, confrontées à un marché très concurrentiel et qualifié de mature, s'alarmant de la déperdition de lits marchands qui remettent en question le modèle de développement intégré, la relative réussite actuelle de la station des Sept-laux interroge. D'autant qu'au-delà de ce contexte économique particulier affectant les destinations de sports d'hiver, les Sept-laux, à une demi-heure de Grenoble, à peine plus de Chambéry et une heure trente de Lyon, sont particulièrement affectés par les dynamiques liées à la proximité urbaine, en termes de mutations des pratiques touristiques comme de phénomènes de pression résidentielle.

Comment la station compose avec ces phénomènes, quelle importance revêt sa structuration originelle en station de troisième génération intégrée, comment enfin parvient-elle à se dégager des marges de manœuvre ? On se propose ici de reconstruire l'histoire de la structuration de la station depuis son origine, de définir sa trajectoire de développement, afin d'identifier et de qualifier les dynamiques qui ont pris place sur le territoire, conduisant à la situation actuelle, démarche à même de comprendre les dynamiques actuellement en cours, étape indispensable à une réflexion prospective.

La genèse des Sept-laux est marquée par un compromis original, une forme hybride de station de sports d'hiver qui s'articule autour de deux logiques antagonistes :

- Une vocation de "stade de neige", un service public du ski s'appuyant sur la proximité de grands bassins de population dans un rayon de 50 km, Chambéry et surtout Grenoble
- Une urbanisation brusque et rationnelle, l'implantation d'une "ville à la montagne" selon les canons du Plan Neige des années 60-70, destinée à faire des Sept-laux une destination pour le tourisme de séjour.

La station et son développement, malgré cette double vocation sont pourtant planifiés selon les seuls critères du Plan Neige, notamment en termes de logique de cohérence entre l'immobilier qui finance les remontées mécaniques, dont l'extension du parc justifie de nouvelles implantations immobilières, et ainsi de suite, jusqu'à une situation unanimement qualifiée aujourd'hui de cercle vicieux. Ce choix de planification qui ne tranche pas entre le modèle canonique et une forme alternative liée à la proximité pose la question de l'universalité / transposabilité du Plan Neige sur les territoires de montagne disposant d'une ressource "domaine skiable" à proximité de grands bassins de clients potentiels. Par la suite, nous verrons qu'au-delà des graves difficultés qui marquent les vingt premières années de la vie des Sept-laux, les communes en charge de la station se sont (ré-) appropriées l'outil, renouant avec la proximité, un des deux principes fondateurs. Aujourd'hui, le redressement de la station est avéré, celle-ci se trouve même à un moment charnière de son développement, puisque cette relative réussite questionne le volet immobilier de la station, laissé de côté quelques années. Quid du tourisme de séjour dans un contexte de mutation des comportements touristiques et de forte pression urbaine à des fins de résidence ?

3.1. La construction de la station des Sept-Laux : Plan Neige ou "Stade de Neige" ? Un compromis originel qui jette les bases d'un modèle original[196].

3.1.1. Un projet de station controversé

L'histoire des Sept-laux commence en 1960. La Ferrière et Allevard, du côté de la vallée du Bréda saisissent en effet le Préfet de l'Isère dans le cadre de divers projets de stations de sports d'hiver. La Ferrière entend créer une petite unité, alors qu'Allevard souhaite renforcer son domaine skiable et son parc de remontées mécaniques existant au Collet d'Allevard.

Le Préfet se tourne alors vers Georges CUMIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grenoble, lui confiant l'étude préalable du tracé des routes. G. CUMIN connaît bien le massif d'Allevard/les Sept-laux pour l'avoir largement parcouru en randonnées et y devine un potentiel intéressant en vue d'un aménagement en station de sports d'hiver. Il fait donc appel à son tour à Laurent CHAPPIS, son complice sur l'aménagement de Roche Béranger à Chamrousse, pour avis. Il souhaite notamment voir L. CHAPPIS recenser les différents sites équipables, afin de ne pas les perturber avec un maladroit tracé de route. L. CHAPPIS connaît également un petit peu le massif, qu'il a lui aussi parcouru lors de ses études grenobloises avant guerre. Après une première reconnaissance rapide, il arrive à la conclusion que l'étude du massif (en fait une zone très étendue incluant le versant Grésivaudan et le versant Bréda de Pontcharra au nord à Laval au sud, plus tout le versant droit de la vallée du Bréda jusqu'à la frontière avec la Savoie) de manière systématique semble prometteuse.

S'ouvre alors pour l'urbaniste mandaté par la préfecture et ses services techniques (notamment la Société d'Aménagement du Département de l'Isère, la SADI, bras opérationnel du département) une étude très rigoureuse et détaillée qui s'étendra sur dix années au total. Un syndicat Intercommunal réunissant les représentants des municipalités concernées[197], le Député et Conseiller Général Aimé PAQUET, les divers services de l'État en Isère, L. CHAPPIS et ses collaborateurs, est créé (Février 1962) sous la présidence du Préfet, avant que A. PAQUET en devienne rapidement président. Il lui faut alors quasiment 2 ans pour obtenir la Déclaration d'Utilité Publique (27 décembre 1963) visant à l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement touristique du massif.

Toute cette opération semble partir du bon pied, aussi, Laurent CHAPPIS en profite. Toujours à la recherche de LA solution idéale pour chaque territoire dont il s'occupe, il va proposer une solution innovante, ambitieuse dans son ampleur (à l'échelle du Massif), en réponse également aux réflexions qu'il porte depuis toujours sur les volets environnementaux et sociaux. Il conçoit les Sept-laux comme s'adressant à un public populaire, de proximité et jeune. De même, charmé par les lieux, il entend « *lui conserver son caractère rural* [agricole (ndr)]», tenir compte de la « *topographie,* [du] *dégagement visuel,* [de l'] *harmonie du site naturel* », établir des « *réserve*[s] *de nature (...)*[avec] *une*

---

[196] Cette étude de la genèse des Sept-laux se fonde sur les informations issues des archives, mais également sur les notes personnelles de Laurent CHAPPIS dont il a tiré l'ouvrage suivant : Laurent CHAPPIS : *Ma Montagne... du rêve à la réalité, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, Tome 1, FACIM, Chambéry, 2003, 331 p.

[197] du nord au sud : Allevard, Pinsot, Saint-Pierre d'Allevard, La Ferrière, Theys, Les Adrets et Laval

protection intégrale des sites, de la faune, et de la flore(...) », vouées « *dans l'avenir,* [à] *devenir des zones d'intérêt collectif* »[198]

Pour cela, il présentera une *« nouvelle conception [qui] propose de localiser la résidence, non en bordure du domaine skiable, mais là où elle s'inscrit le mieux, sur les sites appropriés à plus basse altitude, là où s'est établie la vie rurale. Les routes d'accès étant déjà réalisées, la viabilisation amorcée, l'opération immobilière coûte moins cher, le chauffage des bâtiments est réduit, la vie rurale est en symbiose avec la vie touristique. Les équipements commerciaux, culturels, sportifs et distractifs nécessaires à la clientèle touristique sont utilisés par les ruraux, les parkings sont faciles à localiser. L'accès au domaine skiable se fait par téléporteurs qui, de ce fait, deviennent un moyen de contrôle de la capacité de charge optimale en skieurs. Les servitudes en déneigement sont réduites et les automobilistes ne sont pas obligés de chaîner leurs pneus (...)* » (L. CHAPPIS in RÉVIL, 2002). Cette conception en *« stade de neige*[199] *»* propose ni plus ni moins de révolutionner tout ce qui s'est fait jusqu'ici en matière d'aménagement de la montagne. Concept d'inspiration manifestement sociale, le stade de neige est un *« équipement collectif à base de crédit public* [200]*»*, tendant à une sorte de "service public" du ski de masse. Surtout, il s'inscrit en rupture totale avec le modèle canonique mis en place durant les années 1960, communément désigné sous le nom de Plan Neige.

C'est sans doute une des raisons qui vont condamner son projet dans les formes décrites ci-dessus. En effet, la Commission Interministérielle à l'Aménagement Touristique de la Montagne (qui deviendra le SEATM. en 1970), consultée sur le projet CHAPPIS exprime, par l'intermédiaire de Maurice MICHAUD, son dirigeant, son désaccord profond. M. MICHAUD est une vieille connaissance de L. CHAPPIS. Après avoir partagé une captivité pénible en Allemagne et en Autriche, durant laquelle les deux hommes échangent une première fois leurs projets concernant les Trois Vallées à l'occasion de la préparation de la thèse de L. CHAPPIS en captivité, après être devenus amis une fois revenus en France, formant une cordée qui écume les grandes courses alpines, L. CHAPPIS et M. MICHAUD commencent à se brouiller à Courchevel. L. CHAPPIS claque la porte (1958) et les deux protagonistes se retrouvent sur le projet des Ménuires. Sur celui-ci, leurs différends s'amplifient, et la rupture consommée sur le plan professionnel (1962) s'étend à leurs relations personnelles.

Les Sept-laux constitueront ainsi le dernier terrain d'affrontement entre les deux anciens amis. M. MICHAUD tente de trancher, le projet des Sept-laux est irréaliste, pas à la mesure du site, lequel est d'ailleurs sans intérêt, tout juste bon à « *une petite exploitation de week-end* [201]», ne justifiant pas l'ampleur du projet proposé par CHAPPIS. Mais devant la véhémence d'A PAQUET, membre en vue de la majorité parlementaire et fort influent à cette

---

198 **AD 38 : 4832 W 1**, dépôt de la préfecture de l'Isère, Rapport de synthèse générale sur l'aménagement du Massif des SEPT-LAUX, novembre 1967, p. 13-17.

199 C'est-à-dire en limitant au strict nécessaire technique, administratif et de service l'urbanisation en bordure du domaine skiable.

200 **AD 38 : 4832 W 2**, dépôt de la Préfecture de l'Isère, dossier « Agrément de la commission interministérielle pour l'aménagement touristique de la montagne », note du service d'étude de la commission, redigé par M. MICHAUD, 2 octobre 1968.

201 **AD 38 : 4832 W 2**, dépôt de la Préfecture de l'Isère, dossier « Agrément de la commission interministérielle pour l'aménagement touristique de la montagne », note du service d'étude de la commission, redigé par M. MICHAUD, 2 octobre 1968.

époque, il comprend qu'il ne dispose pas des moyens de bloquer complètement le projet. Il s'attachera dès lors à contrecarrer les projets de L. CHAPPIS, à en limiter l'ampleur, raison pour laquelle il approuve ce dernier sur l'orientation stade de neige. Au-delà des animosités réciproques entre les deux hommes, plusieurs hypothèses peuvent être avancées pour expliquer l'opposition de MICHAUD au projet Sept-laux. CHAPPIS avance celle d' « *une sourde opposition des Ponts et Chaussées* [dont MICHAUD est ingénieur polytechnicien], *privés des honoraires découlant des routes d'accès aux stations d'altitude* » (L. CHAPPIS in RÉVIL, 2002). Georges CUMIN, pour sa part, ne croit guère en cette version et explique l'opposition de MICHAUD par son caractère très affirmé. « *MICHAUD a décidé que les Sept-laux ne valaient rien, alors qu'il n'avait jamais voulu y mettre les pieds. En vieillissant, il était devenu une espèce d'autocrate pontifiant. Et ne s'intéressait qu'à la Savoie au détriment des départements voisins de l'Isère et de la Haute-Savoie* » (L. CHAPPIS in RÉVIL, 2002).

L. CHAPPIS lui prête un calcul qui viserait à établir des stades de neige à vocation sociale et populaire hors de Tarentaise et plus généralement de Savoie, afin de réserver les grandes stations savoyardes à une clientèle plus fortunée et étrangère. Pour aller plus loin, les propositions de L. CHAPPIS s'inscrivent en rupture totale avec le modèle Plan Neige prôné par la CIATM, tenue par M. MICHAUD. Si le projet se réalise sur cette base, et qu'il s'avère crédible, c'est toute la politique de la commission et donc de M. MICHAUD qui se voit mise en cause. Pour lui, l'enjeu est de taille, puisqu'il s'agit à travers le projet des Sept-laux, de conserver la maîtrise du développement touristique de la montagne sur lequel il a fait main basse, et surtout d'éviter une remise en question fondamentale de sa compétence, voire de son autorité.

Pris dans un jeu de stratégies antagonistes, le projet des Sept-laux va à partir de 1965 être tiraillé entre différentes orientations, différentes manœuvres liées à des conflits personnels, des intérêts divergents entre les différents échelons, pour ne se réaliser que sur la base d'un compromis inabouti. Il est désormais acquis, devant l'opposition de la CIATM, devant l'enlisement du projet dû en partie à la préparation des J.O. de 1968, devant l'opposition de certaines communes, que le projet de reporter la résidence touristique sur les villages et hameaux existants est condamné. L. CHAPPIS prend acte, mais n'est pas prêt à abandonner ses orientations "stade de neige", garantes de la vocation sociale, populaire et de proximité, comme de la sauvegarde du site du point de vue environnemental et paysager.

Durant la période qui s'ouvre, les promoteurs intéressés se succèdent, G. CUMIN revient à Grenoble en 1968, alors que M. MICHAUD manœuvre toujours en seconde main pour perturber la bonne marche d'un projet qui se fait sans lui, et auquel il est opposé d'un point de vue personnel et professionnel. On tergiverse ainsi pendant cinq années sur les sites de départ côté Grésivaudan (le Pleynet côté Bréda étant considéré comme incontestable, il n'est d'ailleurs que peu contesté), sur leur nombre, leur ampleur en termes de lits, les commerces à y adjoindre, etc.

Les promoteurs potentiels jouent un rôle majeur dans cette période chaotique. Le premier promoteur pressenti, Déromedi (société de B.T.P. et de promotion immobilière de Toulouse), envisage dans un premier temps (1967-1968) la réalisation de 7000 à 8000 lits sur quatre stations différentes, Pipay, Les Oudis, Bédina et Le Pleynet. En 1968, l'opération est inscrite au 5ème plan, les acquisitions foncières vont bon train et les crédits routiers sont débloqués. Malgré tout, le promoteur se retire après avoir envisagé une inauguration pour la saison 69-70. Il faut dire que la venue en terre alpine d'un promoteur toulousain provoque une véritable levée de boucliers dans la sphère économique grenobloise, qui va s'employer

à imposer son candidat local. C'est donc un groupement d'entreprises du B.T.P. grenoblois (ultérieurement baptisé Gamma 7) qui reprend la main. Il se pose en candidat dynamique voulant faire avancer les choses, mais ne cache pas que l'opération l'intéresse aussi pour employer son matériel et sa main d'œuvre lors de la morte saison de la construction. Entre temps il faut souligner le fait que G. CUMIN, revenu en terre alpine, propose, impose presque, une solution qui vise à équiper le Pleynet et un seul site côté Grésivaudan, à Prapoutel (1350 m.), à mi pente entre les villages et hameaux (900-1000 m.) que L. CHAPPIS voulait urbaniser et la norme altitudinale des stations de ski de l'époque (1600 m. environ). G. CUMIN ne renonce ainsi pas complètement à l'idée de stade de neige, mais se préserve vis-à-vis de la CIATM et de M. MICHAUD qui ne laissera pas passer un tel projet.

Peu convaincu par les orientations retenues, notamment du choix de Prapoutel, jugé à trop basse altitude, après avoir un énième fois proposé d'autres sites pour réaliser la promotion immobilière à plus haute altitude (Les Oudis surtout, inconstructible du point de vue géologique) le promoteur accepte finalement de réaliser Prapoutel puis le Pleynet avec le nombre de lits que L. CHAPPIS a réussi à minorer à l'extrême, 1200 au Pleynet, 2500 à Prapoutel. Le promoteur se satisfait de ces chiffres, puisqu'il ne croit pas aux sites de Prapoutel et du Pleynet, et qu'il a officieusement obtenu la contrepartie du Syndicat Intercommunal de pouvoir ultérieurement réaliser une plus grande station à Pipay-Les Oudis[202].

La Z.A.C. multi site (Prapoutel et Le Pleynet) créée par arrêté préfectoral du 28 juillet 1970 entérine cet état de fait puisqu'elle n'interdit pas une réalisation ultérieure en station résidentielle comme l'exigeaient les services de l'État en Isère (l'équipement surtout) et L. CHAPPIS. Pour ce dernier, c'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. L'hypothèse de la réalisation d'une station à Pipay, et non d'un aménagement en stade de neige, va à l'encontre de ses convictions et de ses dix années de travail sur le massif. Il donne donc sa démission à Aimé PAQUET, qui l'ayant refusée par deux fois dans le passé, est dès lors bien obligé de l'accepter.

Au bout de quelques dix années d'études, de discussions, de jeux d'acteurs, la station se réalise enfin. Le projet est le résultat d'une âpre négociation, sur la base d'un compromis visant à établir une station bicéphale, planifiée et fonctionnant d'un point de vue économique selon le modèle Plan Neige d'une part ; assumant une vocation sociale liée à la proximité d'autre part. C'est une nouvelle fois Laurent CHAPPIS qui résume le mieux la situation : « *Cette solution, j'en suis conscient et d'autant plus affecté, est un compromis qui semble recueillir l'accord de toutes les parties en cause, sans leur donner satisfaction. Elle porte en effet, en elle-même les germes d'un échec urbanistique et les prémisses de difficultés qui n'iront qu'en s'aggravant* [203]».

---

[202] Malgré l'impossibilité géologique évoquée quelques lignes plus haut, alors que des études complémentaires, avec d'autres experts ont eu lieu, arrivant invariablement à la même conclusion : il est impossible de construire dans cette zone !

[203] **AD 38 : 4832 W 4**, dépôt de la Préfecture de l'Isère, dossier Z.A.C., Lettre de Laurent CHAPPIS à l'Ingénieur en Chef et Directeur Départemental de l'Equipement de l'Isère du 1er Juillet 1970, p. 4

3.1.2. Plan Neige et effets de proximité

- *Un modèle universel et transposable ?*

Parmi les différentes hypothèses qui expliquent le parcours chaotique de la station, et notamment la mise en place d'un modèle hybride, la question de la perturbation du Plan Neige par les effets de la proximité se pose. La Doctrine Neige, proposée par la CIATM puis ultérieurement par le SEATM, est en effet conçue pour pallier les défaillances des populations de montagne, dont on pense qu'elles ne font pas preuve d'assez de dynamisme pour se sortir du marasme dans lequel elles se trouvent depuis le début du 20ème siècle. Ainsi, une des caractéristiques de cette doctrine repose en grande partie sur l'apport, parfois brutal, de moyens et de schémas depuis l'extérieur du territoire concerné (projet et développement initial exogènes), de gré ou de force. La genèse et la trajectoire des Sept-laux sont, dans cette optique, contrariées par une forte participation des différents échelons locaux, commune, conseil général, député de circonscription, préfecture et services de l'Etat dans le département, principalement de l'administration des Ponts et Chaussées, ancêtre de la Direction Départementale de l'Équipement.

Le projet est confronté à la question de l'opérateur unique de la station (promotion immobilière, équipement et gestion des remontées mécaniques), moyen caractéristique de mise en œuvre du Plan Neige, adopté dans le cadre des Sept-laux. Plusieurs candidats postulent et sont dans un premier temps retenus selon les grilles d'évaluations traditionnelles, moyens financiers, savoir-faire, force de vente, etc. Se constitue alors un groupement de promoteurs, composé d'entreprises grenobloises du B.T.P., PASCAL en tête, appuyés par l'ex Crédit Lyonnais. Ce *lobby grenoblois du B.T.P.*[204] entame un travail de pression sur la préfecture et les porteurs de projets afin d'obtenir la concession des Sept-laux. Une fois obtenu gain de cause, les associés de la future société "Gamma 7" s'emploient à tourner le projet à leur avantage en termes d'ampleur, de sites retenus pour l'urbanisation et de calendrier de réalisation afin de le faire correspondre aux saisons creuses de la construction pour optimiser la rentabilisation des machines et du personnel sur l'ensemble de l'année. Deux ans seulement suffiront pour confirmer ce que de nombreux acteurs redoutaient : Gamma 7 manque de professionnalisme en matière de station de sport d'hiver, manque de moyens financier et ne parvient pas à vendre les lits construits en 1970-72.

L'ancrage du projet au niveau local, par les acteurs économiques qu'il mobilise, conduit donc à cette situation. Là où dans d'autres stations créées ex nihilo et sans réelle prise en compte des acteurs du territoire, un opérateur d'envergure et d'expérience est désigné, aux Sept-laux, c'est le niveau local et la proximité qui priment, donnant aux propositions de Gamma 7 une audience exagérée conduisant aux échecs que l'on sait.

Au-delà de cette primauté accordée aux entrepreneurs locaux, les effets de proximité vont conduire à des choix d'aménagement qui entrent en conflit avec la conception économique liée au modèle du Plan Neige. Les communes demandeuses à l'origine, mais aussi et surtout MM. A. Paquet et G. Cumin vont ainsi avoir de l'influence sur les décisions et les choix faits. Tous deux apprécient Laurent Chappis, le trublion, le "poil à gratter" du projet, dont les thèses alternatives, notamment la vocation "stade de neige" / tourisme social, obtiendront ainsi un certain succès.

---

[204] Selon l'expression de L. CHAPPIS.

Cet ancrage territorial impliquant une fréquentation de proximité s'inscrit en rupture avec le modèle canonique des stations de sports d'hiver issu de la doctrine de la CIATM. Les stations intégrées des années 1960-70 sont caractérisées, entre autres, par leur déconnexion du territoire sur lequel elles prennent place (FRANCOIS, MARCELPOIL, 2006b). Leur rationalité économique repose sur la création d'un pôle de croissance, dans lequel le séjour est non seulement source de revenus par la clientèle qu'il fournit à l'entreprise de remontées mécaniques, mais encore par la génération d'emplois pour la population locale. Une nouvelle fois, ce sont les effets de la proximité qui viennent contrarier le modèle canonique, en remettant en question le rôle moteur d'un pôle de croissance qui trouve sa cohérence dans le tourisme de séjour. Cette expérience des Sept-laux met également en évidence les limites de l'universalité du Plan Neige, conçu pour infléchir la destinée des territoires sur lesquels il prend place, mais caractérisé par une absence de prise en compte de l'impact dudit territoire sur son application.

De cette rencontre entre un modèle exogène et un ancrage du projet au sein d'un territoire, naît un hybride qui tente de concilier deux modèles en concurrence pour ne pas dire contradictoires. Les effets de cette tentative sont rapides et sans appel, il faudra à la station traverser plusieurs crises structurelles et conjoncturelles avant que d'inventer sa propre rationalité économique 25 ans plus tard. En deux années en effet, Gamma 7 commence à sombrer. Incapable de vendre, la société voit ses comptes flirter avec la banqueroute, il faut l'injection de fonds par le département pour maintenir à flot la station. Il faut d'ailleurs noter que l'esprit du Plan Neige plane toujours sur la station pourtant en butte à la contradiction imposée par la mixité du modèle, puisqu'il vole au secours de la station en réalisant un programme immobilier Mais si le programme immobilier prend immédiatement du retard, l'aménagement du domaine skiable et le programme des remontées mécaniques est lui moins retardé. De manière quasi immédiate, la règle d'or du Plan Neige est violée : l'équilibre entre réalisation immobilière et remontées mécaniques est rompu. La station ne survit que grâce à ses relations fonctionnelles avec la vallée (route-autoroute) et ses grands bassins de population pour ce qui est de la clientèle, avec le centre administratif grenoblois (Conseil Général, SADI et à partir de 1985, la commune Grenoble), qui se substitue progressivement à l'opérateur unique, emblématique de la station intégrée, pour ce qui concerne son fonctionnement et ses finances.

- *L'intervention départementale*

Dès 1972 en effet, le syndicat intercommunal se substitue en partie à Gamma 7 (S.A.T7L) et réalise une deuxième tranche d'équipement du domaine skiable ainsi que le village VVF de 252 lits. Le département quant à lui apporte son soutien direct à la station, il est alors décidé de créer le syndicat mixte des Sept-laux en mai 1973. Par ailleurs, soucieux de s'impliquer plus encore, le département persuade Gamma 7 de renoncer à l'exclusivité de la promotion-construction et fonde la SEM T7L[205] en 1979. « *Le département de l'Isère devient l'acteur principal de la station. Plus de 90% des financements proviennent du Conseil Général et les communes ne sont alors que le support de l'activité ski* » (CHAUVIN, PEYRACHE-GADEAU, 2004).

Le Département formule sa stratégie : **une conjonction entre un immobilier raisonnable et la fonction stade de neige.**

[205] SEM T7L : Société d'Économie Mixte des Téléphériques des 7 Laux.

C'est ce syndicat mixte qui va se préoccuper de la réalisation du programme immobilier dans les années 1980 : dès 1976, le syndicat cherche un promoteur d'envergure capable de réaliser les lits prévus sur Le Pleynet et surtout Prapoutel. Il est à noter que malgré les difficultés de la station et l'apparente incompatibilité des deux principes fondateurs de la station – Plan Neige et stade de neige – on tente une relance des Sept-laux par la réalisation d'un programme immobilier conséquent. La recherche s'avère difficile, malgré un programme revu à la baisse, dans un contexte de crise économique et de ralentissement du boom de l'or blanc à la charnière des années 70-80. Des contacts sont établis avec le célèbre promoteur "Merlin", qui acquiert les droits à construire de la ZAC, et entame la vente des appartements sur plan. Du point de vue de la programmation du nombre de lits, comme du point de vue commercial, l'opération est un succès.

Fin 1986, le programme "Merlin" s'achève. Le promoteur a réalisé 1077 appartements studios à Prapoutel et 415 au Pleynet. La SADI de son côté réalise le stade de neige de Pipay, étoffe le réseau de remontées mécaniques, construit les centres de vacance de Fond de France et de Prapoutel, équipe les sites en commerce et station d'épuration. Entre 1979 et 1989, la station connaît une expansion significative, le retard pris sur le programme initial se comble. On fait appel à des acteurs extérieurs au territoire, mais ce sont bien le syndicat mixte et surtout le département qui maintiennent le cap durant une vingtaine d'années (1973-1991). Le département et la station reçoivent en 1985 l'appui de la ville de Grenoble qui fait son entrée au Syndicat Mixte, en réponse au souhait des gestionnaires de la station de voir la ville participer au bon fonctionnement et au développement d'une station de sport d'hiver dont bénéficient largement ses administrés.

Cette adaptation/appropriation locale du STL (système touristique localisé) (PERRET, 1992) prend effectivement corps à l'issue de la crise la plus sérieuse qui ait secoué les Sept-laux durant les "années noires" de 1989-1990 et 1992-1993. Cette crise débouche sur un désengagement négocié du département et sur la création d'un Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples (SIVOM) le 1er janvier 1992 avec les mêmes communes mais sans le département. Les choses sont désormais claires. Les mauvais résultats de la station se répercuteront directement sur les communes-support, Les Adrets (à hauteur de 44,9 %), La Ferrière (34,72 %) et Theys (9,86 %). Un plan de redressement économique est adopté puis suivi, il porte ses fruits à partir de 1995-1996. Malgré tout, la logique de fonctionnement de l'appareil économique de la station est remise en cause. Le modèle de la station intégrée est trop perturbé structurellement comme conjoncturellement. On ne reviendra pas à une cohérence entre la capacité d'accueil et l'équipement en remontées mécaniques. Il va falloir aux gestionnaires imaginer une nouvelle rationalisation économique de l'outil-station. Cette station hybride, station intégrée sise en moyenne montagne à proximité immédiate de bassins majeurs de population se trouve très rapidement en grande difficulté du point de vue économique.

Le modèle de la station intégrée pris comme référence au départ a échoué. Par ailleurs, il est impossible d'envisager une reconversion selon un modèle économique propre aux stations traditionnelles de moyenne montagne, fondées sur un territoire moteur, capable de valoriser ses ressources, et caractérisé par un développement diffus et spontané des infrastructures d'accueil. En effet, l'existant immobilier, cette ville à la montagne, interdit tout retour en arrière.

3.2 Héritage, appropriation et optimisation de l'outil-station : la trajectoire spécifique d'un STL

3.2.1. De la construction à la gestion d'une station de sports d'hiver

- *Un outil économique fondé sur la proximité*

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* ». La qualité du domaine skiable, varié, sur deux versants avec des ouvertures possibles sur des espaces vierges vient également conforter les gestionnaires dans le choix de redresser la station. Avec l'embauche de Georges Marchand, les Sept-laux entrent dans un plan drastique d'économie, de réduction des coûts, mais la décision est prise de miser sur le domaine skiable avec son équipement en remontées mécaniques et en enneigement artificiel. Le pendant de ce choix est une mise de côté tacite, logique, spontanée, pour quelques années, du volet immobilier, puisque la station acte le fait d'être la station des grenoblois.

La stratégie d'adaptation de l'appareil économique de remontées mécaniques consiste à assurer une assise économique solide sur la fréquentation de proximité et la fonction stade de neige. Dans un premier temps, le domaine skiable, source quasi-exclusive de revenu, est donc particulièrement soigné. Il s'agit dans un premier temps de rationaliser l'exploitation en restructurant le parc de remontées, afin de juguler les déficits liés à la structure du réseau de remontées mécaniques. On ferme des pistes, on démonte les appareils les moins rentables, on réorganise le réseau de remontées, on crée un espace d'altitude pour se préserver du manque de neige et rallonger la saison d'exploitation du domaine…etc. Depuis les hivers catastrophiques des années 1990, le spectre du manque de neige est dans tous les esprits. Les dix dernières années ont d'ailleurs été marquées par de lourds investissements (1,1 Millions d'euros depuis 1995) pour assurer le retour à la station en cas de pénurie de neige. Aujourd'hui encore, malgré une "garantie[206]" d'enneigement qui a été obtenue par la neige artificielle, les représentants de la SEM qualifient l'enneigement comme leur préoccupation principale. Il est vrai que le domaine maintenant requalifié et performant en termes d'outil de production, la présence de la neige passe au premier plan du discours dans un contexte d'angoisses concernant le réchauffement climatique[207].

Cette restructuration de l'outil, cette amélioration du domaine skiable vise à proposer « *un produit ski au top* ». Au-delà de ces aménagements, l'assise économique basée sur le domaine skiable nécessite des moyens spécifiques de mise en marché afin de capter la clientèle de proximité. De ce point de vue, la manière de vendre leur produit de ski

---

[206] Les stations n'ont certes pas été touchées par un manque de neige aussi catastrophique que celui de l'hiver 91-92, mais la progression de la durée de la saison aux Sept-laux est significative sur les dix dernières années, de l'ordre d'une trentaine de jours de ce qui ressort des entretiens.

[207] Peut-être également les gestionnaires des Sept-laux ont-ils insisté longuement sur ce point en raison d'un avis défavorable émanant du Cemagref d'Aix-en-Provence concernant un projet de retenue collinaire, sans autre explication que les canons à neige ne sont pas une solution viable pour les stations de sports d'hiver. On peut raisonnablement penser que notre venue a été l'occasion de faire passer, par notre entremise, des messages forts, bien que nous n'ayons aucun rapport personnel ou professionnel avec cette expertise et les personnes qui l'ont menée. En outre, il faut signaler que dans ce contexte, les esprits étaient pour le moins réticents à nous accorder du temps, ce qui nous a empêché de nous entretenir avec toutes les personnes que nous souhaitions rencontrer, notamment G. Marchand, dont l'opinion fait quelque peu défaut à ce travail.

est révélatrice d'une grande maîtrise de l'adaptation aux Sept-laux. La clientèle potentielle de proximité 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 (synchrotron, informatique, Minatec). La politique de communication et de mise en marché du produit répondent sur tous les points à cette image. Pour capter et fidéliser la clientèle jeune et étudiante de l'agglomération grenobloise, la SEM a mené en parallèle deux chantiers.

D'une part les Sept-laux ont 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 nouvelles technologies de l'information et de la communication ne sont pas oubliées non plus pour assurer la bonne marche de l'entreprise. Les Sept-laux, à l'instar d'autres stations de proximité de la région grenobloise ont développé un outil Internet fort efficace. Grâce aux Webcams placées sur le domaine, le client potentiel peut à tout moment consulter la météo, l'enneigement, vérifier l'ouverture de tel ou tel tronçon de piste ou de remontée mécanique de la station dans laquelle il peut se rendre en moins d'une heure. C'est un outil de communication efficace pour faire basculer les indécis, et c'est surtout un outil tout à fait pertinent lorsque l'on vise une clientèle jeune, étudiante et dont les modes de consommation sont de plus en plus liés à l'usage de l'Internet.

Dans la même logique, la SEM des Sept-laux a développé des relations privilégiées avec Skipass, forum de discussion sur la montagne en général et les sports de glisse en particulier, en passe de devenir une véritable institution grenobloise. Aujourd'hui, Skipass, qui pourrait faire ou défaire des réputations de station, joue un rôle de contre pouvoir en analysant les différentes offres, se posant à la fois comme moyen d'information, de comparaison, développant un discours critique à l'encontre des destinations de sports d'hiver. Les Sept-laux jouissent d'une bonne réputation sur le forum, entretenue par quelques "gestes" de la SEM, comme l'ouverture anticipée et exclusive pour les représentants de Skipass un petit matin ensoleillé succédant à une grosse chute de neige nocturne… Ces bonnes relations s'inscrivent dans la logique, puisque les membres de Skipass (jeunes actifs, étudiants en majorité[208]) 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.

D'autre part, lors de la restructuration du domaine skiable de ces dix dernières années, les nouvelles glisses ont été mises en avant, avec un snow-park, un boarder-cross et un half-pipe dignes des plus grandes stations, 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 la même logique, les Sept-laux ont cherché à bénéficier des retombées, en termes

[208] Une analyse systématique des profils du forum serait nécessaire pour confirmer ce fait. Nous ne parlons ici que des ressentis que nous avons après quelques heures de navigation sur le forum.

d'image, liées à la mise en place, pour la saison 2005-2006, d'un nouveau type d'appareil de remontées mécaniques, à la pointe de la technologie. Le "Télécombi[209]" du Grand Cerf, à grand renfort de communication, est présenté comme une innovation technique de premier ordre, dont les Sept-laux entendent bénéficier, étant la première station française à exploiter un appareil de ce type. Il est trop tôt pour faire le bilan des retombées positives sur la station, toujours est-il que cette innovation va dans le sens de l'image que se donnent les Sept-laux d'une station jeune, moderne, dynamique et bien équipée.

Le Télécombi du Grand Cerf, aux Sept-laux, cliché Doppelmayr

En dix années, la station s'est 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 linéaire 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.

Avec le principe de « *dépenser que ce que l'on gagne* », des priorités sont établies, les seules priorités des Sept-laux entre 1992 et le début des années 2000, ce sont la valorisation et la mise en marché du domaine skiable. Du point de vue immobilier, on se contente de gérer l'existant, pour éviter le naufrage, sans chercher à développer. Le spectre de la crise est là et les difficultés des autres stations, prisonnières du cercle vicieux de la promotion immobilière qui finance les remontées mécaniques appelant elles mêmes de nouveaux lits (qui justifieront à leur tour des remontées mécaniques), ne rassurent pas les gestionnaires des Sept-laux. On peut en effet penser que la bonne santé, les performances économiques de l'entreprise de remontées mécaniques constituent un levier puissant pour

[209] 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 fabriquant repose quant à elle sur l'utilisation multi-usage et multi-saisonnière du transport câblé.

garantir le maintien à flot de l'immobilier de la station. La performance économique est au rendez-vous, la station présentant la particularité de générer 75% à 80% de son chiffre d'affaire sur la proximité contre 20 à 25 % sur le séjour. « *C'est l'inverse dans les autres stations comparables aux Sept-laux* ».Indépendamment des choix faits, actant l'orientation vers la manne de clientèle de proximité, comment expliquer, pour une station de plus de 9000 lits, la faiblesse des revenus liés au séjour ?

- *"Gagner sur les marges", agir sur l'immobilier.*

- État des lieux.

Le propos qui va suivre est largement repris des pages du site Internet de ODIT France[210], pilote des procédures Opération de Réhabilitation de l'Immobilier de Loisir (ORIL)[211] sur les sites choisis pour expérimenter la procédure :

- http://www.odit-france.fr/fileadmin/pdf/Dossiers-en-ligne/oril-vrt/31-les-7-laux-etat-lieux-immobilier.pdf
- http://www.odit-france.fr/fileadmin/pdf/Dossiers-en-ligne/oril-vrt/32-les-7-laux-etude-volet-immobilier.pdf
- http://www.odit-france.fr/fileadmin/pdf/Dossiers-en-ligne/oril-vrt/33-fiche-sept-laux.pdf

Ces données sont donc issues de l'état des lieux immobilier lié à l'ORIL, et datent de 2003 (NOËL, 2003). Les sites de la station des 7 Laux proposent un parc immobilier de 9042 lits, répartis en 1766 résidences secondaire de 4,53 lits en moyenne (7994 lits) et trois villages vacances, VVF (246 lits), Touristra (513) et Cévéo (160 lits au Pleynet et 256 à Fond de France), pour un total de 1048 lits. Les résidences secondaires ont toutes été construites entre 1971 pour les plus anciennes, et 1986 pour les dernières réalisations Merlin. Ce sont donc des constructions assez anciennes, âgées de 26 ans en moyenne en 2003. Toutes sont gérées en copropriétés. En termes de sites, on compte 6552 lits côté Prapoutel et 2490 pour le Pleynet. Il n'existe pas d'hôtel ou d'établissement de type para-hôtelier sur les sites du Pleynet et de Prapoutel. On peut trouver de tels hébergements en contrebas dans les villages (1 hôtel à Theys), mais pas au pied des pistes.

Selon l'étude diagnostic précédant l'ORIL, on compte une **mise en marché de 23,2 % du parc** d'appartements des Sept-laux, ce qui apparaît comme extrêmement faible. L'étude ORIL détaille certaines grandes tendances qui peuvent expliquer cette faiblesse de la mise en marché. Ici, on avance comme cause principale l'inadaptation de l'offre de logement vis-à-vis de la demande exprimée au travers de l'étude "attentes clientèle" de la COFREMCA. On compte aux Sept-laux 53,6 % (960 appartements) de studios ou T1, 40,2 % (710 appartements) de T2 contre seulement 6,2 % (110 appartements) de T3. On peut en effet, au vu des chiffres, souligner le décalage entre une offre massive de studios et T1, et une demande de plus en plus marquée par la recherche de location d'appartements de plus de 30 m^2. D'autant que le détail des biens mis en location vient appuyer cette thèse, puisque 57,5 % des locations proposées concernent des studios et studio-cabines, 36,6 %

[210] Pages consultées le 12 juin 2006.

[211] ORIL : Opération de Réhabilitation de l'Immobilier de Loisir. Pour plus de détail sur la procédure, on pourra se reporter aux pages suivantes, notamment au point : « Intérêt et limites de l'ORIL aux Sept-laux » (p.60).

des T2 qui arrivent péniblement à 30 m^2, contre seulement 6,1 % de T3 répondant à la demande théorique de surfaces de plus de 30 m^2.

Au-delà de ces considérations sur l'inadaptation de l'offre immobilière aux Sept-laux dans un contexte de mutation du marché, on peut également s'interroger sur les effets de la proximité, composante fondatrice de la station depuis l'origine. On se rend compte aujourd'hui que la structure des propriétaires est essentiellement rhône-alpine et relativement âgée : 47,7 % de rhône-alpins, 79 % de propriétaires, toutes origines géographiques confondues, qui ont plus de 50 ans en 2003[212]. Ces données sur l'origine géographique sont corroborées par certains entretiens menés sur le terrain : « *Au niveau de l'immobilier, les premières mains venaient surtout de Paris/Bretagne/Nord/Grenoble. Aujourd'hui, pour les Merlins, c'est Grenoble/Lyon/St Etienne qui sont les plus représentés (…) Aujourd'hui encore, c'est surtout la clientèle de proximité qui achète* ». Les agences immobilières parlent quant à elles de motivation d'achat aux Sept-laux liées à l'affinité qu'entretiennent les acquéreurs avec la station, ce qui implique logiquement une relation de proximité (75 à 80 % des forfaits liés à la proximité). Les propriétaires du parc immobilier des Sept-laux sont donc principalement des gens résidant dans un isochrone de 2h (région Rhône-Alpes), qui disposent de plus en plus de temps libre passée la cinquantaine (47 % de retraités), et qui ont des enfants (67,2 %) et souvent des petits enfants (20,5 %). Ils ont donc en grande partie la possibilité (temps libre, proximité) et les motivations (famille, amis) pour jouir à titre personnel de leur bien.

Ainsi, à l'issue de ce rapide tour d'horizon de l'immobilier aux Sept-laux, plusieurs aspects expliquent la faiblesse de revenus touristiques liés au séjour, au-delà du système de rationalisation de l'exploitation de la clientèle de proximité.

- L'offre immobilière est inadaptée à la demande exprimée par les clientèles touristiques, les appartements sont majoritairement trop petits.
- L'offre immobilière est insuffisante en quantité, les propriétaires entendant en majorité jouir de leur bien.
- L'absence de structures hôtelières ou para-hôtelières sur les sites d'exploitation de remontées mécaniques ne permet pas de pallier ces faiblesses structurelles. Seul un hôtel à Theys alimente le stade de neige de Pipay, ainsi que quelques gîtes ou chambres d'hôtes dans les communes des balcons de Belledonne.

Au sortir des difficiles années 1990, durant lesquelles les Sept-laux ont réussi le pari de redresser et optimiser le fonctionnement de l'entreprise de remontées mécaniques, les acteurs de la station font un constat concernant l'immobilier : rien n'a été fait depuis 1986, date de livraison de la dernière résidence Merlin, en outre le marché immobilier de la station est inexistant durant les années de "purgatoire" entre 1992 et 2000. Pourtant, si l'activité et la rentabilité de la station reposent sur de larges bassins de clientèle de proximité, le ralentissement de la progression du chiffre d'affaire de l'entreprise de remontées mécaniques interroge. Les gestionnaires de l'entreprise commencent à percevoir les limites de la progression du chiffre d'affaire, cherchent à le consolider sur « *les marges* » offertes par un remplissage plus efficace de lits banalisés et une augmentation de ceux-ci. En termes de remplissage en effet, les acteurs de la station liés à la problématique immobilière (SEM, agences) s'accordent à dire que si le remplissage est bon en pleine

[212] Ces chiffres sont tirés d'une enquête menée par la SEM, à partir des données de 200 répondants sur 1800 (7,5% de taux de réponse).

saison, « *une marge de progression est possible sur la semaine et sur les mois de Janvier, Mars et Avril* ».

Fort de ce constat d'absence de marché immobilier, d'absence d'actions concernant le patrimoine bâti de la station, la SEM cherche à la fin des années 1990 le moyen de re-dynamiser le secteur du tourisme de séjour.

- Premières expériences

En 1997, la SEM lance une expérience de rénovation de l'immobilier soutenue par la société en contrepartie d'un remise en marché des biens ainsi rénovés. D'une certaine manière, on peut considérer cette première tentative de revalorisation de l'immobilier comme une préfiguration des procédures ORIL des années 2000. En 1996-1997 le SIVOM, par l'intermédiaire de la SEM T7L, lance une opération d'incitation à la rénovation des appartements en vue de leur remise en marché. Le fonctionnement en est simple. La SEM subventionne à hauteur de 3000 € (20000 F) le propriétaire d'un appartement de Prapoutel ou du Pleynet qui désire rénover son bien, en échange de quoi le propriétaire s'engage à laisser la gestion locative de son bien à la SEM par le biais d'un bail de 6 années. Cette opération a relativement bien démarré, malheureusement la trésorerie n'a pas été à la hauteur des ambitions et seuls huit appartements ont pu être rénovés. Malgré tout, « *l'expérience a permis de tirer la qualité du parc locatif vers le haut et participé à la re-dynamisation du marché de l'immobilier. Elle a également permis de faire « émerger » un potentiel de client pour des rénovations* » (NOËL, 2003). Mais on sent bien, en parallèle de la restructuration du produit neige, que l'immobilier reprend de l'intérêt après ces années noires (on a vu un studio de 18 m^2 se vendre à 100 000 francs) aux Sept-laux.

Au tournant des années 2000, les associations de copropriétaires vont tour à tour se lancer dans la rénovation des parties communes de leurs biens, notamment ils vont rénover les façades, travailler sur l'esthétique de ces architectures datées années 70. Plusieurs de nos interlocuteurs se félicitent de ces initiatives pour l'image de la station. Les agences immobilières notamment, parlent d'une « initiative qui participe à l'amélioration de l'image de la station ainsi qu'à l'évolution du prix des transactions ». La question que soulève un tel discours est de savoir si le redressement des prix de l'immobilier aux Sept-laux est dû à l'amélioration de l'image de la station par la rénovation des façades ou à la bonne santé retrouvée de l'entreprise de remontées mécaniques. D'autant que le problème avéré de l'offre immobilière aux Sept-laux concerne plutôt l'aspect et la configuration intérieure. Il paraît quelque peu paradoxal de travailler sur les façades pour revaloriser un bien qui présente un problème fondamental de surface. L'argument avancé de l'entretien dû à l'usure normale du temps est peu satisfaisant, compte tenus de la ventilation dans le temps de ces réalisations immobilières (1 phase en 70-75, une autre en 80-86). Sommes-nous en présence d'une stratégie visant à revaloriser son patrimoine afin de lui donner une valeur spéculative, ou plutôt dans une logique de système tendant à revaloriser l'ensemble de la station, domaine skiable et immobilier, une synergie de l'ensemble des acteurs ? Quoiqu'il en soit, aujourd'hui, ces rénovations/ravalements de façades sont terminés, ce dont se félicitent ouvertement une grande majorité d'acteurs de la station. Ces premières expériences et initiatives, malgré leurs limites, ont le mérite de préparer les esprits aux procédures ORIL qui vont avoir lieu sur la station à partir de 2003.

- Intérêt et limites de l'ORIL aux Sept-laux

Les Opérations de Réhabilitation de l'Immobilier de Loisir ont pour origine le constat fait au tournant des années 2000 que les stations touristiques perdaient de plus en plus de lits marchands, ce qui pourrait à terme mener à l'apparition de "friches touristiques". La dégradation de l'offre, de par le vieillissement des patrimoines immobiliers notamment, devient donc un enjeu pour les entreprises locales liées au tourisme. *« Face à cette situation, l'État et les collectivités publiques se sont engagés dans un processus de réhabilitation et de modernisation de l'immobilier de loisir, dont l'objectif est d'inciter les propriétaires à engager des travaux de réhabilitation et à mettre en marché leurs appartements.*

Tel est l'objet des Villages résidentiels du tourisme (VRT), associés à un dispositif public de réhabilitation de la station dénommé Opération de réhabilitation de l'immobilier de loisir (ORIL) » (AMOUDRY, 2002).

Le dispositif s'articule donc autour de deux volets complémentaires : incitation à la rénovation d'une part (ORIL), obligation de mise en marché d'autre part (création d'un VRT). Selon la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain du Code de l'Urbanisme, « *Les opérations de Réhabilitation de l'immobilier de Loisir ont pour objet l'amélioration du parc immobilier touristique et l'amélioration des espaces publics, du stationnement, des équipements d'infrastructures et du traitement de l'environnement. Elles tendent à améliorer l'offre qualitative des logements locatifs à destination de la clientèle touristique et du personnel saisonnier ainsi qu'à maintenir ou à développer l'offre de services de proximité*[213]». Pour atteindre ces objectifs, les collectivités locales, par l'intermédiaire de leur structure de gestion, proposent une série de mesures incitatives à la rénovation du bien immobilier des particuliers.

Aux Sept-laux, l'incitation financière s'articule autour d'une coopération entre la SEM T7L, chargée de l'opération, et le conseil général de l'Isère dans le cadre de sa politique d'assistance aux stations de moyenne altitude en Isère. Sur le montant total des travaux, la SEM prend ainsi 52 % du financement à sa charge, le conseil général 18 %, restent 30 % à la charge du propriétaire[214]. Ces mesures incitatives se sont en outre vues complétées par des dispositions fiscales, permettant au propriétaire qui rénove son appartement dans le cadre de l'ORIL de bénéficier d'une défiscalisation de 40 % des montants investis dans la rénovation de leur bien[215]. Depuis 2003, 80 appartements sur les 1200 de la station ont fait l'objet de cette procédure, conduisant ainsi à la création du VRT du "Pré de l'Arc". C'est un bilan plutôt en demi-teinte, le parc d'appartements concerné représentant à peine 6,67 % du patrimoine immobilier de la station.

---

[213] Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, Article 186, portant modification de la section 2 du chapitre VIII du titre Ier du livre III du code de l'urbanisme, Art. L. 318-5, J.O n° 289 du 14 décembre 2000 page 19777.

[214] Pages de présentation de l'ORIL sur le site Internet des Sept-laux :

http://www.les7laux.com/hiver/index.php?page=oril , pages consultées le 24 janvier 2006. Un exemple chiffré est donné : pour la rénovation totale d'un 2 pièces de 28 m², le montant total s'élève à 21300€, soit 11000€ assumés par la SEM, 6000€ par le conseil général de l'Isère, 6300€ devront être déboursés par le propriétaire, qui pourra ainsi bénéficier d'une défiscalisation de 2520€. Par ailleurs, un loyer de 2400€ annuels, indexés sur l'indice INSEE de la construction pour les 9 années du bail.

[215] Loi de finance du 23/02/05.

A l'heure des premiers bilans concernant les ORIL, un discours critique se développe à l'égard de cette procédure. Le discours ambiant dans la sphère des stations de sports d'hiver alpines, toutes confrontées à une déperdition de leurs lits banalisés, à l'origine d'ailleurs du dispositif, remet en question la pertinence de la mesure qui oblige le propriétaire rénovateur et subventionné à signer un bail de mise en location marchande de neuf années minimum. Ce terme paraît exagérément long aux candidats à la rénovation, dont certains acceptent mal de devoir payer un loyer pour jouir de leur bien, même dans le cadre d'une garantie de rentabilisation du bien par la location.

Au-delà de ce discours global, la perception de la procédure au Sept-laux est tout aussi mitigée que les résultats en termes de nombre de rénovation. La SEM et les agences immobilières s'accordent à souligner le paradoxe de la procédure ORIL aux Sept-laux. Le profil type du candidat à l'ORIL est celui d'un propriétaire lointain, disposant de moyens financiers confortables, et qui entend compenser son absence de la station par une rentabilité locative garantie par le SEM à travers le bail signé. Or, aux Sept-laux, la population de propriétaires est composée principalement de personnes issues de la proximité, souvent retraitées, qui ont acheté leur bien au moment où les prix de l'immobilier étaient bas, et qui n'ont aujourd'hui ni les moyens financiers, ni l'envie de renoncer à la jouissance de leur bien.

Un certain nombre de points positifs viennent malgré tout relativiser ce discours critique. En premier lieu, l'aspect positif du diagnostic lié à l'ORIL a été de mettre en évidence un certain nombre de tendances lourdes, dont on peut ainsi tenir compte dans la manière de gérer le volet immobilier de la station. Le diagnostic a ainsi par exemple mis en évidence l'importance des locations informelles et autres prêts d'appartement, relativisant un peu la notion de perte de lits chauds. On reconnaît bien volontiers la contribution de la procédure à l'amélioration du patrimoine, même de manière marginale, contribuant ainsi à l'amélioration de l'image que la station renvoie à ses clients. On parle également de vertus incitatives à la rénovation, puisque de nombreux rénovateurs potentiels, tout en rejetant le principe de l'ORIL, visitent l'appartement témoin pour se donner une idée de ce qu'ils peuvent faire dans leur propre appartement. Ainsi, la SEM, en parallèle de l'ORIL, a mis en place une assistance technique, afin de conseiller les clients et de les mettre en relation avec des entreprises locales partenaires, en direction de tous les publics, même ceux qui ne rentrent pas dans le cadre de l'ORIL. Il est difficile de conclure sur la pertinence de ces dispositions ORIL aux Sept-laux. Pour certains acteurs, « *la procédure* [leur] *a été imposée, c'est avant tout une mesure qui a un fort écho politique* ». On peut néanmoins, dans le cadre de la politique d'amélioration du produit ski, considérer les "à côtés" du cœur du dispositif, comme la requalification de l'entrée de Prapoutel, la rénovation des abords, des escaliers, l'amélioration de la circulation pédestre au sein de la station…

Ainsi, d'un point de départ pouvant se résumer à un compromis bancal par la synthèse qu'il propose de deux conceptions de l'aménagement touristique de la montagne diamétralement opposées pour ne pas dire antinomiques, la trajectoire de développement des Sept-laux s'est infléchie à plusieurs reprises pour finalement conduire à la situation actuelle. Le choix d'acter la vocation de proximité, l'optimisation de l'exploitation du domaine skiable qui en découle ont ainsi fortement pesé sur l'inflexion de la trajectoire vers le haut. Reste, dans les années à venir, le bilan à tirer sur les premières actions visant à renforcer l'assise économique de l'entreprise de remontées mécaniques par une progression des revenus liés au tourisme de séjour. D'autres enjeux liés à la gestion du foncier et de l'immobilier se dessinent également pour la station, qui devra s'y confronter dans un avenir

proche. En effet, si la proximité de grands centres urbains vient alimenter le système économique touristique, de ces mêmes pôles émanent des populations qui souhaitent quitter la ville, générant ainsi un forte consommation d'espace aux alentours des villes, phénomènes de nouvelles résidentialités qui portent les germes d'un conflit d'usages portant sur le foncier et l'immobilier, entre la vocation touristique et la vocation d'habitat permanent.

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

Une des hypothèses fondatrices de ce travail sur le foncier et l'immobilier de tourisme est donc celle d'une concurrence, en place ou à venir, entre des usages touristiques et des usages à fin d'habitat permanent. C'est le même ressort de la proximité qui agit que ce soit en termes de fréquentation touristique excursionniste ou en termes de phénomènes de nouvelles résidentialités. La tendance lourde de la périurbanisation dans les communes concernées est avérée, mais quelles en sont les formes, au-delà de cette approche quantitative, et quel impact sur l'immobilier et le foncier de la station ? Dans quelle mesure la reconstitution de la trajectoire de la station peut-elle éclairer les phénomènes en place et les décisions lui correspondant ?

- *L'inégalité spatiale des effets de la proximité*

- Des sites inégalement touchés

Concernant des phénomènes qui ont un impact sur la gestion de l'espace, la configuration spatiale de la station joue un grand rôle dans les formes de la contrainte périurbaine. Les Sept-laux présentent la particularité d'être une station multipolaire. Elle concerne deux versants, celui qui donne sur la vallée du Grésivaudan, celui qui concerne la vallée du Haut Bréda. Si le versant Grésivaudan est soumis de façon avérée à une forte pression périurbaine[216], la vallée du Bréda, à l'accès peu aisé depuis les grands pôles urbains, commence seulement à ressentir une certaine forme de pression sur son sol[217], sans commune mesure avec les problématiques de l'autre versant. Cette proximité avec les centres urbains côté Grésivaudan se traduit également dans la différence profonde en termes de fréquentation de proximité entre Prapoutel-Pipay et Le Pleynet, dont l'éloignement des bassins de clientèle perturbe la captation de la manne des clients excursionnistes. Cela se traduit par des différences marquées dans la gestion des différents sites, impliquant des positionnements marketing différenciés.

Les Sept-laux ont été construits *ex nihilo* sur les sites d'altitude des communes-support. Spatialement, cela implique donc une dissociation très nette des villages de Theys, Les Adrets et 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). Cette configuration "en escalier" a pour conséquence de préserver l'immobilier des sites touristiques de la pression périurbaine qui s'exerce principalement sur les villages à mi-pente. Ceux-ci jouent en quelque sorte le rôle d'une "zone tampon" qui amortit, pour l'instant,

---

[216] La « lame de fond » périurbaine se voit en outre amplifiée à Theys et aux Adrets par l'implantation récente de Minatec à Crolles, dont les salariés (ingénieurs et cadres supérieurs à fort pouvoir d'achat) cherchent à se loger à proximité.

[217] 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.

l'impact de la pression résidentielle. Enfin, il faut signaler que le côté le plus exposé à la convoitise sur le foncier et l'immobilier, le versant Grésivaudan, ne présente qu'un seul site touristique urbanisé, Prapoutel, la seule des trois entrées de station à être réellement concernée aujourd'hui. « *On compte aujourd'hui un cinquantaine d'habitants à l'année à Prapoutel* ». Le phénomène s'esquisse pour l'instant, mais si la tendance se confirme, des problèmes se poseront à court ou moyen terme, nécessitant une politique de gestion adaptée.

- Une gestion différenciée

On peut à ce titre repérer dans la gestion actuelle un certain nombre d'éléments qui illustrent cette inégalité spatiale face aux phénomènes de proximité, mais également quelques problèmes émergeant à la marge qu'il est encore temps d'anticiper. Si le côté Grésivaudan est le plus touché par les effets de la proximité, traduisant ces effets en performance économique sans être pour l'instant perturbé par la périurbanisation, Le Pleynet semble plus fragile. Le site ne répond pas, en termes d'implantation géographique, aux exigences d'un système économique basé sur la proximité. Il permet cependant, par l'équipement de son versant en remontées mécaniques et depuis quelques années en neige artificielle, d'élargir quantitativement et qualitativement l'offre en produit ski. L'enjeu pour le Pleynet serait donc de relancer le tourisme de séjour pour compléter le dispositif des Sept-laux et donner de la consistance au site.

Le Pleynet subit une double contrainte. Une contrainte conjoncturelle, le climat politique de la commune étant très instable depuis quelques années, avec démissions de conseil, deux maires différents en six ans. Aujourd'hui, la situation n'est toujours pas réglée, La Ferrière peine à retrouver une sérénité politique. « *Tant qu'elle n'aura pas réglé ses problèmes politiques, La Ferrière ne pourra pas s'occuper de la gestion quotidienne de la commune correctement. Or c'est cette gestion qui importe avant tout pour un maire, c'est une fois qu'elle est assumée que l'on peut passer à des dimensions de projet* », que la commune pourra s'occuper de la station. Une contrainte structurelle, un accès difficile, le marasme de la station dans un contexte de produit de proximité, auxquels s'ajoutent des contraintes plus historiques : pour disposer de terrains constructibles, une déclaration d'utilité publique avait été obtenue en 1963, elle visait à l'acquisition dans les dix années suivantes à l'ensemble des terrains des 3 communes situés au dessus de la ligne de niveau 1400 m. Les problèmes de démarrage de la station, la faillite quasi immédiate des promoteurs ont suspendu les acquisitions pour La Ferrière d'Allevard, et certains terrains concernés n'ont pas été acquis. Aujourd'hui il reste donc des terrains privés au Pleynet, interdisant de nouvelles réalisations, d'autant que pour un certain nombre d'entre eux, les logiques de transmission de biens fonciers très exigus, de parcelles minuscules, ont eu pour effet de désintéresser les propriétaires, si bien que pour certains terrains, on ne sait auprès de qui s'adresser pour négocier leur acquisition. Cela fait bien peu d'éléments susceptibles d'attirer un promoteur à même de réaliser de nouveaux lits pour relancer Le Pleynet, souhait pourtant exprimé par de nombreux acteurs rencontrés. Au préalable, il s'agit de résoudre ces blocages conjoncturels et structurels.

Du côté Grésivaudan, les problématiques ne sont pas les mêmes, mais quelques points d'achoppement peuvent être mis en lumière. A commencer par la difficile gestion par les élus des différents pôles qui prennent place sur la commune, particulièrement en ce qui concerne le couple Les Adrets-Prapoutel. Les municipalités sont en effet confrontées à une périurbanisation qui affecte le cœur des villages et qu'il faut tout d'abord gérer spatialement,

pour ensuite se confronter aux exigences relativement élevées de ces nouveaux résidents en termes de service à la population. Si le développement de ces services est relativement facile à mettre en place sur les villages proprement dits, comment abordera-t-on ceux que nécessiteraient des habitants permanents sur le site touristique ? Plusieurs éléments peuvent ici être mis en perspective afin d'esquisser un début de réponse. Dans la mesure où le SIVOM gestionnaire de la station ne dispose que des moyens nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise de remontées mécaniques, il ne peut pas jouer de rôle dans l'organisation de ces services, d'autant qu'en l'état actuel des choses, il n'en possède pas la compétence. Résidents secondaires et principaux se tournent donc vers les communes.

Aujourd'hui, les exigences des copropriétaires "secondaires" n'apparaissent pas forcément légitimes aux communes, qui jouent de la configuration spatiale éclatée, de l'absence de cohérence de l'immobilier pour tempérer les demandes de services. Les Sept-laux ne sont pas une commune, n'en présentent pas l'unité, et le "syndrome Chamrousse[218]" n'est pas ressenti comme un risque. La mise en place de services est rendue extrêmement délicate par la dissociation très nette entre les villages proprement dits et la station. Les habitants de ces communes, anciens et nouveaux, ne se sentent pas du tout concernés par l'activité touristique, n'y sont pas attachés et ne s'y impliquent pas. La commune des Adrets présente ainsi le paradoxe d'avoir deux prestations de ramassage des ordures, un pour le village financé par le biais des impôts locaux, et un deuxième sur Prapoutel, financé par les forfaits[219] ! Cela préfigure assez bien des enjeux qui porteraient sur les services à la population dans le cas d'une conversion plus profonde de l'immobilier à fin de tourisme en résidence principale.

- *Perspectives et marges de manœuvre*

Car c'est bien de cela qu'il s'agit : quelles conséquences auront les phénomènes de périurbanisation sur l'immobilier de la station ? Comment, au-delà de cette population assez anecdotique pour le moment, appréhender les risques de changement de destination des lits touristiques à des fins de résidence ?

Ces différentes réflexions concernant les services à la population posent bien le problème de la marginalisation des populations non touristiques de la station. Dans l'immédiat, on peut tabler sur une offre de services moindre, car plus délicats à mettre en place, reléguant les "Prapoutelois" au rang de parents pauvres de la commune. Aujourd'hui, sur la station, on compte comme résidents permanents quelques personnes qui ont fait le choix en toute connaissance de cause et qui en assument les conséquences en termes de service. Mais on compte également des personnes économiquement précaires, qui n'ont ni les moyens de se loger en ville (étudiants grenoblois qui se logent à Prapoutel), ni même parfois dans les villages. En effet, la pression à fin de résidence sur les communes des balcons de Belledonne, comme partout ailleurs, est exercée par des urbains qui souhaitent quitter la ville et qui disposent de moyens financiers conséquents. La périurbanisation a donc pour effet direct une forte augmentation des prix. Ceux-ci interdisent aux populations disposant de moyens financiers plus limités l'accès au logement dans ces zones convoitées, les reléguant aux endroits plus défavorisés, parce que plus lointains ou moins bien lotis en

[218] La station de Chamrousse a obtenu le titre de commune à part entière en raison notamment de la permanence de la résidence et des services à la population que cela implique, qui ne pouvaient être assumés par la commune-support.

[219] Sur 27 € de forfait journée, 1 € est dédié au ramassage des ordures.

services[220]. 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 dégénérer, faisant de la station le "quartier pauvre" des Adrets

La station des Sept-laux, au regard de sa trajectoire de développement se trouve à un moment charnière pour ce qui concerne son patrimoine immobilier, en termes de relance du tourisme de séjour. Deux moyens se trouvent à la disposition du gestionnaire : remettre l'existant en marché, ou réaliser de nouveaux lits. Le moment est idéal pour engager des réflexions et passer à l'acte. La performance économique est au rendez-vous, permettant d'engager des opérations financières et incitant les investisseurs à s'intéresser à la station[221] ; par ailleurs, la pérennisation de cette performance nécessite une consolidation du chiffre d'affaire sur le séjour.Certaines tendances indiquent qu'il ne faut plus tarder à prendre des décisions suivies d'effets : l'ensemble des acteurs de la station déplore l'absence d'établissement hôteliers ou para-hôteliers à proximité de la station. Un établissement existe pourtant à Theys, mais il risque bien de rester un exemplaire unique si aucune action n'est engagée avant que la consommation d'espace sur les villages n'ait soldé toute possibilité de réalisation ultérieure. La réflexion est engagée, mais un certain nombre de points sont d'ores et déjà acquis : Pipay restera un stade de neige, et le spectre du cercle vicieux de l'immobilier et des remontées mécaniques se finançant réciproquement interdit toute réalisation de trop grande ampleur. Se pose également la question de la possibilité de gestion en direct de l'hébergement, par l'attribution à la SEM via le SIVOM de la compétence gestion locative. « *Mais cela exige de nouvelles compétences, c'est un autre métier* ».

Au cœur de ce bouillonnement prospectif au sein de la station des Sept-laux, un projet concernant l'immobilier est en cours, assez représentatif des marges de manœuvres dont dispose à l'heure actuelle le gestionnaire de la station, interprétable en termes de trajectoire de développement. Le projet vise à l'utilisation des 18000 m^2 de Surface Hors d'Œuvre Nette (SHON) de la ZAC des Sept-laux non utilisés au moment de la construction de l'immobilier par les promoteurs de la station. D'un certain point de vue, les défaillances passées, constitutives de la trajectoire, offrent 30 années plus tard une marge de manœuvre foncière et immobilière. Le projet consiste à réaliser 8 nouvelles constructions type "chalet" regroupant des appartements de grande surface, au minimum 40 m^2, plus généralement comprise entre 80 et 120 m^2 par appartement. Les 850 nouveaux lits seront mis en vente selon le principe de l'accession à la propriété[222], de la résidence secondaire. Le promoteur actuellement pressenti est anglais et a déjà participé à certaines réalisations en station, à l'occasion desquelles il s'est distingué par la qualité de ses constructions et leur intégration paysagère.

Actuellement, la clientèle britannique dans les stations de sports d'hiver françaises a très mauvaise presse. Le discours dominant les accuse d'"envahir" les stations ; les anglais auraient ainsi la particularité de créer une forte augmentation des prix du foncier et de l'immobilier au regard de leur fort pouvoir d'achat, tel que cela a pu être observé en

---

[220] On peut quelque peu nuancer le propos, par exemple par les projets de 18 logements sociaux aux Adrets.

[221] « *On constate depuis 3 ans l'arrivée d'investisseurs privés aux 7 Laux alors qu'avant c'est une station qui n'attirait pas* ».

[222] Il s'agit, une nouvelle fois, de ne pas tomber dans le cercle vicieux promotion immobilière / remontées mécaniques. C'est la raison pour laquelle le promoteur est choisi avec soin, en fonction de son projet, que la SHON utilisée a été ramenée à 8500 m^2, la raison pour laquelle enfin le principe de la résidence de tourisme n'a pas été retenu. « *La résidence de tourisme, c'est pire que tout !* ».

Savoie et à Chamonix, pour laquelle on parle même, dans le cadre de cette étude, d'un marché du tourisme parallèle (saisonniers, commerce, etc...). On peut dès lors s'interroger sur le choix du promoteur : ne pourrait-on pas considérer, d'un certain point de vue, que le choix d'un anglais et donc de l'arrivée de la clientèle britannique aurait pour but de revaloriser l'immobilier de la station, qui n'a pas encore comblé son retard sur la moyenne nationale ?

De prime abord, dans un contexte de discours ambiant déplorant la perte de lits marchands en stations de sports d'hiver, dans le cadre d'une réflexion de la sphère de l'aménagement de la montagne portant sur la limitation des changements de destination des lits touristiques, 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. D'une certaine manière, la trajectoire de développement permet ce type d'expérimentation : la station s'est recomposée au cours des années 1990 autour de la conviction qu'elle avait une vocation stade de neige/*zone suburbaine de loisir*[223], adaptant son outil de production à la clientèle de proximité. Aujourd'hui, le gestionnaire de la station ne joue pas l'avenir de l'entreprise de remontées mécaniques sur ce projet, la vocation touristique des nouveaux lits ne conditionnant pas l'avenir d'un système qui, pour l'instant, repose essentiellement sur la proximité. 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.

Cette "expérimentation" immobilière est elle-même constitutive d'une certaine marge de manœuvre. On peut tout à fait, dans une optique de réchauffement climatique, imaginer la conversion définitive de ces lits en résidence principale, leur surface et leur qualité le permettant, sans tomber dans l'écueil de la paupérisation, et relativisant la notion de "quartier pauvre" que pourrait devenir Prapoutel si seuls les "Merlins" étaient concernés. On parle même ouvertement de la création d'un "nouveau hameau" des Adrets. On peut dans un certain sens parler d'anticipation "involontaire" de la mixité sociale, mais cette stratégie présente tout de même quelques risques, car on peut tout à fait imaginer qu'une conversion massive de l'immobilier de loisir en résidence principale, consécutive à une marginalisation des populations les plus précaires, n'ait pour conséquence une dévaluation de ces nouvelles constructions, pour un usage touristique comme pour un usage à fin de résidence.

Restent donc quelques incertitudes liées à ces réalisations et aux évolutions parallèles du phénomène périurbain et du tourisme. Comment faire cohabiter tourisme de séjour et tourisme de proximité ? Vocation touristique et vocation résidentielle ? Quels problèmes poseront ces nouvelles populations, comment gérer une mixité sociale à Prapoutel ? Un certain nombre de questions restent ainsi en suspens, mais cette reconstitution de la trajectoire de développement des Sept-laux a permis de mettre en lumière quelques aspects pour le moins intéressants. Il est frappant de voir à quel point la station a pu trouver un certain équilibre économique, se donner les moyens de maîtriser son destin, en renouant avec une genèse pensée selon le principe de la proximité, en prenant en compte la situation des Sept-laux à portée immédiate de grands bassins urbains. De ces réservoirs de clientèle émanent également des sources de préoccupations jetant le doute sur

[223] Selon l'expression de L. CHAPPIS.

l'avenir de la station et de ses communes supports, qui doivent relever le défi de la nouvelle donne périurbaine, composer avec elle, se l'approprier pour la maîtriser.

3.3. Saint-Pierre-de-Chartreuse : évolution du rapport de force entre station et territoire

Station village et pionnière, Saint-Pierre-de-Chartreuse constitue un exemple emblématique de la diffusion de la Doctrine Neige portée par la Commission Interministérielle pour l'Aménagement de la Montagne[224] (CIATM). Avec la villégiature comme fondement, tel que nous l'étudierons dans une première partie, la construction de la station tend à se spécialiser dans la production de sports d'hiver selon la dichotomie hébergement / équipement. Parmi les défis que ce modèle doit actuellement relever, la question foncière joue donc un rôle central. La deuxième partie de notre exposé présentera donc l'émergence d'un nouveau mode de création de valeur plus attachée aux loisirs qu'au tourisme en tant que tel. S'inscrivant en opposition au modèle de séjour, notre troisième partie montrera comment le cercle vicieux de la proximité supplante celui de l'urbanisation en favorisant la multiplication des prestations de loisirs diversifiées tant par les produits que par les saisons.

3.3.1. La dimension foncière de la construction de la station à Saint-Pierre-de-Chartreuse

Contrairement au cas de Sept-Laux, une première approche de l'histoire du ski dans la station chartroussine a été effectuée précédemment. L'objet de cette section consiste en conséquence n'a pour ambition que celle d'apporter au lecteur des éléments de compréhension de la dimension proprement foncière et immobilière de cette dynamique de développement.

- *La volonté de construire une station de prestige comme fondement au développement d'une station de séjour*

Après le Plan Neige établi pour la commune en 1966 indiquant la nécessité impérieuse de la liaison avec le Planolet, la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse n'aura de cesse de reporter ce projet au privilège de l'équipement de son propre domaine. Ainsi, en 1978 un rapport relatif au budget des stations de sports d'hiver[225] souligne l'effort de la commune dans ce sens : la régie communale a ainsi investi près de 12 millions de francs entre 1966 et 1976 dans les équipements structurant des sports d'hiver : plus de la moitié (6,5 millions) est consacrée à l'aménagement du domaine skiable, le reste étant consacré aux infrastructures nécessaires (VRD, parking et aménagement d'un foyer de fond). Malgré ces dépenses importantes, le rapport met de nouveau en avant *« la saturation d'un domaine skiable limité [à laquelle] le projet de liaison du domaine skiable de Saint-Pierre avec la station du Planolet apportera quelques améliorations »*. De fait, cette liaison ne sera matérialisée qu'au cours de la saison 94-95 et le gestionnaire unique ne prendra naissance qu'à l'aune de la saison 2004-2005 avec la création du SIVU.

Au-delà de cette difficulté structurelle (la taille du domaine skiable étant particulièrement contrainte par les conditions naturelles et un terrain accidenté), ce rapport de 1978 confirme la pertinence des crédits engagés par la commune, *« la nécessité d'investir pour aller de l'avant »*. Il est d'ailleurs recommandé de poursuivre le développement dans ce

---

[224] Ancêtre de l'actuel DEATM, ex-SEATM.

[225] ARER Rhône-Alpes et Comité d'expansion économique de l'Isère (1978), *Budget des stations de sports d'hiver, influence du mode de gestion des remontées mécaniques – Saint-Pierre-de-Chartreuse, Corrençon-en-Vercors*, rapport pour le Ministère de l'équipement, 27 p.

sens, notamment en proposant de remplacer la télébenne jugée vétuste et au débit insuffisant. La question immobilière est quant à elle abordée rapidement : c'est la structure des logements touristiques qui est directement critiquée puisque les résidences secondaires *« représentent 38 % de la capacité d'accueil de la station ce qui n'est pas sans poser des problèmes notamment à l'égard des remontées mécaniques en raison de l'insuffisance d'occupation ».* Cependant, la station de Saint-Pierre-de-Chartreuse est avant tout présentée comme un lieu de séjour, la fréquentation de week-end, si elle est reconnue, apparaît comme secondaire (un apport complémentaire au fonctionnement normal, mais pas un apport décisif). Sa clientèle est essentiellement d'origine lointaine, soit des belges auprès desquels les hôteliers entretiennent des relations commerciales ciblées, soit des personnes originaires du Nord ou de l'Est de la France qui furent les premiers acheteurs de résidences[226]. Ce type de clientèle constitue la base même des premiers développements touristiques chartroussins. Son accueil s'est alors organisé de manière spontanée et la situation de 1978 s'inscrit dans la continuité de la construction touristique de l'Entre-deux-guerres. Les autochtones, si ce n'est l'investissement d'une minorité dans l'activité hôtelière, étaient alors essentiellement spectateurs, les touristes prenant l'initiative et décidant pour partie de leur mode de séjour. Les critiques envers la gestion foncière de la station ne semblent donc pas réellement perçues.

- *L'immobilier, question récurrente du développement touristique local*

En réalité, elles feront jour dans un projet plus vaste de modernisation de la station porté par le Plan Pluriannuel de Développement Touristique (PPDT) de 1983, qui correspond à la volonté de remplacement de la télébenne par une télécabine. Cette dernière constitue un investissement important (un nouveau poids financier qui pèse fortement sur le budget municipal et en 1984, les annuités d'emprunts représentaient 60 %). Ainsi, en 1982, la réponse délivrée par le Comité technique interministériel des Unités Touristiques Nouvelles à la demande communale d'études (nécessaire afin de déclencher la réalisation d'un PPDT) met l'accent sur la nécessaire prise en considération de la cohérence entre développement des loisirs et de l'immobilier. Face à l'ampleur des investissements, il apparaît donc indispensable de développer de nouveau la capacité d'accueil tout en tenant compte des contraintes propres au site. Selon la dynamique classique, le renouvellement des équipements repose sur la nécessité de rentabiliser au mieux le domaine skiable. Dès lors, le cercle vicieux du développement rattrape la station village : l'installation de la télécabine appelle de nouveaux hébergements et un accroissement de la capacité d'accueil du domaine skiable (en évoquant de nouveau la liaison avec Le Planolet ainsi qu'en proposant des aménagements sur le site du Battour).

Si le PPDT lui-même relativise ensuite ces premiers constats en montrant une croissance forte du nombre des lits touristiques (essentiellement sous la forme de meublés, le nombre de lits hôteliers diminuant) entre 1980 et 1982, il met en avant la nécessité de poursuivre cette dynamique par *« un développement additionnel important tant dans le secteur immobilier privatif que dans le secteur hôtelier »*[227]. Ces projets font l'objet de discussions ultérieures plus directement liées à la mise en place du POS afin d'en préciser la réalisation. Le "Plan de ville" est alors la zone privilégiée. Si les "hameaux forts" de Saint-Hugues et des Egaux sont également fortement concernés, les difficultés liées à l'assainissement (et à l'importance de l'investissement nécessaire pour les relier au réseau

[226] Source : entretien avec la responsable de l'agence immobilière.

[227] Archives communales de Saint-Pierre-de-Chartreuse en mairie : **1T1/22-23**, PPDT.

existant) limitent dans un premier temps la construction à l'initiative privée. L'urbanisation des "hameaux dispersés" n'est quant à elle envisagée qu'à la marge : leur développement questionne plutôt le mitage sur la commune et n'est envisagé qu'à travers la saison estivale.

Au cours de ces différentes phases de développement de la station chartroussine, la question immobilière se pose différemment. Dans un premier temps, les sports d'hiver apparaissent comme un moteur central de l'activité économique : ils vont permettre à la station de renouer avec son passé novateur d'avant-guerre. Cependant, dans un contexte de développement généralisé de l'activité, les effets escomptés ne sont pas à la hauteur des attentes initiales. Engagée dans la dynamique des stations de ski, la commune poursuit malgré tout le développement de ce secteur touristique et le renforce, tant sur le plan des équipements que des logements. Néanmoins, les liens entre ces dynamiques envisagées parallèlement ont actuellement tendance à se distendre sous les pressions périurbaines. Ces dernières s'inscrivent elle-même dans le cadre plus large des évolutions de la mobilité qui jouent sur les comportements touristiques, tendent à les fragmenter et à leur faire perdre leur essence, c'est à dire le séjour, au profit des seuls loisirs.

3.3.2. Le bouleversement périurbain

Les stations-village, fortes de leur intégration au sein de la population et de la vie locale, jouissent d'une offre de logement diversifiée, notamment 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 s'inscrit dans l'histoire des lieux. Elle est souvent interprétée comme une forme d'authenticité aujourd'hui recherchée (COFREMCA, 2003; FRANCOIS, 2004a). Elle participe du dépaysement des touristes en séjour et constitue une source de spécificité pouvant se révéler cruciale dans la situation actuelle. Cependant, cet argument valable pour le tourisme joue aussi dans la structuration du phénomène périurbain et dans la recherche de bien être loin des centres urbains. 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. Les difficultés d'exploitation de la neige en moyenne montagne et l'avenir morose que dessine le réchauffement climatique, tendent effectivement à faire céder les prestataires sous la pression foncière dans l'optique de bénéfices garantis et immédiats. Ainsi, à Saint-Pierre-de-Chartreuse, 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 éloquente : seule une opération volontariste de construction (dans la période inter-censitaire 82-90) vient enrayer une chute constante du taux de résidences secondaires. L'aspect artificiel de cet épiphénomène est d'ailleurs confirmé si on se réfère aux taux de croissance des résidences secondaires, négatif dès la période 1975-1982 et en très faible progression entre 1990 et 1999, alors que les résidences principales connaissent une progression constante.

- *Une approche par les Permis de Construire*

Pour aller plus loin dans cette démarche exploratoire des effets de la périurbanisation, nous avons procédé à une étude systématique des permis de construire demandés dans les dix années précédentes (depuis 1995) à l'aide des registres municipaux.

Le principe de notre dépouillement consistait à repérer les demandes présentant une modification substantielle du nombre de logements, notamment touristiques. Les aménagements mineurs (mais suffisamment importants en terme de surface ou de structure de l'habitat pour ne pas être soumis à une simple autorisation de travaux) tels que terrasses ou garages n'ont pas été pris en compte. En revanche, les permis qui nous intéressaient furent étudiés quels que furent leur réalité et leur acceptation ou leur rejet par la Mairie considéré comme une variable (et ses différentes modalités), au même titre que la provenance des demandeurs et que le type de construction envisagé. L'avantage de cette donnée "permis de construire" réside dans la possibilité de la représenter spatialement.[228]

Une première approche statistique nous permet déjà de soumettre quelques éléments à la réflexion. De l'avis général des personnes enquêtées dans le cadre de cette recherche, le phénomène périurbain s'est accéléré durant les cinq dernières années. Si ce constat semble se refléter dans l'évolution prix constatée par la responsable de l'agence immobilière et fait l'unanimité, il ne se reflète pas réellement sur le marché de la construction comme nous le montre la figure 4.30, ci-dessous.

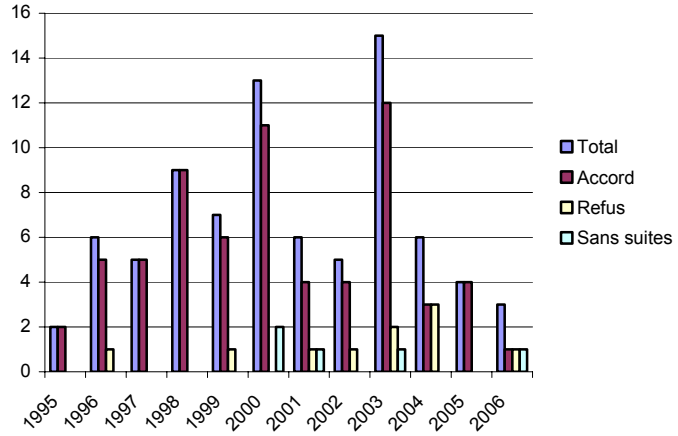


Figure 4.30 : Décision municipale suite à la demande de permis de construire

Tel que nous le montre le graphique de gauche, l'évolution annuelle apparaît plutôt liée à des événement extérieurs plutôt que suivant une progression constante. Une étude plus fine nous montre d'ailleurs que les pics de demandes en 1998, 2000 et 2003 correspondent à des constructions neuves. Nous sommes donc en présence d'une ouverture particulière de droits à construire plutôt que sur une dynamique globale : il est fort probable que ces périodes résultent d'une autorisation de lotissement. Le nombre réduit de demandes en dehors de ces moments spécifiques (au maximum sept en 1999) nous montre par ailleurs le caractère contraint de l'urbanisation dans l'espace de la commune. La ventilation des demandes en fonction de leur acceptation ou non par la municipalité ne semble guère plus parlante. En effet, l'accord semble être la règle générale (sa vérification en période de pointe tend d'ailleurs à confirmer que nous sommes en présence d'une opération volontariste d'urbanisation) et les refus n'augmentent pas avec la croissance de la pression urbaine comme on aurait pu s'y attendre. Ce résultat contre-intuitif tend donc à confirmer que la périurbanisation pèse plutôt sur les hébergements existants que sur les constructions neuves. L'attitude adoptée selon l'origine des demandeurs apparaît quant à elle plus conforme à nos attentes (figure 4.31)

[228] Contrairement aux données PERVAL qui sont livrées sans aucune référence spatiale pour des raisons d'anonymat, notre dépouillement s'est attaché à relever les numéros de section concernés.

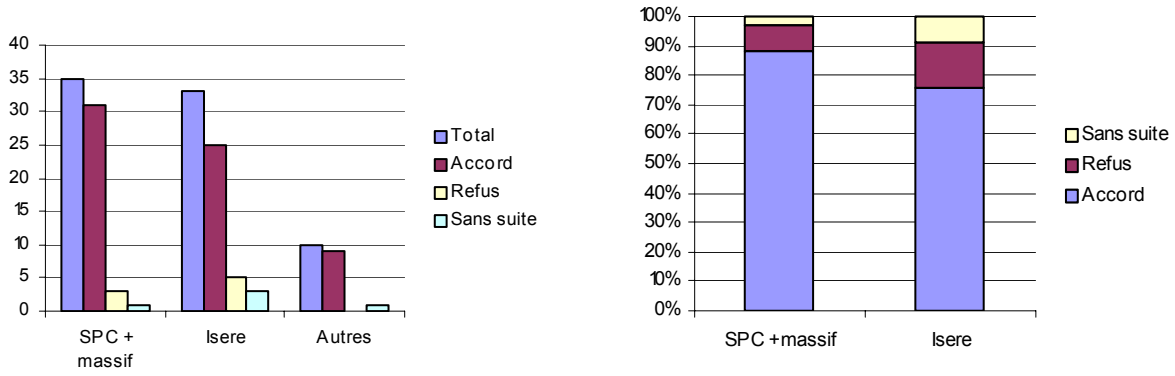
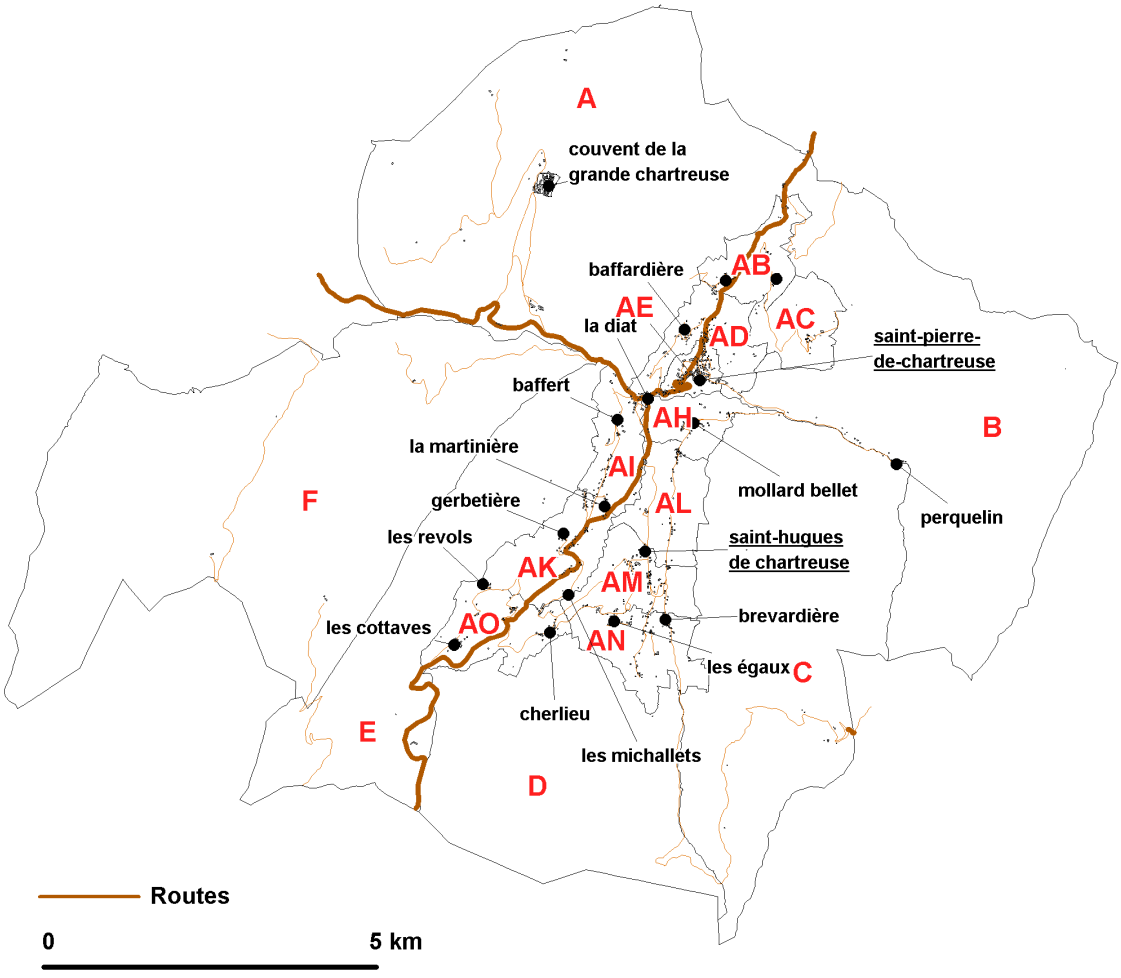


Figure 4.31 : Décision municipale en fonction du demandeur

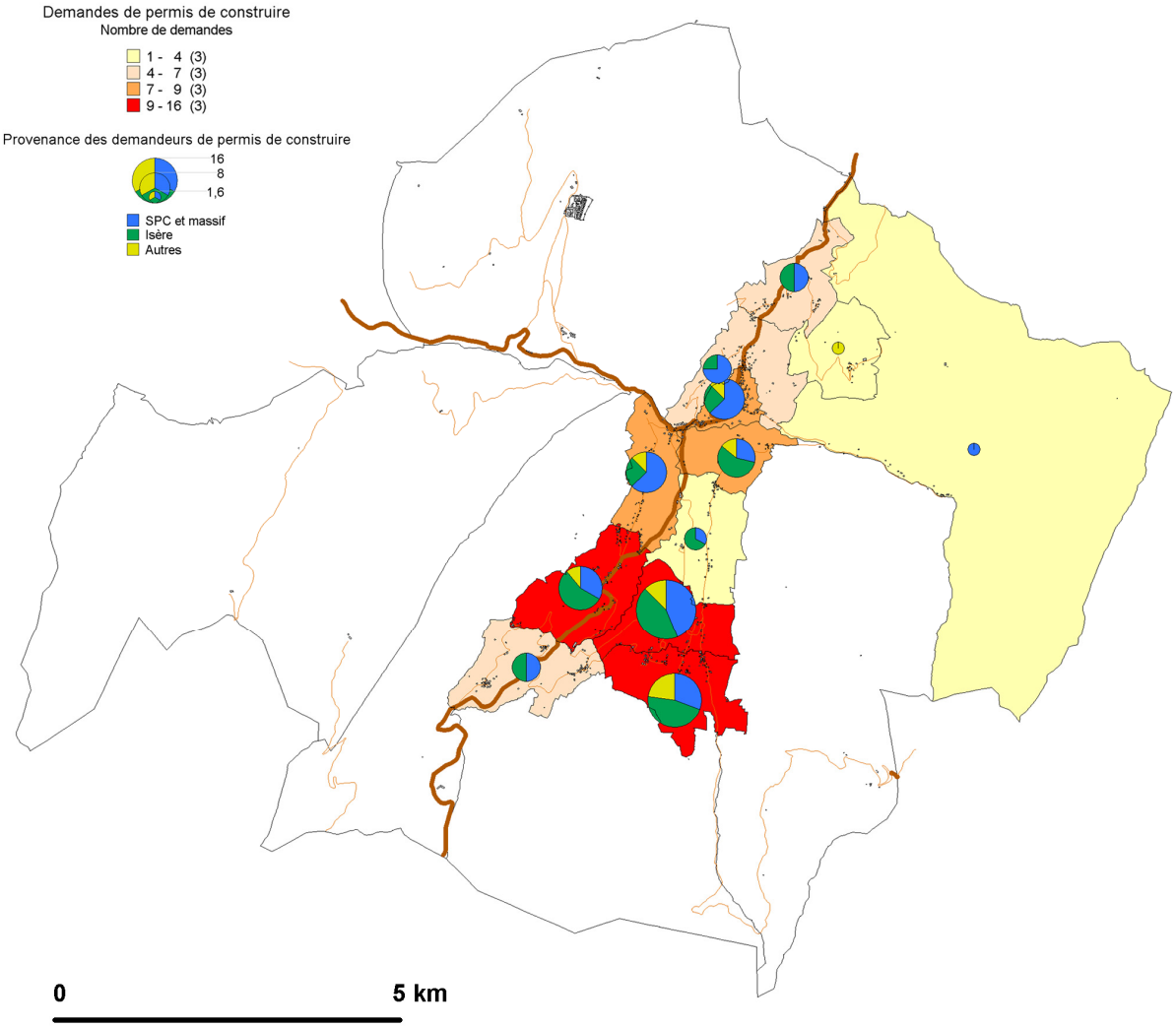
Carte 4.11 : La commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse : découpage des sections cadastrales



Pour procéder à cette analyse, nous avons regroupé les individus pour améliorer la lecture de la périurbanisation. La constitution de ces groupes, dans le prisme de l'enquête de fréquentation de proximité, nous permet déjà de remarquer un premier fait saillant l'absence de la catégorie "Région Rhône-Alpes". Sa faible représentation ne permettait pas de les distinguer des "Autres" ici représentés. L'Isère en revanche figure en bonne place et compte quasi autant que le regroupement des demandes émanant des habitants de Saint-

Pierre-de-Chartreuse cumulées avec celles des communes internes au massif[229] (33 demandes contre 35). Cependant, le graphique de droite nous indique que ces demandes font l'objet de traitements différenciés : si près de 90 % des permis sont accordés aux cartusiens, seuls 75 % des "isérois" en bénéficient. La spatialisation de cette variable d'origine constitue également une source d'informations intéressante.

Carte 4.12 : Provenance des demandeurs de permis de construire à Saint-Pierre-de-Chartreuse

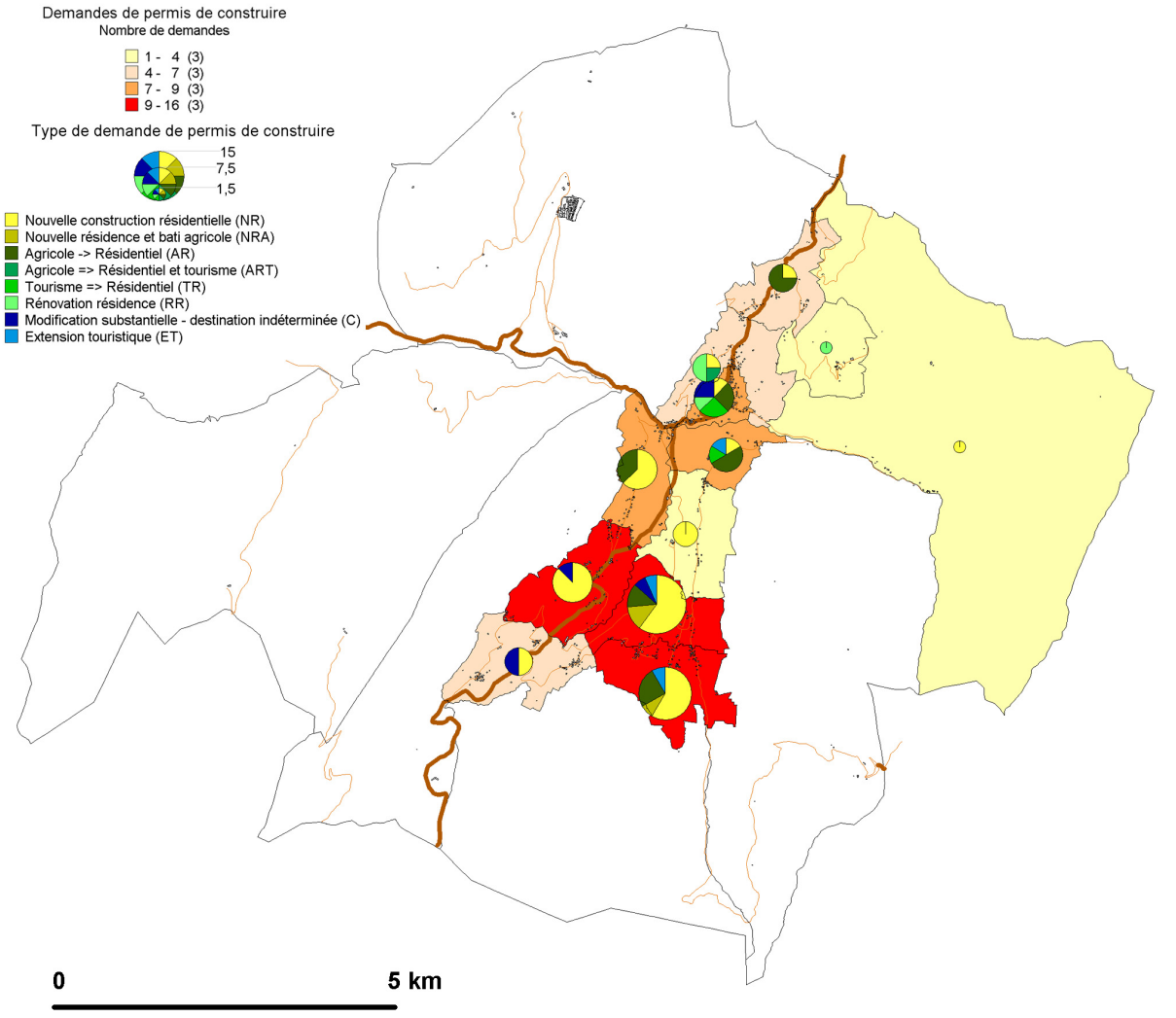


La carte 4.12 ci-dessus nous présente deux variables relatives aux permis de construire : leur nombre par parcelle et l'origine des demandeurs. Deux espaces se démarquent clairement des autres. D'une part, au sud, nous pouvons relever l'existence d'une zone (les sections contiguës AK, AM AN) correspondant principalement à l'espace des hameaux de Saint-Hugues et des Egaux. Zone délaissée par le PPDT en 1983, elle semble aujourd'hui particulièrement concernée par l'urbanisation. Or, comme nous l'avons constaté lors d'une étude ultérieure (FRANCOIS, 2004b) ce lieu correspond à une forme de développement touristique alternative aux sports d'hiver (s'il existe des équipements sur

[229] La constitution de ce groupe mérite quelques éclaircissements dans la mesure où il n'est nullement question d'une référence au périmètre du PNR. Ce dernier représente en effet la particularité de se construire en fonction en regard du phénomène périurbain par rapport auquel il constitue une forme de résistance (ALLIE, 2005) et d'inclure en conséquence des communes directement périurbaines de l'agglomération grenobloise. Or ces communes tendent actuellement à poursuivre leur dynamique en se diffusant ses habitants actuels vers les territoires ruraux les plus éloignés. Aussi, des communes telles que le Sappey-en-Chartreuse ou Corenc seront considérées comme iséroises plutôt que pour leur appartenance au massif.

place, ces derniers sont particulièrement restreints). Il s'agit d'une forme de tourisme rural mettant plus directement en avant sa spécificité territoriale et dont l'enquête nous a montré l'importance dans le contexte concurrentiel périurbain pour différencier la station de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Dès lors, il est légitime de s'inquiéter d'une reprise de l'urbanisation susceptible de "défigurer" le site. De plus, sur cette zone nous pouvons constater une forte présence des "isérois" qui prennent la plupart du temps le pas sur les personnes originaires du massif, nous montrant ainsi le rôle moteur qu'ils jouent dans la dynamique des permis de construire. D'autre part, il est possible de remarquer l'espace sur lequel le nombre de demandes est immédiatement inférieur (classe [7-9[, composée des sections contiguës AE, AH et AI), correspondant plutôt à la zone de développement traditionnelle[230] de la station et comprenant le centre bourg. Ici, le rapport de force entre "isérois" et cartusiens s'inverse. Ce phénomène peut sans doute être rattaché à la structure de la propriété foncière et à sa rareté. Ainsi, il est intéressant de poursuivre notre étude pour mieux saisir ce phénomène, notamment du point de vue des types de permis de construire demandés (carte 4.13).

Carte 4.13 : Type des permis de construire demandés



La formulation des permis de construire étant laissée à la discrétion des demandeurs, il existe une grande variété d'intitulés décrivant l'opération envisagée. Tout

[230] Non seulement pour le tourisme hivernal mais également pour la saison d'été puisque les sections concernés montre en partie

comme pour les données relatives à l'origine, nous avons donc procédé à des regroupements par catégories. Malgré cela, et dans un souci de réalisme, il demeure encore de nombreuses modalités pour une seule variable[231]. Pour plus de lisibilité de la carte 4.13, nous avons donc effectué une sélection en fonction de l'importance relative de chaque catégorie dans la population des demandes : ainsi, les seules catégories retenues sont celles représentant au moins 4 % de l'échantillon étudié, tel que représenté sur la figure 4.32 ci-dessous. Tout comme le laissait penser notre analyse précédente, les types de permis de construire ne sont pas de même nature. La dynamique de la zone la plus animée repose en effet sur les nouvelles constructions alors que celle du centre-bourg, traditionnellement plutôt consacrée au développement touristique et où les chartroussins sont majoritaires en nombre de demandes, la situation est moins tranchée. Elle implique notamment la rénovation d'un bâti existant, essentiellement d'origine agricole mais également de résidence. La transformation de ces bâtiments en résidence constitue un phénomène de nature à questionner une nouvelle fois le futur développement du tourisme dans la station. Ne serait-on pas en train d'hypothéquer une diversité de l'offre touristique particulièrement marquée par son ancrage territorial ?

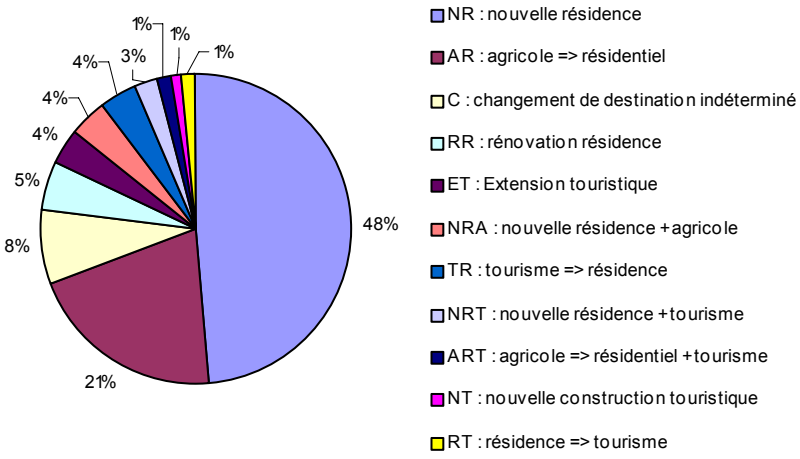


Figure 4.32 : Types de demandes des permis de construire

Malgré son aspect partiel, cette analyse des demandes des permis de construire nous apporte tout de même des éléments de réflexion intéressants. Cependant, elle 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, voire aucunes, n'apparaissent pas. L'absence de cette donnée ne doit pourtant pas masquer son importance. Non seulement nous avons pu noter la diminution relative du nombre de résidences secondaires, mais il nous faut également mentionner le processus particulier de transformation d'usage à l'intérieur même des résidences secondaires. Si elles ne changent pas de statut, notre entretien avec la responsable de l'agence immobilière nous a montré un phénomène, qu'elle qualifie de récent, de changement de mains, depuis des propriétaires éloignés (la clientèle traditionnelle des Belges ainsi que du Nord et de l'Est français) vers des

[231] Elles sont au nombre de 11, par ordre d'importance : NR les nouvelles construction résidentielles, AR les changements de destination de l'agricole vers un usage résidentiel (grange notamment), C un changement de destination indéterminé (transformation de garage en habitation, mais pouvant désigner des usages touristique ou résidentiel), RR la rénovation d'une résidence existante, ET une extension d'un bâtiment existant à des fins touristiques, NRA les nouvelles constructions résidentielles auxquelles s'associent un bâtiment agricole, TR un changement de destination du tourisme vers le résidentiel, NRT les nouvelles construction résidentielles auxquelles s'associent une activité touristique, ART la transformation du bâti agricole existant en habitation associée à une exploitation touristique, NT les nouvelles construction à usage touristique et enfin, R T la transformation d'une résidence existante à des fins touristiques. L'usage touristique ne correspond pas nécessairement à une forme d'hébergement.

personnes plus proches. Ainsi, un rapide comptage sur l'immeuble collectif "Les Granges" (studios classiques en station de 25 à 30 m²) reflète les résultats de l'enquête de fréquentation en plaçant au premier plan les départements de l'Isère[232] et du Rhône comptant respectivement 30 et 27 propriétaires, les 25 autres appartements se répartissant entre les départements de Savoie et de Haute-Savoie. Dès lors, l'usage de ces résidences est moins contraint par le temps de déplacement et n'induit pas forcément la notion de séjour prolongé sur place.

En outre, cette prégnance du phénomène périurbain mêlé à l'activité touristique a des incidences plus profondes sur l'ancrage territorial de la station. La concurrence dans 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 avait été surdimensionnée 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 dans les cas des vacances de février où les vacances des uns se superposent aux périodes de travail des autres. De plus, 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, en février dernier, la crèche fut fermée pendant la période de 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 l'entreprise de remontées mécaniques et son territoire support.

Plus largement, nos différents entretiens font ressortir un sentiment très large de dépossession de l'économie locale et de perte de maîtrise du développement local par les habitants. La peur de la "sappeyïsation" est directement évoquée par une partie de la population comme référence des conséquences néfastes de la périurbanisation menant à la mort de la vie villageoise. Les nouveaux habitants d'origine urbaine sont alors présentés comme des personnes ne comprenant pas que, si le tourisme permet le maintien des commerces, ces derniers demeurent précaires et nécessitent une forme de "militantisme" local pour subsister. De plus, le modèle de développement touristique fondé sur le séjour implique une dépendance réciproque du maintien de l'ensemble du secteur (que seraient les hébergeurs si leurs clients ne pouvaient satisfaire leurs besoins quotidiens ?). Les nouvelles populations qui s'installent sont suspectées de ne pas "comprendre" cette double dépendance de la société locale et du secteur touristique. Conservant un mode de vie urbain, et à l'aune de leurs migrations pendulaires, elles privilégient donc la grande distribution aux commerces locaux. De fait, ce phénomène se trouve renforcé par les transformations internes du secteur touristique. La fréquentation de proximité modifie le comportement des touristes : les hébergeurs, notamment ceux qui proposent d'accueillir des groupes, assistent à l'émergence d'une clientèle spécifique de week-end. A l'occasion d'un événement, des personnes de provenances diverses se retrouvent et "remplissent" durant les habituelles périodes de creux mais amènent avec eux l'ensemble des biens complémentaires dont ils auront besoin pour leur court séjour. Ce type de comportement nous amène donc à jeter un regard nouveau sur le lien entre résidence secondaire et tourisme : le rachat croissant de ces dernières par des individus proches supplantant les populations plus distantes, modifie également leurs retombées. Lieux de séjours fréquents mais plus limités dans le temps, leur "utilisation" du territoire de loisirs va croissante sans pour autant trouver son pendant dans les consommations complémentaires. Bien qu'en séjour, une part non négligeable de la clientèle rejoint le comportement des individus se déplaçant pour la journée et n'effectue que

[232] 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 PNR de Chartreuse !

peu de dépenses, voire aucunes, en dehors de l'achat de leur forfait de remontées mécaniques en ce qui concerne la saison hivernale. Une nouvelle fois, ce mode de consommation interroge directement l'ancrage de la station sur son territoire support.

3.3.3. Evolution des activités touristiques

L'évolution des habitudes de consommation vers le court séjour conjugué à la proximité urbaine participent également à ce processus : une part croissante du chiffre d'affaire de ces stations repose sur la clientèle excursionniste. Le directeur actuel de la régie de Saint-Pierre-de-Chartreuse affirme qu'elle représente environ 85 % des skieurs et que 80 % du chiffre d'affaire se réalise le week-end. Ce poids d'une clientèle, aux retombées limitées au-delà de l'achat d'un forfait, 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.

Si le gestionnaire des remontées mécaniques profite ainsi d'une nouvelle manne de clientèle présentant un fort potentiel économique[233], celles-ci perdent en contrepartie de leur ancrage territorial. En effet, le fonctionnement des remontées mécanique ne dépend plus de la capacité du territoire à accueillir une population de touristes. La clientèle de proximité lève ainsi une part des incertitudes sur la viabilité d'une telle industrie. Paradoxalement, son rôle sur le territoire ne s'en trouve pas réciproquement renforcé : les dépenses directes, indirectes ou induites que son 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 SIVU tend à prendre les traits d'un centre de profit autonome. Cependant, telle que nous l'a montré l'enquête menée aux Sept-laux et à Saint-Pierre-de-Chartreuse, de nouveaux liens, plus difficiles à percevoir parce que moins mécaniques, sont en train de se tisser entre le territoire et l'entreprise fondatrice des sports d'hiver. A côté de ses performances dans le seul domaine des activités neige, son implantation dans un système territorial constitue en tant que telle une source de son attractivité et explique sa dynamique marchande[234]. De plus, cette nouvelle forme de dépendance au territoire peut se révéler particulièrement stratégique face au comportement spécifique des clientèles de proximité. Ces dernières ayant "à leur disposition" un éventail de stations d'accessibilités similaires, elles sont également plus sensibles aux conditions de pratique du ski. L'enneigement constitue alors une variable décisive (en déterminant notamment l'offre de ski réellement accessible à travers le niveau d'ouverture du domaine skiable) et plus sensible en moyenne montagne, tout particulièrement dans le cas chartroussin en absence de canons à neige. Dans ce contexte, l'existence d'un avantage comparatif tel que l'ancrage territorial ne peut être considéré comme marginal. Dans ce sens, 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

---

233 En effet, comme nous le préciserons ultérieurement, la perspective d'accueillir une nouvelle clientèle implique de déployer de nouveaux modes de commercialisation et de communication. Si la clientèle de proximité s'impose aux stations sa « conquête » est également porteuse d'un fort potentiel de développement : si la une station se révèle « naturellement » attractive, ses qualités peuvent également être renforcées par une mise en valeur adaptée.

234 Comme nous l'avons montré dans une étude précédente (FRANCOIS, 2006), dans le cadre des stations périurbaines les caractéristiques propres des domaines skiables et de leur équipement (soit la qualité intrinsèque du produit ski) ne permet pas à lui seul d'expliquer la dynamique du marché. Tels que présentés dans ce même document, les résultats l'enquête auprès des clientèles de deux de ces mêmes stations renforcent la validation de notre hypothèse comme quoi les facteurs expliquant le fonctionnement réel des remontées mécaniques sont d'origine territoriale.

rationalité économique individuelle de rentabilité plutôt qu'une logique territoriale de diffusion des revenus du tourisme.

Cette dissension du lien entre station et territoire est d'ailleurs cohérente avec la restriction des crédits publics alloués par les collectivités qui limite leur capacité d'employeur saisonnier local. Or, cette catégorie de population est directement concernée par la hausse du foncier et de l'immobilier. Le cas des travailleurs saisonniers en station de moyenne montagne contribue également de manière particulière à l'évolution du lien station – territoire. En effet, confrontée à la concurrence des populations périurbaines, celle des saisonniers connaît des difficultés sans commune mesure d'accès au logement. Ainsi, dans une dynamique qui peut sembler paradoxalement contre-productive ils sont amenés à participer au phénomène de supplantation des résidences secondaires par des principales. A ce titre les ambiguïtés de l'action de la mairie de Saint-Pierre-de-Chartreuse constituent une bonne illustration : si du point de vue du discours la municipalité insiste sur l'importance de maintenir des lits banalisés, prise entre les pression de la population locale pour l'accessibilité du logement et les dispositions réglementaires de la loi SRU, elle participe activement à la transformation d'un hôtel en logement social. De plus, telle que nous l'avions évoquée précédemment, la situation des travailleurs saisonniers apparaît globalement 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.

Les évolutions du (des ?) secteur(s) touristique(s) sont nombreuses. La dynamique globale s'articule en effet autour de deux éléments structurants, d'une part la stratégie de proximité construite par la station qui mise plutôt sur la carte individualiste que sur la dimension PNR ou massif (en proposant une offre neige globale telle que peut la présenter l'ADT Chartreuse ou comme certains le suggèrent pour assurer l'exploitation et la mise au norme du site du Col de Porte) et, de l'autre, les prestataires d'activités physiques de pleine nature profitant de la proximité urbaine pour élargir leur champ d'activité.

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 euros[235]). 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 politique de communication dédiée à la proximité, contrairement aux communes qui délèguent cette tâche

[235] Il faut ici souligner que 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.

à l'ADT Chartreuse[236]. Le site internet[237] entièrement tourné vers la station a ainsi vu le jour afin de communiquer en temps réel avec les populations urbaines (privilégiées dans l'usage des NTIC). 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" montrant l'état des pistes et la météo au sommet. 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 "nouvelles glisses" recherché par les clientèles jeunes (en agissant de la sorte, le gestionnaire répond également au développement du snowpark du Col de Porte jouissant d'une notoriété locale). Dans une certaine mesure, la rationalisation de l'exploitation du domaine skiable et son recentrage sur le site du "Battour" s'inscrivent dans cette dynamique liée à la proximité. Non seulement ce départ de remontées mécaniques présente moins de contraintes que le centre bourg pour gérer le stationnement lors des pics de fréquentation du week-end, mais il a également l'avantage de bénéficier d'un meilleur enneigement. Par ailleurs, il correspond à une volonté de démonter la télécabine du village qui présente des coûts fixes liées à une dimension de service public[238]. 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 station. Comme en témoignent les récents mouvements d'opinion (cf. photo ci-dessous) cette évolution constitue un enjeu fondamental dans la dynamique touristique locale.

Mairie de Saint-Pierre-de-Chartreuse, mois de mai 2006

[236] Elle même prend directement en compte la spécificité de la clientèle de proximité comme le montre le récent slogan « si proche et tellement différent ».

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

[238] 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.

La position du SIVU peut alors paraître ambiguë : tout en exportant son activité à l'extérieur du bourg, diminuant ainsi l'impact de son activité sur celle des villageois, il revendique son importance économique et proclame son importance à l'échelle même du massif à travers le PNR. Ainsi le remplacement du télésiège équipant le site depuis 1974 par un de plus grande capacité correspond pour partie à une nécessité matérielle mais peut également être apparenté à un coup de force visant à réaffirmer le rôle stratégique des sports d'hiver dans un contexte où il est remis en cause et dilué dans une offre touristique plus large du Parc de Chartreuse[239]. Au contraire, sous le regard de la fréquentation de proximité, la station apparaît plus comme un centre de profit aux effets d'entraînement limités.

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. Pour pousser ce raisonnement jusqu'au bout, nous pouvons également interroger le rôle d'aménageur des communes dans 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. D'une part nous pouvons effectivement constater que les remontées mécaniques 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. Dans ce cadre de multiplication des loisirs, nous pouvons nous inquiéter quant au risque de standardisation des activités de loisir en montagne. Le développement d'un parc d'aventure forestier à Saint-Pierre-de-Chartreuse pose bien ce type de questions. 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 par le Parc Naturel Régional éponyme). Elle fait l'objet de prestations dans ce sens par les accompagnateurs de moyenne montagne (sensibilisation aux dynamique 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 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 notamment leur activité auprès des scolaires ce qui permet de combler les périodes de creux. 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 plurisaisonnalité 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 leur permet de se développer de manière relativement autonome les unes des autres et plus largement par rapport à leur territoire support. 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 ?

[239] A ce titre, l'obligation de recourir à un chantage de la commune (particulièrement centrale au sein du PNR tant par sa localisation que par son importance symbolique et la présence des moins chartreux sur son territoire) à la signature de la Charte en cours de renouvellement pour obtenir une subvention de la part du Parc (destinée à financer le nouveau télésiège) est significative de son importance relative sur le plan économique.

3.4. Des impacts différenciés du tourisme de proximité selon le type de station : choix et marges de manœuvre des STL

Les approches parallèles conduites sur les stations des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse 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 de la station-village. En effet, les marges de manœuvre respectives dont elles disposent, de nature immobilière pour l'une et de diversification des loisirs pour l'autre, 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.

Au 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 terme[240]. 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 entrepreunariale 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 skiable. 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. A l'échelle de la destination plutôt que de l'entreprise, les modalités d'ancrage territorial du tourisme héritées de leurs histoires propres dessinent au contraire des trajectoires de développement mieux différenciées dans l'avenir. Malgré ces différences liées au contexte d'action, chacune tend cependant 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 (MARCELPOIL et al., 2006b) 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).

Le cas de Méaudre mériterait sans aucun doute une étude spécifique sur la gestion de son foncier et de son immobilier. Il est néanmoins d'ores et déjà possible de fournir une interprétation des marges de manœuvre foncières et immobilières en cours dans les stations du pourtour de l'agglomération grenobloise, selon la représentation du cône des possibles (MARCELPOIL, 1997) comme le propose la figure 4.33 ci-dessous.

[240] 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.

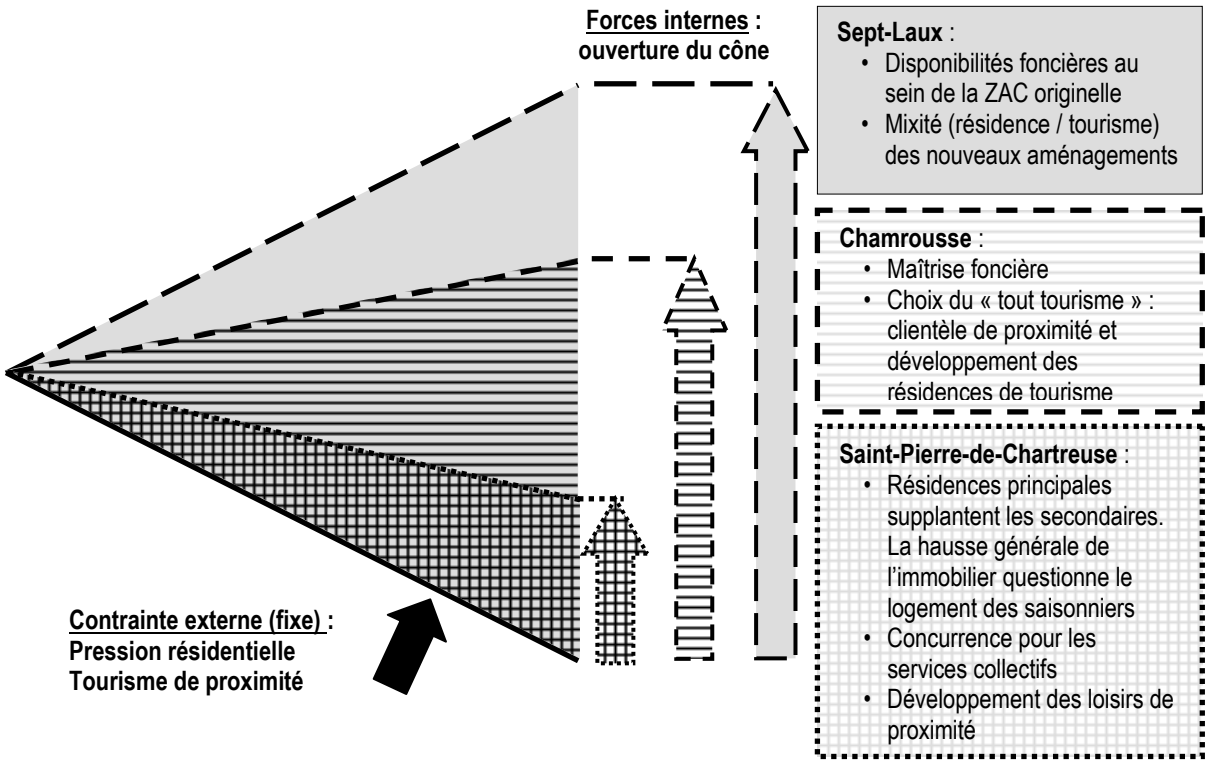


Figure 4.33 : Stratégies, trajectoires de développement et ouverture du cône des possibles

Conclusion

Durant ce travail de thèse, nous avons mobilisé les acquis de l'économie régionale en matière de ressources pour les appliquer à un secteur particulier, celui du tourisme, et au sein de ce secteur, un objet emblématique, la station de sports d'hiver. Dans cette catégorie des attractions, notre choix s'est porté sur une catégorie spécifique, celle des stations de moyenne montagne, terrain privilégié pour étudier la mise en œuvre des mutations post-fordistes.

Avant tout, la grille de lecture des SPL nous a permis de comprendre la territorialisation du modèle fordiste prôné par la Doctrine Neige. Sous la rationalité fonctionnaliste et l'aboutissement intégré des stations de sports d'hiver se cache le jeu des acteurs locaux. Si l'influence de la filière "neige" peut difficilement être ignorée, elle connaît cependant des variantes selon le développement des différents sites et de leur gestion. Outre la reconnaissance de cet état de fait auxquels d'autres que nous ont procédé, notre démarche s'est orientée sur l'étude de l'adaptation aux changements du contexte économique et politique actuel. Au travers des STL, seuls les modes de production étaient directement concernés par la dynamique d'appropriation locale sans que la question de la "généricité "des ressources mobilisées dans le processus productif soit discutée. Dans notre position la problématique est inversée puisque la spécificité est au cœur du modèle de compétitivité mis en avant par les politiques d'Aménagement du territoire dédiées aux stations de sports d'hiver. Dans ce sens, et d'un point de vue théorique, cette thèse propose deux apports principaux.

- La notion de ressource spécifique est élargie à celle de ressource territoriale[241]. Au-delà de l'identification de la nature des ressources spécifiques, leur mobilisation directe appelait une lecture générale de leur dynamique comprise dans le mouvement de construction territoriale. A l'aune de leur dimension identitaire, nous avons ainsi montré qu'il est possible de distinguer deux "circuits" de la ressource participant à renouveler les conditions du développement local. Outre le circuit de la valorisation marchande, leur "révélation" participe en tant que telle de la dynamique territoriale. Dès lors, la mobilisation systématique de la spécificité par les politiques publiques n'est pas neutre et comporte des risques de banalisation et de folklorisation préjudiciables pour le dynamisme des territoires. En droite ligne de ces réflexions, nous proposons la notion d'opérateur favorisant la révélation des ressources territoriales en rapport avec les opportunités de co-valorisation marchande qui se présentent. Cette idée rencontre un écho particulier avec le tourisme dans son rôle de pont entre l'intérieur et l'extérieur des territoires.
- Le concept de STL, décrivant le processus d'appropriation locale est prolongé pour expliciter les modalités de la mobilisation des ressources propres au tourisme. Nous proposons ainsi trois propriétés distinguant le STL de son concept fondateur, le SPL. La première considère le rôle accru du consommateur, participant direct du processus productif, il constitue tout à la fois une contrainte supplémentaire et un

[241] Rappelons que cette réflexion s'inscrit dans un processus de recherche collectif autour du séminaire Ressource Territoriale qui se déroule mensuellement autour de trois laboratoires : PACTE-Territoires (IGA), PEPSE (UPMF) et le Cemagref-Grenoble (DTM). Dans notre cas précis, les idées présentées émergent d'une recherche menée à six mains (FRANCOIS et al., 2006a).

apport d'idées nouvelles dans le système local. La deuxième se penche sur la coordination des producteurs et révèle qu'en plus d'une intégration verticale ou horizontale, l'activité touristique repose sur la cohérence d'une grande diversité de prestations. Enfin, la troisième propriété consiste en la production globale et partagée, de fait, par les acteurs (sans pour autant que le consensus soit systématiquement observé) d'une image de destination. L'ensemble de ces qualités nous montre ainsi que si l'unité du concept de station résiste mal à la réalité des faits et se dilue dans la population, les spécificités de l'activité touristique ne constituent pas moins un cadre d'action contraignant. Au contraire, la cohérence ne peut être envisagée autour d'une mono-activité telle que le proposait la Doctrine Neige issue d'une vision fordiste.

Sur cette base théorique, nous avons proposé une problématique de l'hybridation des ressources valorisées au sein d'un STL de moyenne montagne. Notre objectif consiste alors à déchiffrer les interactions se nouant entre deux modèles de tourisme antagonistes. Il s'agit donc de déterminer les conditions de leur rencontre et de leur cohabitation, conflictuelle, consensuelle ou d'ignorance mutuelle. Pour approfondir ce raisonnement, il s'agit également de considérer l'impact de cette dualité sur le développement touristique, qu'elle participe de la déstructuration de la destination ou du renforcement mutuel des modèles de tourisme. Le travail d'observation sur le terrain nous a alors permis de mettre à jour certaines variables en vue de résoudre cette équation complexe.

Le premier temps de notre approche visait à fixer les conditions concrètes dans lesquelles notre problématique se traduisait dans le cas des stations du pourtour grenoblois. Une approche quantitative comparée nous a ainsi permis de mettre à jour les insuffisances d'une analyse classique du marché pour en saisir l'ensemble des caractéristiques. Notre démarche consista alors à rechercher les fondements de ce "dysfonctionnement" du marché. Dans un deuxième temps, nous avons donc procédé à un zoom sur la dynamique productive locale. Une approche spatiale originale nous permit d'éclairer les conditions de la co-révélation de ressources par le tourisme associées à une co-structuration spatiale. Cette dernière trouve d'ailleurs un écho dans la rigidité du jeu social de la coordination des acteurs. Un troisième temps de notre approche nous permit de confronter nos observations sur le système productif local avec la demande, notamment celle, méconnue, issue de la proximité qui tend à prendre une place prépondérante. Dans cette optique, notre démarche a consisté en une production de données originales. En effet, une enquête "aux pieds des pistes" a été mise en place en dehors des canons traditionnels des études de positionnement et / ou de satisfaction. En complément de cette démarche, un quatrième temps fut de considérer la confrontation des fondements fonciers et immobiliers du modèle touristique de séjour associé au fordisme avec la demande résidentielle périurbaine. A l'aune de cet ensemble de résultats, des trajectoires de développement se dessinent et interrogent les marges de manœuvre des territoires. Globalement, la dynamique locale des stations de moyenne montagne, telle qu'observée dans le prisme de la proximité grenobloise, repose sur une "touristification" du milieu qui se modifie essentiellement sous l'impact de la fréquentation de proximité. Ces évolutions questionnent en conséquence le devenir de ces stations et appellent une réflexion généralisée et approfondie.

1. La "touristification", une forme structurée de co-valorisation de ressources de différentes natures par le tourisme

La diversification que prône aujourd'hui les politiques publiques, l'affichant comme un renouvellement général de la logique de développement traduit essentiellement leur propre point de vue. Dans les faits, les acteurs n'ont pas réellement attendu d'approbation pour prendre des initiatives et développer selon leur logique, leur STL. Sur la base de la diversité du tissu rural se développe une diversité de prestations. Ainsi, la vigueur des activités préalables au fait touristique apparaît comme un critère primordial pour expliquer les différentes formes observables actuellement. A Saint-Pierre-de-Chartreuse, les difficultés à maintenir une agriculture ont ainsi favorisé une prédominance des sports d'hiver. Il n'en demeure pas moins que ces derniers cohabitent avec des formes alternatives de tourisme, mais leurs rapports apparaissent comme extrêmement structurés. La vision d'ensemble proposée par la cartographie souligne ainsi de manière très parlante la division spatiale entre les différents acteurs et les formes de leur cohabitation directe. Nous sommes bien face à une forme hybride de "générique spécifié" : si le ski constitue une offre reproductible en fonction de critères de pente et d'exposition, le pratiquer à Saint-Pierre-de-Chartreuse n'a pas la même signification qu'ailleurs. Dans les discours comme dans les faits, l'essentiel de la rencontre de ressources de natures différentes s'appuie sur la production d'image : cela se vérifie non seulement à travers l'action menée par l'ADT, mais aussi par le rôle de vitrine que joue le centre-bourg de Saint-Pierre-de-Chartreuse. Face aux évolutions marchandes et politiques, les frontières évoluent au sein de cette co-structure.

La remise en cause externe de la suprématie de la station de sports d'hiver tend simultanément à figer chacun dans ses positions, à raidir le jeu interne tout en lui faisant perdre globalement de sa légitimité. Paradoxalement, deux mouvements *a priori* antagonistes tendent à converger. Comme nous l'avons expliqué, une station de sports d'hiver se fonde essentiellement sur des équipements de remontées mécaniques qui jouent un rôle moteur. Actuellement, leur gestionnaire développe une rationalité économique propre qui l'écarte de son statut de service public du développement. Sa perte de légitimité locale, dans la mesure où la station ne peut plus assurer par elle-même le développement de la collectivité, se traduit par son autonomisation et un repli sur sa propre activité, notamment en termes de rentabilisation. Parallèlement, l'échelle communale, lieu d'ancrage de l'opposition entre les tenants de la forme de tourisme héritée de la Doctrine Neige et de l'alternative proposée, est décriée par les acteurs porteurs de cette dernière. Or, sous l'angle de la diversification, ils devraient justement se situer au centre des préoccupations municipales. Quoi qu'il en soit, ils conçoivent plutôt leur action à l'échelle du massif, représentée par le PNRC avec lequel ils collaborent. Finalement, pris entre ces deux dynamiques, le secteur touristique tend à se diluer dans le Parc. La station de Saint-Pierre-de-Chartreuse, tout comme les autres pôles "neige" n'apparaissent plus que comme des participants d'une offre globale de massif. L'autonomisation de la station décrite dans le chapitre quatre de la thèse, apparaît alors comme un signe de la flexibilité et de l'adaptation du STL, bien que celles-ci ne se fassent pas sans heurts. Le démontage du Télésiège du Battour peut effectivement être interprété comme une forme de résistance, un moyen d'affirmer son rôle localement. Parallèlement, la station de ski cherche une nouvelle légitimité externe en interpellant les habitants de l'agglomération à travers une souscription publique[242]. Ce rôle de la proximité

[242] La commune émet des obligations d'une valeur de 500 €, rémunérées selon trois options, soit au taux de 3,5 %, soit en forfaits journées, soit en forfaits saisons (pour les multiples de 10 obligations). L'objectif de réunir près de 600 000 € d'ici la

urbaine est primordial dans la compréhension de la convergence des formes de tourisme. En effet, la communication à l'échelle du PNR mise également sur la proximité avec le slogan *« Si proche et tellement différent »*. Ce faisant, ce type d'action appelle à un nouveau modèle de développement qui n'est pas exempt de risques.

En effet, la fréquentation de proximité est directement mise en cause car il est difficile d'en tirer des revenus. Dans la bouche des acteurs classiques du tourisme, on retrouve le discours communément répandu incriminant ces personnes qui ne laissent que « leurs papiers gras ». Derrière cette dénonciation se cachent deux faces d'une même réalité. Dans l'esprit des responsables administratifs, elle correspond aux charges collectives inhérentes à l'accueil d'une population surnuméraire. Telles sont par exemple les raisons d'être de la taxation de l'activité raquette revendiquée par les élus locaux, ou la recherche des modalités d'un soutien de la part des agglomérations. Notons à ce propos qu'il existe une différence fondamentale entre l'accueil d'une population urbaine et les charges de centralité supportées par les villes. Il apparaît en effet que les frais que doivent engager des petites collectivités rurales sont disproportionnés par rapport aux moyens dont elles disposent. De plus, ces dépenses n'ont de sens que dans une optique de développement local et que dans la mesure où elles génèrent des retombées économiques associées à des transferts de revenu. Or, c'est à ce niveau que surgit la deuxième facette du modèle économique de proximité. Comme l'a montré l'enquête réalisée par nos soins, l'impact de la fréquentation de proximité s'oriente essentiellement sur des prestations de loisirs et n'a que des effets limités sur les prestataires classiques que sont les hébergeurs et les restaurateurs. En revanche, la manne de clientèle disponible laisse augurer d'un fort développement des loisirs ne s'appuyant pas forcément sur les spécificités locales (entre autres projets, on soulignera l'idée d'un centre de congrès afin de capter le tourisme d'affaire grenoblois ou encore celle d'artificialiser le cours d'eau local au niveau de la base de loisir estivale). Cette multiplication de l'offre de loisirs remet en cause le compromis constitue en tant que telle une forme de banalisation qui interroge sur l'inscription de ce mode de développement dans le long terme.

De la même manière, le développement à terme de cette forme d'activité questionne sa cohabitation avec une croissance de la résidence principale qui semble inéluctable. Il existe en effet et des interférences entre ces deux modalités d'évolution du STL. Dans quelle mesure les (futurs) résidents sont-ils prêts à accepter les migrations "touristiques" quotidiennes et les pics de fréquentation durant les week-ends ? Sous quelles conditions les transferts de population et la dissociation du lieu de travail et d'habitation peuvent-ils être les fondations d'un nouveau modèle de développement ? Autant de questions qui interrogent les marges de manœuvre d'un territoire pris entre sa propre trajectoire et des pressions externes. Pour apporter des éléments de réponse, nous proposons d'explorer des voies de réflexion non abordées dans cette thèse.

---

fin de l'année 2006 ne sera certainement pas atteint : à la mi-décembre, "seuls" 70 000 € ont pu être réunis. Soulignons par ailleurs, comme nous l'avons précédemment expliqué, ce démontage s'inscrit également dans une recherche de légitimité plus classique auprès des financeurs traditionnels que sont la Région et le Département.

2. Le territoire, un outil indispensable à la compréhension des dynamiques touristiques

Lors de ce travail, nous avons effectivement laissé certains de nos questionnements et autres pistes de recherche de côté. Ces réflexions sont mitoyennes de la thèse en elle-même : elles se sont développées et ont évolué parallèlement à cette dernière. En conséquence, la présente section se construit comme un miroir de la précédente. Elle abordera ainsi trois points que nous jugeons particulièrement importants à éclaircir : tout d'abord la question du renouvellement du STL par ses marges en lien avec le renouvellement des bases et des modalités de l'action publique ; ensuite, nous interrogerons le risque de banalisation en lien avec le rapprochement des trajectoires de développement des stations ; enfin, nous aborderons la question de l'extension géographique du champ de la recherche.

2.1. Le renouvellement de l'action publique

Tel que nous l'avons présentée ci-dessus, la diversification du STL fondé par les sports d'hiver est essentiellement portée par des acteurs qui n'y participent qu'à la marge, dans un déficit de reconnaissance officielle. Or, les politiques de diversification ne favorisent pas réellement leur légitimation. En effet, elles présentent le paradoxe de prôner la diversification en s'adressant à la municipalité, acteur directement investi dans la construction de la station. Comment remédier à un tel écueil ?

Avant tout, il convient de reconnaître à la lecture des diagnostics fondateurs de l'action publique que la diversité locale n'apparaît pas. L'exigence de la diversification ne consiste pas à avancer les atouts locaux mais à déclarer l'échec des sports d'hiver ! Comment penser la diversité en ne l'envisageant qu'à travers le prisme de la station ? Les données manipulées ne sont pas innocentes dans cette vision partielle : comment voir ce que l'on n'observe pas ? Le système d'observation hérité de l'action passée et sur lequel s'appuie encore aujourd'hui l'action publique (par ailleurs principale pourvoyeuse de données pour les études qu'elle externalise) constitue des œillères qui limitent directement le renouvellement des politiques d'Aménagement du territoire. L'invention de statistiques qui dépassent la seule filière neige avec ses caractéristiques techniques et commerciales constitue donc un préalable qui s'impose. L'objectif consisterait alors à produire des données pertinentes pour décrire l'état des territoires, leur diversité interne et les relations qui s'établissent entre acteurs. Une somme d'indicateurs paraît d'ailleurs trop limitative pour décrire cette complexité et il est primordial d'envisager également une approche qualitative mais non moins systématisée. Aussi, nous pensons qu'il s'agit dorénavant de mettre en place de réelles démarches de veille qui participent à la construction d'un véritable système d'intelligence territoriale. Le développement "chemin faisant" est le seul à même de fournir une lecture claire des trajectoires et des marges de manœuvre locales.

2.2. Station d'altitude, station de moyenne montagne, quelle convergence ?

La question de la banalisation abordée ci-dessus est d'autant plus cruciale que le post-fordisme touche également les stations d'altitude. En écho à l'authenticité des milieux ruraux, on peut également voir se développer de l'authentique recréé. C'est, par exemple, le cas du village-station développé par le groupe Intrawest sur site d'Arc 1950. Selon

E. ADAMS (2004) il s'agit là de la volonté de proposer au touriste un environnement construit de toutes pièces proposant une synthèse entre imaginaire, authentique et réputation (fantasy, authenticity and aura, selon les termes de l'auteur). M. WOZNIAK (2006) parle plus globalement d'un *« Disney Land alpin »* pour illustrer les tendances générales de recréation de l'authentique. L'auteur montre ainsi comment, à travers le village Intrawest, le ski n'est pas au centre des préoccupations : il s'agit avant tout de répondre à un imaginaire du village alpin afin de créer une ambiance propice à une consommation bigarrée mais bien réelle. Ainsi, les stations d'altitude tendent aujourd'hui à étendre les facteurs de leur compétitivité jusqu'à ceux qui demeuraient en grande partie l'apanage de la moyenne montagne.

Plus largement cette expérience souligne la réactivité des grands groupes[243] dont l'investissement dans les sports d'hiver va croissant, qu'ils assurent une gestion globale des remontées mécaniques et des hébergements, ou bien qu'ils se contentent d'un pan unique des activités "neige". Plus particulièrement, la question immobilière a fait l'objet d'une réflexion croisée avec E. MARCELPOIL (FRANCOIS et al., 2006b) dans laquelle nous proposons une lecture de la convergence des trajectoires de stations en lien avec leur ancrage territorial. La politique des groupes tend ainsi à brouiller la lecture à travers une présentation "catalogue" des stations et en procédant à des ajustements de remplissage en fonction des conditions réelles de pratique du ski. Les saisons où l'enneigement fut relativement important en moyenne montagne, ces modalités de gestion posent de manière ironique la question de la garantie neige aux stations d'altitude. Cette adaptation est d'autant plus facilitée que les Zones de Revitalisation Rurales de moyenne montagne soutiennent la construction de Résidences de Tourisme. La particularité de ces dernières réside dans la banalisation générale des lits (contrairement à la politique de construction des stations qui a vu la multiplication de résidences secondaires pas toujours occupées et pas forcément mises en location) et la présence d'un gestionnaire unique, deux conditions qui répondent aux exigences des investisseurs.

2.3. Elargir le champ d'étude de la moyenne montagne

Ce type de structure n'existe pas dans la proximité grenobloise et cette question n'a donc pas pu être abordée de quelque manière que ce soit. Plus largement, nos résultats méritent sans doute d'être confrontés avec d'autres cas d'études afin d'en asseoir la portée et de les valider. Nous proposons en effet, une méthode d'approche des problématiques de développement touristique originale qui présente tout à la fois un intérêt opérationnel dans l'approche des territoires et conceptuel dans la généralisation et la déclinaison théorique du SPL. Si la notion est d'origine industrielle, notre démarche de recherche s'inscrit dans une volonté d'en étendre le champ d'application. Le développement local constaté dans la Troisième Italie et au regard duquel on observera par la suite les dynamiques d'agglomération des petites entreprises (décolleteurs de la vallée de l'Arve, fabricants de chaussures de la Sinos Valley au Brésil et du Choletais en France, etc…) constitue avant tout une somme de cas particuliers dont les spécificités (notamment historiques) perturbent la généralisation théorique. Et pourtant, force est de reconnaître que cette spécificité fait partie intégrante du modèle. Nous sommes ainsi face à un paradoxe majeur de l'approche territoriale. Afin de le dépasser, le chercheur s'est attelé à élargir les déclinaisons du SPL à

[243] En complément d'Intrawest, à la logique bien particulière, nous citerons les exemples de la Compagnie de Alpes, Transmontagne ou encore, du groupe d'origine vosgienne qui a actuellement le vent en poupe (notamment du fait de sa politique immobilière et la création de sa filiale dédiée à l'hébergement, Maéva), Pierre et Vacances.

des secteurs de l'économie autres que l'industrie en l'appliquant à une variété de contextes territoriaux. Notre démarche, considérant les conclusions issues de l'étude des districts comme une grille de lecture générale et mobilisable afin de comprendre les dynamiques économiques locales et les pratiques d'acteurs associées, s'inscrit en droite ligne de cette volonté de généralisation.

Dans ce sens, nous poursuivons un exercice que d'autres ont initié. Du constat de l'existence des "districts industriels" à leur formalisation en termes de "SPL", la mobilisation d'une lecture systémique répond à une exigence de généralisation du concept. Bien qu'apparue en liaison avec l'étude de diverses configurations industrielles, cette avancée ouvre la voie pour des recherches qui vont considérer le territoire comme un système d'acteurs particulier et non comme un support neutre (au-delà d'une dotation factorielle) des activités. Dès lors, l'économie territoriale peut être mobilisée dans l'étude d'une diversité plus grande d'objets. En matière d'agriculture notamment, nous avons déjà abordé les démarches de recherche qui se traduisent par la conceptualisation des SYAL. De même, les notions de rente de qualité territoriale et de panier de biens territorialisé que nous avons mobilisées, analysent des phénomènes particulièrement liés aux produits de terroir et au monde rural plutôt qu'industriel. Le secteur tertiaire se montre quant à lui plus revêche à une interprétation en termes de SPL. Une des raisons particulières vient de la nature même de cette grille de lecture s'intéressant avant tout à des dynamiques productives alors que les services engagent directement la relation au consommateur. Qui fait alors le SPL, le producteur ou le consommateur ? L'origine d'un système productif est donc particulièrement complexe à démêler.

A travers notre approche du tourisme, nous proposons à la fois un angle de vue restreint sur la question des économies de service et la notion originale d'opérateur. Dans le cas de l'activité touristique en effet, la présence du consommateur est directement un objectif productif. Une des propriétés particulières des STL consiste justement dans cette unité de lieu imposée par le déplacement des touristes. Liées à cette dimension, deux propriétés importantes émergent qui soutiennent une corrélation étroite entre le territoire et la destination touristique : d'un point de vue externe, l'image concourt à percevoir le territoire comme un tout et, d'un point de vue interne, cette globalité se traduit par une interdépendance des producteurs, tous apportant leur contribution (dont la nature varie d'un prestataire touristique à un autre) à un produit composite. Dans ce sens, le tourisme constitue un véritable opérateur des ressources territoriales, les mettant en rapport avec une demande externe et en mettant en avant la cohérence de la valorisation d'une diversité de ressources. Cet aspect des choses se révèle particulièrement intéressant pour saisir la trajectoire de développement des objets hérités du fordisme tels que les stations et mériterait qu'on mobilise la grille territoriale dans le domaine du tourisme balnéaire. Avant de procéder à une telle extension thématique du champ de l'analyse, nous pensons qu'il serait particulièrement instructif de préciser ces outils en les confrontant à des objets déjà connus, en diversifiant les terrains de moyenne montagne.

Nous restons intimement persuadé que Saint-Pierre-de-Chartreuse constitue non seulement un cas d'école, mais surtout propose une vision des tendances plus largement à l'œuvre dans le secteur touristique. Cependant, force est de reconnaître que la périurbanisation constitue un contexte d'action particulier dont l'impact global mérite d'être confronté à des réalités contrastées, telle qu'une situation de station relativement isolée de tout centre urbain, afin d'en extraire les spécificités et de clarifier ce qui relève d'un mouvement plus général de transformation des stations de sports d'hiver. En fournissant des

clefs de lecture pour aborder ces questions, nos travaux s'inscrivent directement dans une volonté générale d'une meilleure appréhension des questions d'Aménagement du territoire en soutien à la prise de décision publique.

Bibliographie

ADAMS E., 2004, "Reconciling fantasy, authenticity and aura in the Intrawest Resort Village", *Critical Themes in media studies*, 23 octobre, New-York, http://beard.dialnsa.edu/~efraller/papers/AdamsElizabeth.pdf, 27 p.

AFIT, 2003, *Carnets de route de la montagne*, AFIT 2000, Paris, 154 p.

AGUILO E., ALEGRE J., SARD M., 2005, "The persistence of the sun and sand tourism model", *Tourism Management*, vol. 26, n° 2, pp. 219-231.

AKERLOF G.A., 1970, "The market for "lemons" : quality uncertainty and the market mechanism", *Quarterly Journal of Economics*, vol. 84, n° 3, pp. 488-500.

ALCOUFFE A., FERRARI S., GRIMAL L., 2002, "Les enjeux du développement durable", *Sciences de la société*, n° 57, pp. 3-13.

ALLAIRE G., SYLVANDER B., 1997, "Qualité spécifique et systèmes d'innovation territoriale", *Cahiers d'économie et sociologie rurale*, n° 44, pp. 29-59.

ALLALI-PUZ H., BECHAUX E., JENKINS C., 2003, "Gouvernance et démocratie locale dans les Parcs Naturels Régionaux de France", *Policy Matters*, n° 12, pp. 225-237.

ALLIE L., 2005, *La gestion de l'espace dans les parcs naturels régionaux sous pressions touristique et urbain ou comment les acteurs bricolent du développement et de la préservation dans les massifs de Chartreuse et du Vercors*, thèse de doctorat, Géographie, sous la direction de BRYANT C.R. ; VANIER M., Université de Montréal, 522 p.

AMOUDRY J.-P., 2002, *L'avenir de la montagne : un développement équilibré dans un environnement préservé*, Rap. n° 15, Rapport pour Sénat (session ordinaire 2002-2003), http://www.senat.fr/rap/r02-015-1/r02-015-11.pdf, Paris, 408 p.

AMOUROUS C., 2000, "L'implantation du ski dans les Alpes françaises : la tradition étayage de la modernité", *Revue de géographie alpine*, n° 3, pp. 9-19.

ANGEON V., CARON A., 2003, "Environnement et territoires. Quelle place pour l'environnement dans les stratégies d'attractivité territoriales", *XXXIXème colloque de l'ASRDLF : concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales*, Lyon, 1-3 septembre, p. 20.

ANGEON V., CARON A., 2004, "Valorisation de ressources et attractivité des territoires. L'environnement, facteur de spécification de ressources et d'attractivité territoriale", *Montagnes Méditerranéennes*, n° 20, pp. 55-68.

ANGEON V., VOLLET D., 2005, "Spécification des produits de développement territorial/ Le paradoxe de la filière coutelière dans l'Aubrac", *XLIème colloque de l'ASRDLF : Villes et territoires face aux défis de la mondialisation*, Dijon, 5-7 septembre, p. 18.

ARPE PACA, 1997, *La route des Parcs Naturels Régionaux en Provence-Alpes-Côte-d'Azur*, In: Magazine de l'Agence Régionale Pour l'Environnement PACA, deuxième semestre 1997.

ARTHUR B.W., 1989, "Competing technologies, increasing returns and lock-in by historical events", *Economic Journal*, vol. 99, pp. 116-139.

BALSEINTE R., 1958, "Les stations de sports d'hiver en France", *Revue de géographie alpine*, vol. XLVI, pp. 129-181.

BALSEINTE R., 1977, "Le nouveau classement typologique des stations de sports d'hiver", *Aménagement et montagne*, n° 8, pp. 32-38.

BARRERE C., 2004, "Le dualisme des ordres de la modernité", *Géographie, Economie, Société*, n° 6, pp. 243-263.

BARRERE C., 2005, "Les dynamiques économiques du patrimoine", in: BARRERE C. ; BARTHELEMY D. ; NIEDDU M. *et al.* (éds), *Réinventer le patrimoine, De la culture à l'économie, une nouvelle pensée du patrimoine ?*, L'Harmattan, Paris, pp. 109-120.

BARRO R.J., ROMER P.M., 1987, "Ski-lift pricing, with applications to labor and other markets", *The American Economic Review*, vol. 77, n° 5, pp. 875-890.

BARRO R.J., ROMER P.M., 1991, "Ski-lift pricing, with applications to labor and other markets : reply", *The American Economic Review*, vol. 81, n° 1, pp. 378-380.

BAUMGARTNER C., 2002, "*De l'écotourisme au tourisme durable dans les Alpes*", décembre 2002, http://www.alpmedia.net/pdf/Rapport_ecotourisme_F.pdf, consultée le 19/12/2002, 24 p.

BECATTINI G., 1992, "Le district marshallien : une notion socio-économique", in: BENKO G. ; LIPIETZ A. (éds), *Les régions qui gagnent*, Presses Universitaires de France, Vendôme, pp. 37-55.

BENSAHEL L., DONSIMONI M., 2001, *Le tourisme, facteur de développement local*, PUG, coll. collection "Débats", Grenoble, 109 p.

BERARD L., HIRCZAK M., MARCHENAY P. *et al.*, 2005, "Le panier de biens : une construction patrimoniale et territoriale. L'exemple de la Bresse", *Symposium international INRA - PSDR*, Lyon, 9-11 mars, p. 17.

BERARD L., MARCHENAY P., 2004, *Les produits du terroir, entre cultures et réglements*, CNRS Editions, Paris, 229 p.

BERNARDET M., 2003, *Les dispositifs statistiques d'observation de l'activité touristique de niveau national : présentation et évaluation*, La Documentation Française (Observatoire National du Tourisme), Paris, 208 p.

BERRY S., LADKIN A., 1997, "Sustainable tourism : a regional perspective", *Tourism Management*, vol. 18, n° 7, pp. 433-440.

BESSIERE J., 2000, "Valeurs rurales et imaginaire touristique", in: AMIROU R. ; BACHIMIN P. (éds), *Le tourisme local - Une culture de l'exotisme*, L'Harmattan, coll. Tourisme et société, Paris, pp. 71-92.

BEURET J.-E., KOVACSHAZY M.-C., 2002, "Aménagement et développement rural. Au carrefour d'une demande qui s'affirme et d'une offre qui s'élabore lentement : les aménités rurales." *Ingénieries*, n° spécial 2002, pp. 15-23.

BEZANÇON M., 1970, "Aménagement du domaine skiable", *Urbanisme*, n° 116, pp. 54-65.

BILLAUDOT B., 2004, "Après-développement ou autre développement ? Un examen des termes du débat", *Premières journées du développement du GRES - "Le concept de développement en débat"*, Bordeaux, 16-17 septembre, p. 34.

BOBE S., 2006, *Le modèle de développement économique local des Parcs Naturels Régionaux - L'exemple des Parcs naturels régionaux d'Armoriqu et des Marais du Cotentin et du Bessin*, thèse de doctorat, géographie, sous la direction de CANEVET C., Université de Rennes 2 - Haute Bretagne, Rennes, 695 p.

BONNEMAISON J., CAMBREZY L., 1996, "Le lien territorial entre frontières et identités", *Géographie et Cultures*, n° 20, pp. 7-18.

BONNIEUX F., RAINELLI P., 2000, "Aménites agricoles et toursime rural." *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, vol. 0, n° 5, http://www.sciencedirect.com/science/article/B6WS7-47CVVW6-K9/1/b3b96bd5d9a33ab90b450361a6ace41d, pp. 803-820.

BOUDIÈRES V., MARCELPOIL E., GERBAUX F., 2004a, "De l'utilité de la notion de gouvernance pour analyser les modes de management touristique locaux : le cas de la station des Arcs", *Ingénieries*, n° 37, pp. 75-85.

BOUDIÈRES V., MARCELPOIL E., GERBAUX F., 2004b, "La délicate gouvernance dans les stations de montagne", in: SCARWELL H.-J. ; FRANCHOMME M. (éds), *Contraintes environnementales et gouvernance des territoires*, Lille, 23-24 septembre, Editions de l'Aube, coll. L'aube nord, pp. 172-179.

BOUGHERARA D., GROLLEAU G., THIEBAUT L., 2003, "Réputation environnementale en agro-alimentaire : "milieu de production" versus "processus de production"", *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 1, pp. 121-144.

BOURDEAU P., 2003, *Territoires du hors-quotidien - Une géographie culturelle du rapport à l'ailleurs dans les sociétés urbaines contemporaines - Le cas du tourisme sportif de montagne et de nature*, Habilitation à Diriger des Recherches, Géographie, Institut de Géographie Alpine, Grenoble, 269 p.

BOURDEAU P., MAO P., 2004, "Espaces sportifs de nature en montagne - Innovation spatiale et recomposition des systèmes touristiques locaux (1980-2003)", *Cahiers Espaces*, n° 81, pp. 46-66.

BOURDIEU P., 1979, *La distinction - critique sociale du jugement*, Les éditions de minuit, coll. Le sens commun, Paris, 670 p.

BOURDIEU P., 1986, "The forms of capital", in: RICHARDSON J.G. (éd), *Handbook of theory and research for the sociology of education*, New-York, pp. 241-258.

BOURDIEU P., 1994, *Raisons pratiques - sur la théorie de l'action*, Editions du Seuil, coll. Points essais, Paris, 248 p.

BOYER R., SAILLARD Y. (éds), 2002, *Théorie de la régulation : l'état des savoirs*, La Découverte, coll. Recherches, Paris, 592 p.

BRILLARD D., 1999, "Stations de sports d'hier : les différences de prix sont expliquées", *Espaces*, n° 164, pp. 32-36.

BRILLARD D., 2000, *Analyse des prix et des caractéristiques de l'offre touristique : une application aux stations de sports d'hiver françaises*, Economie appliquée, sous la direction de PECQUEUR B., Pierre Mendès-France, INRA, Grenoble, 302 p.

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*, n° 1, pp. 21-40.

BRODHAG C., 1997, "Le développement durable à l'épreuve de la gestion locale", *Pouvoirs locaux*, n° 34 (III), pp. 27-33.

BRUNDTLAND H.G., 1987, *Report for the World Commission on Environment and Development - Our common future*, Rap. n° A/42/427, Rapport pour PNUE, http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/nachhaltigeentwicklung/brundtland_bericht.pdf?PHPSESSID=b33ca39957d13c21140857671c97caf6, 318 p.

BRUNET R., FERRAS R., THERY H., 1992, *Les mots de la géographie - dictionnaire critique*, Reclus - La documentation française, coll. Dynamiques du territoire, Paris, 518 p.

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, 12 p.

BUCHANAN J.M., 1965, "An economic theory of clubs", *Economica*, vol. 32, n° 125, pp. 1-14.

BÜRKI R., ELSASSER H., ABEGG B., 2003, "Climate change - Impacts on the tourism industry in Mountain areas", *1st International Conference on Climate Change and Tourism*, 9-11 avril, Djerba, http://www.world-tourism.org/sustainable/climate/pres/rolf-buerki.pdf, 9 p.

BUTLER R.W., 1980, "The concept of a tourist area cycle of evolution : implications for management of resources", *Canadian Geographer*, vol. XXIV, n° 1, pp. 5-12.

CALLOIS J.-M., 2004, "Capital social et développement économique local", *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 4, pp. 551-578.

CAMAGNI R., VILLA VERONELLI D., 2004, "Natural resources, know-how and territorial innovation : the apple production system of Val di Non, Trentino", in: CAMAGNI R. ; MAILLAT D. ; MATTEACCIOLI A. (éds), *Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local*, EDES, coll. GREMI, Neuchâtel, pp. 235-260.

CAMBAU V., 1970, "La réalisation des stations de sports d'hiver", *Urbanisme*, n° 116, pp. 32-36.

CHAPPIS L., 1970, "Méthodologie de l'étude d'aménagement en montagne", *Urbanisme*, n° 116, pp. 38-44.

CHAUVIN G., PEYRACHE-GADEAU V., 2004, *Les Sept-Laux, l'engagement des communes-support de la gestion de la station à la formulation d'une stratégie de développement*, Rapport pour le programme "gouvernance territoriale dans les stations de montagne", Institut de la Montagne, Le Bourget-du-Lac (laboratoire EDYTEM).

CHEVALLIER M., 1995, *Les sports d'hiver : espace et culture - Généalogie culturelle des représentations et usages touristiques hivernaux de la montagne*, thèse de doctorat, Géograhie, sous la direction de GUÉRIN J.-P., Institut de Géographie Alpine, Grenoble, 450 p.

CHEVALLIER M., 1996, "Paroles de modernité. Pour une relecture culturelle de la station de sports d'hiver moderne", *Revue de géographie alpine*, n° 3, pp. 29-39.

CLARIMONT S., VLÈS V., 2006, *Tourisme durable et intercommunalités dans le massif pyrénéen - Analyse comparée transfrontalière*, Rapport pour Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable - Ministère de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, Université de Pau - UMR 5603 (laboratoire SET), 97 p.

CLARY D., 1993, *Le tourisme dans l'espace français*, Masson, coll. Géographie, Paris, 358 p.

CLAVERIE B., 2005, "L'économie du périurbain et du tourisme - un essai théorique", in: BOUMEGGOUTI D. (éd), *Le périurbain : une zone touristique d'avenir*, Toulouse, 10-12 mars 2004, Revue Tourisme (ERIT), pp. 41-57.

CNADT - CONSEIL NATIONAL À L'AMÉNAGEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE, 2001, *Avis sur les projets de schémas de services collectifs*, Rapport pour CNADT, Paris.

COASE R., 1998, "The new institutional economics", *The new institutional economics*, vol. 88, n° 2, pp. 72-74.

COFREMCA, 2003, "Tome 1 : Les voies à explorer", in: AFIT (éd), *Carnets de route de la montagne - de l'écoute des clients à l'action marketing*, AFIT 2000, Paris, pp. 13-91.

COLEMAN J., 1988, "Social capital in the creation of Human capital", *American Journal of Sociology*, vol. 94 (supplément), pp. 95-120.

COLLETIS G., PECQUEUR B., 1993, "Intégration des espaces et quasi intégration des firmes : vers de nouvelles logiques productives ?" *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 3, pp. 490-507.

COLLETIS G., PECQUEUR B., 2004, "Révélation de ressources spécifiques et coordination située", *4èmes journées de la proximité*, 17 et 18 juin 2004, Marseille, 15 p.

CONFÉRENCE MONDIALE DE LANZAROTE, 1995, "Charte du tourisme durable", *Conférence mondiale sur le tourisme*, 27-28 avril 1995, Lanzarote, http://www1.insula.org/carturi.pdf, 61 p.

CORNELOUP J., BOURDEAU P., MAO P., 2004, "Le marquage culturel des territoires touristiques de nature", *Revue de géographie alpine*, n° 4, pp. 11-32.

COURLET C., 1994, "Les systèmes productifs localisés, de quoi parle-t-on ?" in: COURLET C. ; SOULAGE B. (éds), *Industrie, territoires et politiques publiques*, L'Harmattan, Paris, pp. 13-31.

COURLET C., 1999, "Territoire et développement", *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 3, pp. 533-546.

COURLET C., PECQUEUR B., 1996, "Districts industriels, systèmes productifs localisés et développement", in: ABDELMALKI L. ; COURLET C. (éds), *Les nouvelles logiques du développement*, L'Harmattan, Paris, pp. 91-101.

COURLET C., SOULAGE B., 1994, *Industrie, territoires et politiques publiques*, L'Harmattan, Paris.

CROZIER M., FRIEDBERG E., 1977, *L'acteur et le système - Les contraintes de l'action collective* (édition de 1992), Editions du Seuil, coll. Points Essais, Paris, 500 p.

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

CUVELIER P., 1994, "Un tourisme post-fordiste ? Analyse des mutations du produit touristique", in: CUVELIER P. ; TORRES E. ; GADREY J. (éds), *Patrimoine, modèles de tourisme et développement local*, L'Harmattan, Paris, pp. 9-104.

CUVELIER P., 1997, *L'économie des pratiques touristiques*, thèse de doctorat, Sciences économiques, sous la direction de GADREY J., Université des sciences et technologies de Lille, Lille, 365 p.

DAVEZIES L., LEJOUX P., 2003, "Un train peut en cacher un autre. Derrière l'économie productive, attention à l'économie présentielle", *XXXIXème colloque de l'ASRDLF : concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales*, Lyon, 1-3 septembre, p. 15.

DAVEZIES L., VELTZ P., 2006, "Territoires : nouvelles mobilités, nouvelles inégalités", *Le Monde*, n° 21 mars 2006.

DEBARBIEUX B., 1995, *Tourisme et montagne*, Economica, coll. Poche - Géographie, Paris, 112 p.

DEBARBIEUX B., 2001, *Chamonix Mont-Blanc 1860-2000 - Les coulisses de l'Aménagement*, Chamonix, 207 p.

DEBARBIEUX B., POISAT J., 1999, "La rhétorique des artefacts territoriaux", in: GERBAUX F. (éd), *Utopie pour le territoire : cohérence ou complexité ?*, L'aube éditions, Saint-Etienne, pp. 35-52.

DEMESSINE M., 2000, "allocution d'ouverture", in: CNRTER (éd), *Dixième université d'été du tourisme rural*, Manosque, 30 - 31 août et 1er septembre, CNRTER, pp. 14-18.

DI MEO G., 1994, "Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle", *Espaces et sociétés*, n° 78, pp. 16-34.

DI MÉO G., 1999, "Territoires et représentation, images - Introduction", in: BIGOTEAU M. ; LE ROY F. (éds), *Territoires - Séminaire "Le lien social"*, Nantes, 11-12 mai 1998, MSH Ange Guépin, pp. 141-152.

DISSART J.-C., 2005, "Installations récréatives extérieures et développement économique régional : le cas des zones rurales isolées aux Etats-Unis", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 2, pp. 217-248.

DUBOIS G., CERON J.-P., 2000, "A la recherche d'une éthique du tourisme", *Cahiers Espaces*, n° 67 (Tourisme durable), pp. 10-29.

ENRIQUEZ SAVIGNAC A., 1995, "*The future of tourism*", http://www.insula.org/tourism/omt.htm, consultée le 17/10/2002.

ESCADAFAL A., 2004, "Aménagement touristique : quelles ressources territoriales au service de l'attractivité des destinations ?" *Montagnes méditerranéennes*, n° 20 - 10 ans du Cermosem, La notion de ressource territoriale, pp. 97-102.

EUROPARC, 2002, "*Charte européenne du tourisme durable dans les espaces protégés (première édition, 2000)*", http://www.europarc.org/european-charter.org/photos/manuel_de_la_charte.pdf, 26 p.

FAUCHEUX S., O'CONNOR M., 2002, "Le capital naturel et la demande sociale pour les biens et services environnementaux", *Cahiers du C3ED*, n° 2 (juin 2002), p. 16.

FAURE M., 2000, *Du produit agricole à l'objet culturel : les processus de patrimonialisation des productions fromagères dans les alpes du Nord*, Sociologie et anthropologie, sous la direction de MARTIN J.-B., Lyon 2 - Lumière, Lyon, http://demeter.univ-lyon2.fr:8080/sdx/theses/these/lyon2/2000/faure_m/pdf/faure_m.pdf, 404 p.

FLAGESTAD A., HOPE C.A., 2001, "Strategic success in winter sports destinations : a sustainable value creation perspective", *Tourism Management*, n° 22, pp. 445-461.

FLEURY P., 2004, "Terroir, environement et territoire : nouvelles ressources pour l'agriculture de montagne ?" *Montagnes Méditerranéennes*, n° 20, pp. 149-153.

FOURCADE C., 2006, "Les SYAL : au croisement des formes de proximité ?" *Conquièmes journées de la proximité : La proximité, entre actions et institutions*, Bordeaux, 28-30 juin, http://www.gis-syal.agropolis.fr/PDF/Bordeaux_Proximite_2006.pdf, p. 16.

FPNR, 1997, *Livre Blanc des Parcs Naturels Régionaux de France - 30 ans des PNR*, Fédération des PNR de France, Paris, 66 p.

FRANCOIS H., 2002, *Implication du tourisme durable dans la structure des territoires*, mémoire de DEA, Economie, sous la direction de RÉQUIER-DESJARDINS D. ; MARCELPOIL E., UVSQ - Cemagref, Saint-Quentin-en-Yvelines, 121 p.

FRANCOIS H., 2003, *La production d'aménités rurales pour le tourisme durable*, Rapport pour Cemagref (TR RURAMEN), Grenoble, 28 p.

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

FRANCOIS H., 2004b, "Répartition spatiale des activités touristiques et station de moyenne montagne : l`exemple de Saint-Pierre-de-Chartreuse", *La notion de ressource territoriale*, Mirabel (07), 14-15 octobre 2004, p. 18.

FRANCOIS H., 2006, *Ancrage des stations de moyenne montagne : la station ressource pour le territoire ou le territoire ressource pour la station ?*, Rapport pour second comité de thèse, Grenoble, 100 p.

FRANÇOIS H., BILLET S., 2006, *Enjeux touristique, foncier et immobilier pour les stations de moyenne montagne : la nouvelle donne périurbaine.*, Rapport pour Direction du Tourisme, Cemagref Grenoble, 90 p.

FRANCOIS H., HIRCZAK M., SENIL N., 2006a, "Territoire et patrimoine : la co-construction d'une dynamique et de ses ressources", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 2, pp. 683-700.

FRANCOIS H., MARCELPOIL E., 2006b, "Mutations touristiques, mutations foncieres : vers un renouvellement des formes d'ancrage territorial des stations", *Tourisme durable en montagne : entre discours et pratiques*, 3-4 mai 2006, Pau, 15 p.

FRIEDMANN J., 1972, "A general theory of polarized development", in: HANSEN N. (éd), *Growth centers inregional economic development*, The Free Press, New-York, pp. 82-107.

GADREY J., 2000, "The characterization of goods and services : an alternative approach", *Review of Income and Wealth*, vol. 46, n° 3, http://www.blackwell-synergy.com/doi/pdf/10.1111/j.1475-4991.2000.tb00848.x, pp. 369-387.

GAIDO L., 2002, "Du concept de station au concept de district", *Revue de géographie alpine*, n° 4, pp. 109-115.

GARROD B., FYALL A., 1998, "Beyond the rhetoric of sustainable tourism", *Tourism Management*, vol. 19, n° 3, pp. 199-212.

GARROD B., WORNELL R., YOUELL R., 2006, "Re-conceptualising rural resources as countryside capital : the case of rural tourism", *Journal of Rural Studies*, vol. 22, n° 1, pp. 117-128.

GEORGESCU-ROEGEN N., 1971, *The entropy law and the economic process*, Harvard University Press, Cambridge.

GERBAUX F., 2000, *La montagne en politique* (2ème édition), L'Harmattan, coll. Logiques politiques, Paris, 170 p.

GERBAUX F., MARCELPOIL E., 2004, "L'univers complexe des stations", in: FACIM (éd), *Stations de montagne, vers quelle gouvernance ?*, Chambéry, 30 avril, Editions Comp'Act, pp. 21-41.

GIS-SYAL, 2005, *Systèmes de production localisés, le cas de l'agroalimentaire*, Rapport pour MAAPAR - DATAR, http://www.gis-syal.agropolis.fr/PDF/Rapport_Datar_Maapar.pdf, 186 p.

GODARD O., 1994, "Le développement durable : paysage intellectuel", *Nature, Sciences, Sociétés*, vol. 2, n° 4, pp. 309-322.

GODARD O., 1997, "Projets et recompositions par les échelles territoriales", *Pouvoirs locaux*, n° 34 (III), pp. 34-38.

GOURBINOT O., 2006, *La question de la responsabilité sur les pistes skiables*, mémoire de master 2, Développement des collectivités montagnardes et droit de la montagne, sous la direction de MARCELPOIL E. ; BRÉAL M., Université Pierre Mendès-France, Grenoble, 92 p.

GRAF F., 2002, "L'innovation technologique en architecture et la station de ski - La cas de la restructuration du quartier Aiguebrun à Tignes", *Revue de géographie alpine*, n° 4, pp. 85-92.

GRANET-ABISSET A.-M., LORENZETTI L., 2006, "Je colporte, tu émigres, ils transhument", *L'Alpe*, n° 34, pp. 34-43.

GRAZIANI S., 2004, "Développement territorial durable et participation volontaire : le cas du Parc Naturel Régional de la Corse", *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol. 2, pp. 239-258.

GUERIN J.-P., 2001, "Patrimoine, patrimonialisation, enjeux géographiques", in: FOURNIER J.M. (éd), *Colloque de géographie sociale*, Caen, 18-19 novembre 1999, Presses universitaires de Caen (Les documents de la Maison de la Recherche en Sciences Humaines de Caen), pp. 41-48.

GUÉRIN J.-P., 1984, *L'aménagement de la montagne - politiques, discours et productions d'espaces*, Editions Ophrys, Gap, 467 p.

GUILLAUD-LAUZANNE A.-L., 2004, *Les conflits de pratiques foncières entre périurbanisation et Parc Naturel Régional - Le cas du PNR de Chartreuse*, mémoire de DEA, Géographie, sous la direction de DUVILLARD S., Institut de Géographie Alpine (IGA), Grenoble, 113 p.

GUMUCHIAN H., 1991, *Représentations et aménagements du Tourisme*, Anthropos, coll. Economica, Paris, 143 p.

GUMUCHIAN H., GRASSET E., LAJARGE R. *et al.*, 2003, *Les acteurs, ces oubliés du territoire*, Economica, coll. Anthropos, Paris, 186 p.

HARDIN G., 1968, "The tragedy of the commons", *Science*, vol. 162, pp. 1243-1248.

HARTWICK J., 1977, "Intergenerational equity and the investing of rents from exhaustible resources", *American Economic Review*, vol. 67, n° 5, pp. 972-974.

HELION C., 1999, *Les stations de sports d'hiver de moyenne altitude - Approche géographique de la dynamique du tourisme dans les Alpes françaises*, thèse de doctorat, Géographie, sous la direction de KNAFOU R., Université Denis Diderot, Paris 7, 425 p.

HIRCZAK M., MOALLA M., MOLLARD A. *et al.*, 2005, "Du panier de biens à un modèle plus général des biens complexes territorialisés : concepts, grille d'analyse et questions", *Symposium international INRA - PSDR*, Lyon, 9-11 mars, p. 17.

HIRCZAK M., MOLLARD A., 2004, "Qualité des produits et de l'environnement : le cas de Rhône-Alpes", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 5, pp. 845-868.

HJALAGER A.-M., 1997, "Innovation patterns in sustainable tourism", *Tourism Management*, vol. 18, n° 1, pp. 35-41.

HOVINEN G.R., 2002, "Revisiting the destination life cycle model", *Annals of tourism research*, vol. 29, n° 1, pp. 209-230.

HSING Y.-T., 1999, "Trading companies in Taiwan's fashion shoe network", *Journal of international economics*, n° 48, pp. 101-120.

HUDSON S., RITCHIE B., SELDJAN T., 2004, "Measuring destination competitivenesse : an empirical study of canadian ski resorts", *Tourism an Hospitality Planning and Development*, vol. 1, n° 1, pp. 79-94.

HUMPHREY J., SCHMITZ H., 2000, "Governance and upgrading : linking industrial cluster and global value chain research", *Institute of Development Studies - Working paper*, n° 120, p. 35.

HUNTER C., 1997, "Sustainable tourism as an adaptive paradigm", *Annals of tourism research*, vol. 24, n° 4, pp. 850-867.

KEBIR L., 2004, *Ressource et développement : une approche institutionnelle et territoriale*, Sciences économiques, Neuchâtel, Neuchâtel, 190 p.

KEBIR L., CREVOISIER O., 2004, "Dynamiques des ressources et milieux innovateurs", in: CAMAGNI R. ; MAILLAT D. ; MATTEACCIOLI A. (éds), *Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local*, EDES, coll. GREMI, Neuchâtel, pp. 261-290.

KHALIL A., 2004, "Environmental Services, Externalities and Agriculture : the case mountain tourism in Morocco", *eJADE - electronic Journal of Agricultural Development Economics*, vol. 1, n° 1, http://www.fao.org/es/esa/eJADE, pp. 63-86.

KIM K.-K., MARCOUILLER D.W., DELLER S.C., 2005, "Natural amenities and rural development : undestanding stapial and distributional attributes", *Growth and change*, vol. 32, n° 2, pp. 273-297.

KIRAT T., SIERRA C., 1996, "Organisation territoriale, institutions et dynamique économique : repères théoriques", in: ABDELMALKI L. ; COURLET C. (éds), *Les nouvelles logiques du développement*, L'Harmattan, Paris, pp. 57-71.

KNAFOU R., 1978, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Masson, Paris, 319 p.

KNAFOU R., 1991, "L'invention du lieu touristique : la passation d'un contrat et le surgissement simultané d'un nouveau territoire", *Revue de géographie alpine*, n° 4, pp. 11-19.

KNAFOU R., VIOLIER P., 2005, "Les mondes urbains du tourisme", *EspacesTemps.net*, n° 23-06-2005, http://espacestemps.net/document1446.html, p. 7.

KNORRINGA P., 1999, "Agra : an old cluster facing the new competition", *World Development*, vol. 27, n° 9, pp. 1587-1604.

KOENIG U., ABEGG B., 1997, "Impacts of climate change on winter tourism in the swiss alps", *Journal of sustainable tourism*, vol. 5, n° 1, pp. 46-58.

KOVACSHAZY M.-C., 2001, "Construire de nouveaux avenirs", *L'Alpe*, vol. Vercors en question, n° hors-série, pp. 81-85.

KRUGMAN P., 1991, "Increasing returns and economic geography", *Journal of political economy*, vol. 99, n° 3, pp. 483-499.

LACOUR C., 1996, "La tectonique des territoires : d'une métaphore à une théorisation", in: PECQUEUR B. (éd), *Dynamiques territoriales et mutations économiques*, L'Harmattan, Paris, pp. 27-48.

LACROIX A., MOLLARD A., PECQUEUR B., 2000, "Origine et produits de qualité territoriale : du signal à l'attribut ?" *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 4, pp. 683-706.

LAFERTÉ G., 2002, "La production d'identités territoriales à usage commercial dans l'entre-deux-guerres en Bourgogne", *Cahiers d'économie et de sociologie rurales*, n° 62, pp. 65-95.

LAGANIER R., VILLALBA B., ZUINDEAU B., 2002, "Le développement durable face au territoire : éléments pour une recherche pluridisciplinaire", *Développement durable et Territoires (http://www.revue-ddt.org)*, n° 1, p. 23.

LAJARGE R., 1995, *La marque Parc Naturel Régional de Chartreuse, un projet innovant pour un développement territorial*, Mémoire de maîtrise, Aménagement du territoire, sous la direction de FOURNY M.-C. ; PERRET J., Institut de Géographie Alpine, Grenoble, 156 p.

LAJARGE R., 1996, *Le projet de territoire - Quel espace, quels acteurs et quels enjeux - le cas du pays de Chartreuse*, Mémoire de DEA, Gestion des espaces montagnards, société et environnement, sous la direction de GUMUCHIAN H., Institut de Géographie Alpine, Grenoble, 225 p.

LAJARGE R., 2004, "100% parcs, réseaux d'acteurs et projet de développement, quelle authenticité pour quelle touristicité dans les parcs naturels régionaux", *Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme*, 9-11 décembre 2004, Arles.

LAMOUR P., 1983, "Le renouveau rural", *L'Aménagement Foncier Agricole et Rural*, n° 39, pp. 3-12.

LAMOUR P., 1991, *Le cadran solaire* (Première édition - Robert Laffont, 1980), Presses du Languedoc, coll. Pays réel, Montpellier, 466 p.

LANCASTER K., 1966, "A new approach to consumer theory", *Journal of political economy*, vol. 72, n° 2, pp. 132-157.

LANDEL P.-A., 2004, "Invention de patrimoines et construction des territoires", *La notion de ressource territoriale*, 14-15 octobre, Le Pradel (Mirabel - 07), 11 p.

LAPLANTE M., 1992, "Le patrimoine en tant qu'attraction touristique : histoire, possibilités et limites", in: NEYRET R. (éd), *Le patrimoine atout du développement*, Presses Universitaires de Lyon (Transversales), Lyon, pp. 49-61.

LARIQUE B., 2006, "Les sports d'hiver en France : un développement conflictuel ? Histoire d'une innovation touristique (1890-1940)", *Flux*, n° 63-64, pp. 7-19.

LASLAZ L., 2005, "Les espaces protégés et la notion de ressource territoriale : le cas des Parcs Nationaux alpins français (Vanoise, Ecrins, Mercantour)", *La notion de ressource territoriale*, 14-15 octobre, Le Pradel (Mirabel - 07), 7 p.

LATOUCHE S., 1988, "Contribution à l'histoire du concept de développement", in: COQUERY-VIDROVITCH C. ; HÉMERY D. ; PIEL J. (éds), *Pour une histoire du développement*, L'Harmattan, Paris, pp. 41-60.

LATOUCHE S., 2001, "En finir, une bonne fois pour toutes, avec le développement", *Le Monde Diplomatique*, n° mai 2001, pp. 6-7.

LAURENS L., 2005, "Les nouvelles orientations du développement local, environnement et qualité en espace rural fragile (HDR)", *Ruralia [en ligne]*, n° 2000-06-Varia, http://ruralia.revues.org/document157.html, p. 5.

LAZZAROTTI O., 1994, "Les loisirs périurbains", *Espaces*, n° 127, pp. 34-44.

LAZZAROTTI O., 2005, "Tourisme et espace périurbain : dépasser les contradictions ?" in: BOUMEGGOUTI D. (éd), *Le périurbain : une zone touristique d'avenir*, Toulouse, 10-12 mars 2004, Revue Tourisme (ERIT), pp. 19-28.

LEFEBVRE M.H., 1966, "Besoins profonds, besoins nouveaux de la civilisation urbaine", *Les journées nationales d'études sur les Parcs Naturels Régionaux*, Lurs-en-Provence, 25 septembre - 1er octobre, La Documentation Française, pp. 27-31.

LETOMBE G., ZUINDEAU B., 2006, "Gestion des externalités environnementales dans le bassin minier du Nord - Pas de Calais : une approche en termes de proximité", *Développement Durable des Territoires*, vol. 7 (proximité et environnement), http://developpementdurable.revues.org/document.html?id=2688, p. 22.

LEVY J., LUSSAULT M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 1033 p.

LOINGER G., 2000, *Collectivités locales, territoires et développement durable*, Rapport pour Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement, Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale, Service de la recherche et de la prospective, Paris, 57 p.

LOZATO-GIOTART J.-P., 2006, *Le chemin vers l'écotourisme - Impacts et enjeux environnementaux du tourisme aujourd'hui*, Delachaux et Niestlé, coll. Changer d'ère, Paris, 192 p.

LUCAS R., 1988, "On the mecanics of economic development", *Journal of Monetary Economics*, n° 22, pp. 3-42.

LYON-CAEN J.-F., 1996, "Courchevel 1850 : la "superstation" des Alpes françaises - L'invention d'une nouvelle pensée pour l'urbanisme et l'architecture en montagne", *Revue de géographie alpine*, n° 3, pp. 51-69.

MAFFESOLI M., 1994, "Post-modernité : une nouvelle donne sociale", *Parcours*, vol. 1994-95, n° 11/12, p. 28.

MAILLAT D., BATAÏNI S.-H., 2003, "Réseaux et maillage pour développer des territoires : le cas des clusters", *Territoire - Acteur et mondialisation*, Chambéry, 29-30 octobre, p. 24.

MAILLAT D., MATTEACCIOLI A., 2004, "Préface", in: CAMAGNI R. ; MAILLAT D. ; MATTEACCIOLI A. (éds), *Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local*, EDES, coll. GREMI, Neuchâtel, pp. 1-15.

MANZIONE J.-G., 2000, "Le tourisme durable, composante essentielle du marketing touristique", *les cahiers espace*, n° 67, pp. 104-108.

MARCELPOIL E., 1997, *L'organisation économique du sillon alpin, contribution à l'analyse des territoires*, thèse de doctorat, Economie du développement, sous la direction de COURLET C., Université Pierre Mendès-France, Grenoble, 302 p.

MARCELPOIL E., 2006a, *Activités économique et ancrage territorial : l'exemple des stations de montagne - Rapport scientifique d'année 3*, Rapport pour la Région Rhône-Alpes, Lyon, 31 p.

MARCELPOIL E. (éd), 2006b, *Annexes au rapport "Activités économiques et ancrage territorial : l'exemple des stations de montagne - rapport scientifique d'année 3"*, Rapport pour la Région Rhône-Alpes, Lyon, 164 p.

MARCELPOIL E., BOUDIÈRES V., 2006a, "Gouvernance touristique des grandes stations et durabilité. Une lecture en termes de proximité", *Revue Développement durable et Territoires*, n° 7 (proximité et environnement), http://developpementdurable.revues.org/document2648.html, p. 20.

MARCELPOIL E., FRANCOIS H., 2006b, "Les processus d'articulation des proximités dans les territoires touristiques : l'exemple des stations de montagne", *Les dynamiques territoriales, quelles nouveautés ?*, Annecy, 30-31 mars 2006, p. 15.

MARCELPOIL E., LANGLOIS L., 2006c, "Protection de l'environnement et développement touristique en station : du conflit à l'organisation des proximités", *Revue Développement durable et Territoires*, n° 7 (Proximité et environnement), http://developpementdurable.revues.org/document2660.html, p. 14.

MARCELPOIL E., PERRET J., 1999, "Le poids conceptuel des districts industriels dans la construction des territoires", in: GERBAUX F. (éd), *Utopie pour le territoire : cohérence ou complexité ?*, L'aube éditions, Saint-Etienne, pp. 15-33.

MARCHAND P. (éd), 1999, *Les Parcs Naturels Régionaux*, Editions Nouveaux-Loisirs, coll. Guides Gallimard, Evreux, 304 p.

MARCOUILLER D.W., KIM K.-K., DELLER S.C., 2004, "Natural amenities, tourism and income distribution", *Annals of tourism research*, vol. 31, n° 4, pp. 1031-1050.

MARIN C., 2003, "*World conference on sustainable tourism - Lanzarote 1995*", http://www.insula.org/tourism/pagina_n.htm, consultée le 4/06/2003.

MAUZ I., 2003, *Histoire et mémoires du parc national de la Vanoise - 1921-1971 : la construction*, Tome 1 (2 vol.), Revue de Géographie Alpine, coll. Ascendances, Grenoble, 199 p.

MAUZ I., MALAVIEILLE D., MICHEELS C. *et al.*, 1996, *Enjeux socio-économiques et capacité d'adaptation des stations de moyenne montagne - Analyse d'un échantillon de trois stations - 2. Saint-Pierre-de-Chartreuse*, Rapport pour AFIT - SEATM, Cemagref - UR DTM, 69 p.

MEUNIÉ A., 2004, "Controverses autour de la courbe environnementale de Kuznets", *IFReDE - GRES (Université de Bordeaux IV) - Working paper*, n° DT/107/2004, p. 18.

MOLLARD A., PECQUEUR B., LACROIX A., 1998, "La rencontre entre qualité et territoire - Une relecture de la theorie de la rente dans une perspective de developpement territorial", *Ecological economics and development - Second International Conference of the European Society for Ecological Economics*, Genève, 4 - 7 mars 1998, p. 21.

MOLLARD A., PECQUEUR B., MOALLA M., 2001, "Offre de produits et services territorialisés et approche lancastérienne de la demande de biens combinés", *3èmes journées de la proximité : Nouvelles croissance et territoires*, Paris, 13-14 décembre, p. 20.

MOLLARD A., RAMBONILAZA M., VOLLET D., 2006, "Aménités environnementales et rente territoriale sur un marché de services différenciés: le cas du marché des gîtes ruraux labellisés en France", *Revue d'économie politique*, n° 2, pp. 251-276.

MUCHNIK J., 2002, "Les systèmes agroalimentaires localisés : intérêt, approche, interrogations", *Colloque SYAL : les systèmes agroalimentaires localisés : produits, entreprises et dynamiques locales*, Montpellier, 16-18 octobre, p. 12.

MULLIGAN J.G., 2003, "*Market entry, capacity expansion, and pricing in a market for services subject to congestion : the case of downhill skiing*", http://www.be.udel.edu/economics/Seminar%20papers/03f/Mulligan-Paper.pdf, consultée le 25/10/2005, 35 p.

MULLIGAN J.G., LLINARES E., 2003, "Market segmentation and the diffusionof quality-enhancing innovations : the case of downhill skiing", *The review of economics and statistics*, vol. 85, n° 3, http://www.be.udel.edu/economics/Seminar%20papers/03f/Mulligan-Paper.pdf, pp. 493-501.

NOËL J., 2003, "*Etat des lieux immobilier - document d'étape ORIL*", http://www.odit-france.fr/fileadmin/pdf/Dossiers-en-ligne/oril-vrt/33-fiche-sept-laux.pdf, consultée le 12 juin 2006, 4 p, 253 ko.

OCDE, 1999, *Cultiver les aménités rurales. Une perspective de développement économique*, Organisation de Coopération et de Développement Economique, 122 p.

OHLIN B., 1933, *International and interregional trade*, Harvard.

OMT, 1999, "Code Mondial d'Ethique du Tourisme - résolution A/RES/406(XIII)", *Assemblée générale - treizième session*, 27 septembre - 1er octobre 1999, Santiago (Chili), 13 p.

OMT, 2002a, "Contribution de l'OMT au Sommet Mondial pour le Développement Durable", 26 août - 4 septembre 2002, Johannesburg, http://www.world-tourism.org/sustainable/fr/smdd/WTO-contributions-fr.pdf, 61 p.

OMT, 2002b, "*Le tourisme dans le plan de mise en oeuvre du du Sommet Mondial du Développement Durable*", http://www.world-tourism.org/sustainable/fr/smdd/implementation.htm, consultée le 05/11/02.

ORMISTON D., GILBERT A., MANNING R.E., 1998, "Indicators ans standards of quality for ski resort management", *Journal of travel research*, vol. 36, pp. 35-41.

OSBORNE L.L., SMITH K., 1996, "*Environmental amenities as sources for product differentiation and market power*", http://www.econ.duke.edu/Papers/Other/Kerrys/markpowr.ps, consultée le 18/01/2005, 33 p, 484 ko.

PAGAND B., 1996, "Les stations des loisir en montagne - Pour qui ? Pour quoi ? Comment ? - Vingt ans de débats de professionnels de l'aménagement", *Revue de géographie alpine*, n° 3, pp. 11-27.

PAPA F., COLLET L., LANDEL P.-A., 2006, "TIC et développement durable : du maillage à la valorisation des territoires de montagne", *Revue de Géographie Alpine*, n° 3, pp. 89-108.

PASSET R., 2004, "Les thermodynamiques du développement", *Premières journées du développement du GRES - "Le concept de développement en débat"*, Bordeaux, 16-17 septembre, p. 5.

PECQUEUR B., 2000, *Le développement local* (2ème), Syros, coll. Alternatives économiques, Dijon, 132 p.

PECQUEUR B., 2001, "Qualité et développement territorial : l'hypothèse du panier de biens et de services territorialisés", *Economie rurale*, n° 261, pp. 37-49.

PECQUEUR B., 2006, "Le tournant territorial de l'économie globale", *Espaces et sociétés*, vol. 124-125, n° 1-2, pp. 17-32.

PECQUEUR B., ZIMMERMANN J.-B., 2004, *Economies de proximité*, Lavoisier, Paris, 264 p.

PERON F., 2001, "Patrimoine culturel et géographie sociale", in: FOURNIER J.M. (éd), *Colloque de géographie sociale*, Caen, 18-19 novembre 1999, Presses universitaires de Caen (Les documents de la Maison de la Recherche en Sciences Humaines de Caen), pp. 19-30.

PERRET J., 1992, *Le développement touristique local - Les stations de sport d'hiver*, Economie du développement, sous la direction de COURLET C., Université Pierre Mendès-France - Grenoble 2, Grenoble, 338 p.

PERRET J., 1998, "Le tourisme durable ou les habits neufs du tourisme doux", *Forum international "Tourisme viable et parc nationaux : quel avenir pour les communautés locales ?" GRIR*, 5 et 6 juin 1998, Sacré-Coeur (Quebec), 15 p.

PERRET J., 2002, "La mise en valeur d'aménités touristiques rurales pour une élite." *Ingénieries*, n° spécial 2002, pp. 35-42.

PERRET J., 2004, "Les stations de moyenne montagne françaises : entre filière et développement durable", *Premières rencontres franco-espagnoles du tourisme* 9-11 décembre, Arles, 7 p.

PERRET J., 2005, "Méaudre ou la force du territoire", in: MARCELPOIL E. (éd), *Activités économiques et ancrage territorial : le cas des stations de montagne (rapport de deuxième année)*, vol. annexes rapport pour la Région Rhône-Alpes, Cemagref - UR DTM, pp. 105-140.

PERRET J., MAUZ I., 1997, *Les fondements historiques des problèmes actuels des stations de sports d'hiver*, Rapport pour Commissariat Général au Plan, Grenoble, Cemagref.

PERRET J., MESSAD S., 1995, *Les stations de moyenne montagne, enjeux socio-économiques et capacités d'adaptation - 1. Etat des lieux*, Rapport pour AFIT - SEATM - DATAR (Commissariat des Alpes du Nord), Grenoble, 57 p.

PERROUX F., 1955, "Note sur la notion de pôle de croissance", *Economie appliquée*, vol. VIII, n° 1-2, pp. 307-320.

PERROUX F., 1961, *L'économie du XXème siècle*, Presses Universitaires de France, Paris.

PEYRACHE-GADEAU V., 2003, "Le développement durable des territoires de montagne : un objet de concertation sur le devenir des stations touristiques ?" *XXXIXème colloque de l'ASRDL "Concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales*, 1-3 septembre, Lyon, 28 p.

PEYRACHE-GADEAU V., 2004a, "Ressources patrimoniales - Milieux innovateurs : Variations des durabilités des territoires", *Montagnes Méditerranéennes*, n° 20, pp. 7-19.

PEYRACHE-GADEAU V., 2004b, "Ressources patrimoniales - Milieux innovateurs, variation des durabilités des territoires", *Montagnes méditerranéennes*, n° 20 - 10 ans du Cermosem, La notion de ressource territoriale, pp. 7-19.

PEYRACHE-GADEAU V., 2004c, "Valorisation patrimoniale, milieux innovateurs et durabilité des territoires", *XLème colloque de l'ASRDLF : Convergences et disparités régionales au sein de l'espace européen*, Bruxelles, 1-3 septembre, p. 23.

PEYRACHE-GADEAU V., 2006, "La dimension environnementale de la ressource territoriale :Paysages et vulnérabilité des destinations touristiques de montagne", *Cinquièmes journées de la proximité*, 28-30 juin, Bordeaux, http://beagle.u-bordeaux4.fr/conf2006/viewpaper.php?id=149, 15 p.

PEYRACHE-GADEAU V., PECQUEUR B., 2004, "Les ressources patrimoniales : valorisation par les milieux innovateurs", in: CAMAGNI R. ; MAILLAT D. ; MATTEACCIOLI A. (éds), *Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local*, EDES, coll. GREMI, Neuchâtel, pp. 71-89.

PEYRACHE-GADEAU V., RAYMOND R., 2005, "Modes de spécification des territoires : proximités identitaires et participation des populations", *XLI colloque de l'ASRDLF - Villes et territoires face aux défis de la mondialisation*, 5-7 septembre, Dijon, 26 p.

PIALAT G., 1970, "Urbaniser la montagne ?" *Urbanisme*, n° 116, pp. 16-18.

PIORE M., SABEL C.F., 1989, *Les chemins de la prospérité - De la production de masse à la spécialisation souple*, Hachette, coll. Mutations, Paris, 441 p.

PITTE J.-R., 2002, *Philippe Lamour (1903-1992), Père de l'aménagement du territoire en France*, Editions Fayards, Paris.

PNUE, 1992a, "*Action 21*", http://www.un.org/french/events/rio92/agenda21/.

PNUE, 1992b, "*Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement - Principes de gestion des forêts*", http://www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm, 45 ko.

POMMIER P., 2002, *Les sytèmes productifs locaux*, La documentation française - DATAR, coll. Territoires en mouvement, Paris, 78 p.

PORTER M., 1985, *Competitive advantage*, The Free Press, New-York.

PORTER M., 2003, "The economic performance of regions", *Regional studies*, vol. 37, n° 6-7, pp. 549-578.

PRÉAU P., 1968, "Essai d'une typologie des stations de sports d'hiver dans les Alpes du Nord", *Revue de géographie alpine*, n° 1, pp. 127-140.

PRÉAU P., 1970, "Principes d'analyse des sites en montagne", *Urbanisme*, n° 116, pp. 21-25.

PRÉAU P., 1982, "Tourisme et urbanisation : le cas de la Savoie", *Revue de géographie alpine*, vol. LVXX, n° 1-2, pp. 137-151.

PUTNAM R., 1995, "Bowling alone : america's declining social capital", *Journal of democracy*, vol. 6, n° 1, pp. 65-78.

RABELLOTTI R., 1995, "Is there an "industrial district model" ? Footwear districts in Italy and Mexico compared", *World Development*, vol. 23, n° 1, pp. 29-41.

RABELLOTTI R., 2001, "The effect of globalisation on industrial districts in Italy : the case of Brenta", *Local upgrading in global chains*, Brighton (Université du Sussex), 14-17 février, p. 29.

RAFFESTIN C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Litec, Paris, 249 p.

RAMBAUD P., 1970, "Pour une sociologie des stations de sports d'hiver", *Urbanisme*, n° 116, pp. 30-31.

REQUIER-DESJARDINS D., 1996, "L'économie du développement et l'économie des territoires : vers une démarche intégrée ?" in: ABDELMALKI L. ; COURLET C. (éds), *Les nouvelles logiques du développement*, L'Harmattan, Paris, pp. 41-55.

REQUIER-DESJARDINS D., 2004, "Produced Common Pool Resources, collective action and sustainable development : the case of food-processing clusters", *30ème conférence de l'International Association for the Study of Common Property : The Commons in an age of global transition : challenges, risks and opportunities*, Oaxaca (Mexique), 9-13 Août, http://dlc.dlib.indiana.edu/archive/00001472/00/Requier-Desjardins_Produced_040524_Paper321.pdf, p. 22.

RÉQUIER-DESJARDINS D., 2005, "La valorisation économique de la biodiversité : ancrage territorial de la gouvernance de filière", *Liaison énergie - francophonie*, n° 66-67 (numéro spécial "Economie de l'environnement et des ressources naturelles"), pp. 77-81.

RÉVIL P., 2002, *L'Anarchitecte. Laurent Chappis, rebelle de l'or blanc*, Editions Guérin, Chamonix, 228 p.

RÉVIL P., HELLE R., 2003, *Les pionniers de l'or blanc*, Editions Glénat, Grenoble, 200 p.

RICHARDS G., 1996, "Skilled consumption and UK ski holidays", *Tourism Management*, vol. 17, n° 1, pp. 25-34.

RICHEZ J., 1972, "Rénovation rurale et tourisme, l'exemple de ceillac en Queyras", *Méditerranée*, n° 9, pp. 51-79.

SCHMITZ H., 1995, "Small shoemakers and Fordist giants : tale of a Supercluster", *World Development*, vol. 23, n° 1, pp. 9-28.

SCHMITZ H., 1998, "Responding to global competitive pressure : local cooperation and upgrading in the Sinos Valley, Brazil", *Institute of Development Studies - Working paper*, n° 82, p. 57.

SCHMITZ H., KNORRINGA P., 2000, "Learning from global buyers", *Institute of Development Studies - Working paper*, n° 100, p. 31.

SCOTT D., 2003, "Climate change and tourism in the mountain regions of North America", *1st International Conference on Climate Change and Tourism*, 9-11 avril, Djerba, http://www.world-tourism.org/sustainable/climate/pres/daniel-scott.pdf, 9 p.

SEATM, 2000a, "*Contribution du tourisme au développement durable de la moyenne montagne (quatrième partie : un plan d'actions pour le tourisme en "moyenne montagne")*", http://www.tourisme.gouv.fr/document/Seatm4emepart.doc, consultée le 21/03/2001, 20-56 p.

SEATM, 2000b, "*Contribution du tourisme au développement durable de la moyenne montagne (troisième partie : les constats)*", http://www.tourisme.gouv.fr/document/Seatm3emepart.doc, consultée le 21/03/2001, 6-19 p.

SENIL N., 2004, *La notion d'ancrage territorial : contribution à l'analyse des lieux touristiques - le cas de la station de Saint Pierre de Chartreuse*, Mémoire de DEA, Géographie, sous la direction de CORNELOUP J. ; BOURDEAU P., Institut de Géographie Alpine (Université Joseph Fourier), Grenoble.

SERVOIN F., 1993, *La commune de montagne*, Economica, coll. Collectivités territoriales, Paris, 308 p.

SERVOIN F., 1994, "Stations moyennes, stations de moyenne montagne - un patrimoine dont l'intérêt touristique est réél", *Territoires*, pp. 32-37.

SET, 2001, "*Tourisme et éthique : la charte nationale d'éthique du Tourisme*", 20/08/2001, http://www.tourisme.gouv.fr/politique/topresa8.htm, consultée le 23/10/2002.

SET, 2002, "*Vers une nouvelle politique nationale du tourisme français*", 30/05/2002, http://www.tourisme.gouv.fr, consultée le 17/10/2002.

SHACKLEFORD P., 2002, "*Sustainable tourism in the post Rio context - principles and programmes*", http://www.insula.org/tourism/omt2.htm, consultée le 17/10/2002.

SOMMET MONDIAL DE L'ÉCOTOURISME, 2002, "Déclaration de Québec sur l'écotourisme", *Sommet mondial de l'écotourisme*, 22 mai 2002, Québec, 9 p.

SOULAGE B., 1994a, "Des systèmes productifs localisés aux politiques publiques; questions et perspectives de recherche", in: COURLET C. ; SOULAGE B. (éds), *Industrie, territoires et politiques publiques*, L'Harmattan, coll. Logiques économiques, Paris, pp. 297-306.

SOULAGE B., 1994b, "La place du politique dans les systèmes productifs localisés", in: COURLET C. ; SOULAGE B. (éds), *Industrie, territoires et politiques publiques*, L'Harmattan, coll. Logiques économiques, Paris, pp. 223-243.

STERVINOU S., 2003, "La marque de territoire, une manière de créer de la valeur ajoutée ?" *XXXIXème colloque de l'ASRDLF : Concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales*, Lyon, 1-3 septembre, p. 18.

TALANDIER M., 2004, "La ressource territoriale : un avantage comparatif pour les territoires ruraux isolés ?" *Montagnes Méditerranéennes*, n° 20 (Actes du colloque "La notion de ressource territoriale", Mirabel, 14-15 octobre 2004), pp. 119-132.

TALANDIER M., 2006, "*Etrangers dans les campagnes : un facteur de développement économique des espaces ruraux ?*" http://www.veilleinfotourisme.fr, consultée le 12-06-2006, 12 p, 969 ko.

TORRE A., GUÉRIN M., LEFRANC C. *et al.*, 2004, "Conflits et tensions autour des usages de l'espace au sein des espaces ruraux : le cas de la région Rhône-Alpes", *4èmes journées de la proximité*, Marseille, 17-18 juin.

TORRES E., 2000, "Adapter localement la problématique du développement durable : rationalité procédurale et démarche-qualité", in: ZUINDEAU B. (éd), *Développement durable et territoire*, Septentrion - presses universitaires, Arras, pp. 27-69.

TORRES O., 2002, "Face à la mondialisation, les PME doivent mettre de la proximité et du territoire dans leurs stratégies de glocalisation", *Conférence Internationale de Management Stratégique (AIMS)*, Paris, 5-7 juin, p. 18.

TURNBULL C., 1996, *Les Iks - Survivre par la cruauté - Nord Ouganda*, Presse Pocket, coll. Terre Humaine (n°3024), Paris, 361 p.

UYSAL M., CHEN J.S., WILLIAMS D.R., 2000, "Increasing state market share through a regional positioning", *Tourism Management*, vol. 21, n° 1, http://www.sciencedirect.com/science/article/B6V9R-3Y3Y011-9/1/e63d6e69885b1e4afbd20d0b479e9950, pp. 89-96.

VANDECANDELAERE E., 2003, "Les fondements d'un SPAT : Système Productif Agroalimentaire et Touristique. Le cas de la route des vins", *XXXIXème colloque de l'ASRDLF - Concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales*, 1, 2 et 3 septembre 2003, Lyon, 11 p.

VANIER M., 2004, "De la géographie comme science sociale..." *EspaceTemps.net*, n° du 10 janvier 2004, p. http://espacestemps.net/document744.html.

VIARD J., 2000, "Le tourisme durable, essai de définition", in: CNRTER (éd), *Dixième université d'été du tourisme rural*, Manosque, 30 - 31 août et 1er septembre, Centre National de Ressources du Tourisme en Espace Rural, pp. 24-27.

VIVIEN F.-D., 2004, "Un panorama des positions économiques en matière de soutenabilité", *VertigO - La revue en sciences de l'environnement*, vol. 5, n° 2, p. 5.

VLÈS V., 2004, "Les résidences secondaires,un casse-tête pour le tourisme littoral français", *Premières rencontres franco-espagnoles sur le tourisme*, Arles, Direction du Tourisme, coll. Les rendez-vous de la stratégie, pp. 35-47.

WILLIAMS P., FIDGEON P.R., 2000, "Addressing participation contrainst : a case study of potentiel skiers", *Tourism Management*, n° 21, pp. 379-393.

WOZNIAK M., 2002, "Les stations de ski : quelles représentations des clientèles pour quel cadre bâti ?" *Revue de géographie alpine*, n° 4, pp. 17-31.

WOZNIAK M., 2006, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver - Stations de Tarentaise 1945-2000*, Comp'Act (Fondation pour l'Action Culturelle Internationale en Montagne / Société Savoisienne d'Histoire et d'Archeologie), Chambéry, 239 p.

ZIMMERMANN J.-B., 2002, ""Grappes d'entreprises" et "petits mondes" : une affaire de proximités", *Revue économique*, vol. 53, n° 3, pp. 517-524.

ZIMMERMANN J.-B., FORAY D., 2001, "L'économie du logiciel libre. Organisation coopérative et incitation à l'innovation", *Revue économique*, vol. 52, n° H-S, pp. 77-93.

ZUINDEAU B., 2000, "La "durabilité" : essai de positionnement épistémologique du concept", in: ZUINDEAU B. (éd), *Développement durable et territoire*, Septentrion - presses universitaires, Arras, pp. 27-69.

ZUINDEAU B., 2005a, "Analyse économique des disparités écologiques spatiales", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 3, pp. 331-354.

ZUINDEAU B., 2005b, "Equité territoriale et développement durable", *XLIème colloque de l'ASRDLF - Villes et territoires face aux défis de la mondialisation*, Dijon, 5-7 septembre, p. 19.

Table des matières

Préambule ..... **i**

Remerciements ..... **iii**

Sommaire ..... **v**

Introduction **1**

PREMIERE PARTIE Approche territoriale de l'économie touristique, une appréhension locale et globale d'un secteur de production aux contours flous **11**

Chapitre premier : Le territoire : un construit socioculturel, un concept économique **13**

1. Le territoire : entre maintien du système local de production et dynamique d'adaptation au contexte économique **15**

1.1. Le territoire, un construit social aux fondements socioculturels **15**

1.1.1. L'agglomération des petites et moyennes entreprises et ses avantages. 15

- L'Aménagement du territoire : contexte d'émergence des SPL 15
- Les mécanismes de l'agglomération industrielle 17
- Les échanges inter-entreprises, un élément constituant des SPL 18

1.1.2. Culture et coopération, ciments de l'efficacité des SPL 19

- De l'espace au territoire : la représentation des acteurs 20
- Les fondements socioculturels de la stabilité du système 22
- Diffusion de la connaissance et émergence des innovations 23

1.2. Le territoire, une dynamique fondée sur la stabilité du système d'acteurs locaux **24**

1.2.1. Le développement endogène ou la diversité des trajectoires territoriales 25

- Des rendements croissants associés aux technologies à la généralisation d'un modèle de développement endogène 25
- Trajectoires de développement local 27

1.2.2. L'influence de l'extérieur sur l'évolution du territoire 29

- La dépendance créatrice 30
- Territoires et politiques publiques 31

1.3. Le territoire, un concept pertinent de l'analyse post-fordiste : le jeu de la mondialisation 32

1.3.1. Les clusters face à la mondialisation 32

- Les questions posées par la nouvelle donne économique 32
- Une restructuration des relations internes aux clusters 33

1.3.2. Mondialisation économique : perte de sens des territoires ou affirmation de leur ancrage ? 35

- Les forces centrifuges de la mondialisation : modalités de gouvernance des filières globale et rôle du territoire 35
- Les apports d'une approche de l'ancrage des activités économiques par le territoire plutôt que par la filière 36

2. Territoire et développement durable : un échelon pertinent pour saisir la réalité de la gestion des ressources environnementales 39

2.1. Les dimensions territoriales du développement durable 41

2.1.1. Inégalités spatiales et mises en œuvre d'un développement durable 41

- Des questions planétaires à leur traduction locale : la place des territoires dans la déclaration de Rio. 41
- Le poids de l'environnement dans la compréhension des inégalités spatiales 43

2.1.2. Une vision fragmentée du développement durable 45

2.1.3. Les SPL face aux questions environnementales 48

2.2. Territoire physique – espace construit : quelle place pour les coordinations d'acteurs ? 50

2.2.1. Des définitions du développement durable à géométrie variable 50

2.2.2. Les SYAL, un aboutissement de la relation entre système et milieu naturel de production 52

2.2.3. Vers une nouvelle approche des performances territoriales 53

3. De la gestion des ressources locales à la valorisation de ressources construites par les acteurs du territoire 57

3.1. Les modalités de valorisation des ressources territoriales 58

3.1.1. La dimension culturelle des ressources territoriales : une dimension patrimoniale 58

- De la ressource territoriale à l'actif territorial : les deux faces de la ressource spécifique 59
- La proximité des concepts de patrimoine et de ressource territoriale 62
- La patrimonialisation : un processus d'identification des ressources territoriales 63

3.2. De la construction à la valorisation : la confrontation des ressources territoriales aux marchés 65

3.2.1. Des opportunités particulières de développement attachées au territoire : produits de qualité, rente et panier de biens 66

- La Rente de Qualité Territoriale 66
- De la rente au panier : la cohérence territoriale d'une consommation liée au lieu. 68

3.2.2. Des opérateurs de la ressource : vers un cercle vertueux du développement territorial ? 71

- La dynamique patrimoniale confrontée au monde marchand 73

Schéma synoptique de thèse – Chapitre 1 77

Chapitre deuxième : Les stations de sports d'hiver à l'aune des dynamiques territoriales 79

1. Le concept de STL, une analyse des stations de sports d'hiver et de leur territorialisation 81

1.1. La construction des stations de sports d'hiver : la montagne face à la modernité 82

1.1.1. La naissance d'une doctrine de l'aménagement du territoire : les stations intégrées en montagne 82

- Reconstruire la France et gagner la "Bataille de la neige" 82
- Des stations des temps modernes 85
  - Définition de l'homme nouveau 85
  - Une société des loisirs 87

1.1.2. Les stations de sports d'hiver : des complexes industriels conçus en déconnexion de leur support territorial 88

- Les populations locales rejetées 89
- La station comme pôle de croissance 91

1.1.3. Les caractéristiques du modèle fondateur du Plan Neige, la station intégrée ... 92

- La rationalité fonctionnaliste 93
- La primauté de la dimension immobilière 94

1.2. L'approche scientifique des stations de sports d'hiver : dépasser la filière pour comprendre le rôle des territoires 96

1.2.1. Les approches héritées d'une conception moderne de la station 97

- Entre typologies et définitions : les premières démarches pour identifier les stations de sports d'hiver 97
- L'intervention de l'Etat : vers une typologie normative 99

1.2.2. L'insertion des stations dans le milieu local : une lecture en termes de Systèmes Touristiques Localisés 102

- Implantation des stations : le poids du contexte local 102
- L'approche en termes de Système Touristique Localisé 105

1.3. Variations autour du SPL : les spécificités des STL 109

2. Les STL face à l'évolution du contexte global : quel avenir pour les stations de sports d'hiver dans un contexte post-fordiste ? 115

2.1. Le tourisme durable, un formatage du tourisme rural 115

2.1.1. Le tourisme, un instrument du développement durable. 116

- Le tourisme comme vecteur de développement 117
- Inégalités spatiales Nord – Sud et urbain – rural : une vision à deux échelles. 118

2.1.2. Tourisme et durabilité. 120

- Tourisme durable et dérives du tourisme de masse. 120
- Une vision particulière des rapports entre l'homme et son territoire 122
- Authenticité et produits du tourisme durable. 123

2.2. Aménités et authenticité, sources de renouvellement du modèle de station 126

2.2.1. Dépasser la compétitivité du modèle fordiste : vers une redéfinition des performances productives 126

2.2.2. Spécification généralisée et risques de banalisation 129

- Généralisation du modèle touristique et concurrence territoriale 130
- Marché et territoire : des temporalités divergentes 131

2.2.3. Complexité de la production touristique rurale et jeux des acteurs 132

- Développement économique : une place pour la valorisation de la qualité environnementale 133
- La complexité de la valorisation du milieu rural par le tourisme durable..... 134

2.3. Le cas particulier des stations de moyenne montagne 135

2.3.1. La remise en cause permanente des stations de moyenne montagne 136

2.3.2. Le renouvellement des politiques locales de développement des stations de sports d'hiver 138

3. Synthèse de la problématique et hypothèses.....143

Schéma synoptique de thèse – Chapitre 2 147

SECONDE PARTIE Trajectoire d'adaptation d'un STL de moyenne montagne pris entre renouveau des politiques publiques et changements des comportements touristiques 149

Chapitre troisième : quelle place pour la station de Saint-Pierre-de-Chartreuse dans le marché des stations périurbaines ?..... 153

1. Les PNR, des laboratoires du tourisme durable.....155

1.1. PNR et tourisme : du territoire à la construction de son image..... 155

1.1.1. Les PNR, du contre-modèle à la généralisation..... 155

1.1.2. Les PNR, une illustration concrète des principes de valorisation territoriale du tourisme durable. 158

1.2. Le cas de la Chartreuse, la genèse d'un parc 161

1.2.1. La Chartreuse, une unité en émergence..... 161

1.2.2. PNRC et offre de sports d'hiver : de la cohabitation à la volonté d'organisation 165

2. Saint-Pierre-de-Chartreuse, d'une station touristique pionnière au développement des sports d'hiver 169

2.1. Cadrage socio-démographique de la commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse 170

2.1.1. Saint-Pierre-de-Chartreuse dans le contexte des départements de l'Isère et de la Savoie 170

2.1.2. Situation périurbaine et influence locale de Saint-Pierre-de-Chartreuse..... 176

2.2. Saint-Pierre-de-Chartreuse et la construction d'une station de sports d'hiver 179

2.2.1. La station, support du renouveau de l'âge d'or du tourisme à Saint-Pierre-de-Chartreuse 180

2.2.2 Les difficultés de la station depuis son lancement 181

3. Les stations périurbaines de Grenoble : un point de vue comparatif sur les facteurs de compétitivité 185

3.1. Les principes de notre approche du marché des stations de sports d'hiver..... 187

- Le modèle de R.J. BARRO ET P.M. ROMER (1987)..... 190

- Proposition de typologie 199
  - Présentation des variables : 200
  - Etude des corrélations : 200
  - Tableau de corrélation 201
  - Essai de typologie 202

Schéma synoptique de thèse – Chapitre 3 205

Chapitre quatrième : entre jeux internes et pressions externes, le sentier de développement d'une station de moyenne montagne..... 207

1. La dynamique locale à Saint-Pierre-de-Chartreuse : entre trajectoire de développement et adaptation 209

1.1. L'approche spatiale : une vision exhaustive de l'activité touristique 209

1.1.1. La population des acteurs touristiques 209

1.1.2. Diffusion spatiale du tourisme durable 212

- La répartition des différents types d'activités 212
- Un jeu d'attraction et de répulsion entre formes de tourisme 216

1.2. Le système d'acteurs touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse 219

1.2.1. Les acteurs au sein de leur système d'action territorial 219

1.2.2. Acteurs et groupes d'acteurs 222

1.2.3. Les acteurs de Saint-Pierre-de-Chartreuse face aux problèmes de la station 225

- Les problèmes vécus 225
  - La périurbanisation 225
  - Le manque de dynamisme du secteur touristique 227
- Les problèmes déclarés 229
  - Le manque de neige 229
  - Le renouvellement des équipements 229
  - La concurrence accrue 230

1.2.4. Organisation des acteurs touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse 231

- Règle du jeu : le tourisme dans l'intérêt de tous 231
- Maîtrise des zones d'incertitudes 232
  - Développement des équipements et croissance de la station : 232
  - Tourisme durable : tourisme du territoire et saison estivale : 233
  - L'image : un enjeu majeur du tourisme, une maîtrise partagée 235

2. La station confrontée au phénomène périurbain : la mutation des modes de développement touristique local 237

2.1. La périurbanisation dans les communes supports de stations : une première approche par les résidences 239

2.2. Enquête : la fréquentation de proximité aux Sept-Laux et à Saint-Pierre-de-Chartreuse 246

2.2.1. Caractérisation de la clientèle 248

- Caractérisation socio-économique des individus interrogés 248
- Origine géographique des individus interrogés 252

2.2.2. Caractérisation des modes de consommation 260

- Consommations en stations 261

- Le choix de la station 261
- Les activités en stations 264
- Restauration et hébergement 266
- Fréquentation estivale des stations 271

- Consommations de stations 273

2.2.3. La différenciation par le territoire auprès des clientèles de stations, synthèse de l'enquête de fréquentation de proximité 278

- Les clientèles des stations de sports d'hiver 278
- La consommation des clientèles de proximité 279

3. Saint-Pierre-de-Chartreuse – Les Sept-Laux : des stations de natures différentes confrontées à un même phénomène 281

3.1. La construction de la station des Sept-Laux : Plan Neige ou "Stade de Neige" ? Un compromis originel qui jette les bases d'un modèle original 282

3.1.1. Un projet de station controversé 282

3.1.2. Plan Neige et effets de proximité 286

- Un modèle universel et transposable ? 286
- L'intervention départementale 287

3.2 Héritage, appropriation et optimisation de l'outil-station : la trajectoire spécifique d'un STL 289

3.2.1. De la construction à la gestion d'une station de sports d'hiver 289

- Un outil économique fondé sur la proximité 289
- "Gagner sur les marges", agir sur l'immobilier. 292
  - État des lieux. 292
  - Premières expériences 294
  - Intérêt et limites de l'ORIL aux Sept-laux 295

3.2.2. L'irruption d'une nouvelle donne périurbaine qui questionne la trajectoire de développement 297

- L'inégalité spatiale des effets de la proximité 297
  - Des sites inégalement touchés 297
  - Une gestion différenciée 298
- Perspectives et marges de manœuvre 299

3.3. Saint-Pierre-de-Chartreuse : évolution du rapport de force entre station et territoire 303

3.3.1. La dimension foncière de la construction de la station à Saint-Pierre-de-Chartreuse 303

- La volonté de construire une station de prestige comme fondement au développement d'une station de séjour 303
- L'immobilier, question récurrente du développement touristique local 304

3.3.2. Le bouleversement périurbain 305

- Une approche par les Permis de Construire 305

3.3.3. Evolution des activités touristiques 312

3.4. Des impacts différenciés du tourisme de proximité selon le type de station : choix et marges de manœuvre des STL 316

Conclusion 319

1. La "touristification", une forme structurée de co-valorisation de ressources de différentes natures par le tourisme 321

2. Le territoire, un outil indispensable à la compréhension des dynamiques touristiques 323

2.1. Le renouvellement de l'action publique 323

2.2. Station d'altitude, station de moyenne montagne, quelle convergence ? 323

2.3. Elargir le champ d'étude de la moyenne montagne 324

Bibliographie 327

Table des matières 343

Table des figures 350

Table des tableaux 351

Table des cartes 352

Table des figures

Figure 1.1 : « courbe environnementale de Kuznets » (MEUNIÉ, 2004) 44
Figure 1.2 : Au cœur de la dynamique du territoire : la ressource territoriale 61
Figure 1.3 : Les étapes de la patrimonialisation....63
Figure 2.1 : L'archétype de la station intégrée selon J.P. GUERIN et H. GUMUCHIAN (DEBARBIEUX, 1995)....94
Figure 2.2 : Une représentation chiffrée de la rationalité de la station (CUMIN, 1970)....95
Figure 2.3 : Processus d'émergence des STL 107
Figure 2.4 : Du community model au corporate model (FLAGESTAD et al., 2001)....140
Figure 3.1 : La dynamique de création des PNR 157
Figure 3.2 : Le massif de chartreuse vu du ciel....163
Figure 3.3 : Vue d'ensemble du massif de Chartreuse, Saint-Pierre-de-Chartreuse 169
Figure 3.4 : Nombre annuel des journées d'ouvertures 183
Figure 3.5 : Taux de croissance du chiffre d'affaires des stations du pourtour grenoblois.... 183
Figure 3.6 : Distribution des parts de marché entre les stations 192
Figure 3.7 : Distribution du parc de remontées mécaniques entre les stations....194
Figure 3.8 : Variations du prix du forfait journée (valeur réelle) 195
Figure 3.9 : Les parts de marché entre les stations périurbaines de l'agglomération grenobloise....197
Figure 3.10 : Nombre de passages aux remontées mécaniques par journées skieurs vendues....198
Figure 3.11 : Variations du taux de croissance du débit des remontées mécaniques 199
Figure 3.12 : Résultats de la régression multiple 202
Figure 4.1 : Taux de croissance des populations communales 242
Figure 4.2 : Sept-Laux : part des migrations et de la natalité dans les mouvements de population....243
Figure 4.3 : Saint-Pierre-de-Chartreuse : part des migrations et de la natalité dans les mouvements de population 243
Figure 4.4 : Densités de population dans les communes support de station 244
Figure 4.5 : Taux de résidences secondaires par habitants....244
Figure 4.6 : Taux de résidences secondaires par résidences principales....245
Figure 4.7 : Statut socioprofessionnel des personnes enquêtées....248
Figure 4.8 : Age des personnes enquêtées 249
Figure 4.9 : Statut marital des personnes enquêtées....250
Figure 4.11 : Types de groupes 251
Figure 4.12 : Tailles des groupes....251
Figure 4.13 : Représentations graphiques des ACM réalisées pour les stations des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse....253
Figure 4.14 : Durée du séjour en station 260
Figure 4.15 : Critères de choix de la station....262

Figure 4.16 : Activités des autres membres du groupe 264
Figure 4.17 : Autres activités hivernales de la personne enquêtée dans la même station 265
Figure 4.18 : Type de restauration choisie par les personnes enquêtées 266
Figure 4.19 : Confection du "casse-croûte" 267
Figure 4.20 : Autres achats effectués en station 268
Figure 4.21 : Type d'hébergement des personnes se déclarant en séjour (court ou long) 269
Figure 4.22 : Lieux d'hébergement – hébergements marchands et résidences secondaires 270
Figure 4.23 : Critères de choix des hébergements – hébergements marchands et résidences secondaires 270
Figure 4.24 : Personnes enquêtées fréquentant également la station durant la période estivale 272
Figure 4.25 : Activités pratiquées en été 272
Figure 4.26 : Fidélité aux stations étudiées 273
Figure 4.27 : Fréquentation des autres stations périurbaines 274
Figure 4.28 : Représentations graphiques des ACM réalisées pour les stations des Sept-Laux et de Saint-Pierre-de-Chartreuse 277
Figure 4.29 :Projections de l'inertie des données "origine" et "stations" sur les deux premiers axes de l'analyse de co-inertie 277
Figure 4.30 : Décision municipale suite à la demande de permis de construire 306
Figure 4.31 : Décision municipale en fonction du demandeur 307
Figure 4.32 : Types de demandes des permis de construire 310
Figure 4.33 : Stratégies, trajectoires de développement et ouverture du cône des possibles 318

Table des tableaux

Tableau 2.1 : grille d'analyse des différentes typologies des stations de sports d'hiver. 97
Tableau 3.1 : le modèle de R.J. BARRO et P.M. ROMER (1987) 191
Tableau 3.2 : Typologie de stations 204
Tableau 4.1 : Jeu des acteurs de Saint-Pierre-de-Chartreuse dans le domaine de la croissance des équipements sur la station 233
Tableau 4.2 : La mise en œuvre d'un modèle de tourisme durable – le rôle du territoire 234
Tableau 4.3 : Modalités, codes et ratios de corrélation de l'ACM pour les données d'origine des clients aux Sept-Laux et à Saint-Pierre-de-Chartreuse 253
Tableau 4.4 : Modalités, codes et ratios de corrélation des ACM pour les données de fréquentation des autres stations périurbaines aux Sept-Laux et à Saint-Pierre-de-Chartreuse 275

Table des cartes

Carte 1 : Localisation de la zone d'étude 5
Carte 3.1 : les communes du PNRC 162
Carte 3.2 : Communautés de communes et d'agglomération au sein du PNRC 162
Carte 3.3 : La chartreuse, un patchwork de signes de qualité 164
Carte 3.4 : Densités de populations par commune en 1999 171
Carte 3.5 : Evolution de la population des communes 172
Carte 3.6 : Part de la natalité dans l'évolution de la population des communes entre 1990 et 1999 172
Carte 3.7 : Part du solde migratoire par communes entre 1990 et 1999 173
Carte 3.8 : Densité d'emploi dans la population locale (nombre d'emplois par habitants) en 1999 174
Carte 3.9 : Attractivité économique des communes en 1999 175
Carte 3.10 : Aires d'influences des pôles urbains sur les communes du PNRC en 1999 178
Carte 3.11 : Aires d'influences des communes centre du PNRC en 1999 178
Carte 3.12 : Aires d'influences sur les communes du PNRC en 1999 179
Carte 3.13 : Classement "Dianeige" des stations iséroises 182
Carte 3.14 : Les stations de sports d'hiver sur le territoire français – échantillon d'analyse 190
Carte 3.15 : Répartition des parts de marché par stations 193
Carte 3.16 : Parts du parc de remontées mécaniques de chaque station 194
Carte 3.17 : Tendances en termes de journées skieurs entre les saisons 1995/1996 et 2003/2004 197
Carte 3.18 : Typologie des stations de sports d'hiver 203
Carte 4.1 Les prestataires touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse : délimitation de la zone d'études 212
Carte 4.2 : La restauration à Saint-Pierre-de-Chartreuse 213
Carte 4.3 : Les hébergements touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse 214
Carte 4.4 : les prestataires de loisirs à Saint-Pierre-de-Chartreuse 215
Carte 4.5 : Les producteurs touristiques à Saint-Pierre-de-Chartreuse 216
Cartes 4.5a et 4.5b : Le tourisme à Saint-Pierre-de-Chartreuse – détails 217
Carte 4.6 : Contexte administratif des stations de Saint-Pierre-de-Chartreuse – Le Planolet et des Sept-Laux 240
Carte 4.7 : Départements d'origine des personnes enquêtées 255
Carte 4.8 : Départements d'origine des personnes enquêtées **- Sept-Laux -** 256
Carte 4.9 : Départements d'origine des personnes enquêtées **- Saint-Pierre-de-Chartreuse -** 257
Carte 4.10 : Communes de résidence des personnes enquêtées **- Région Rhône-Alpes -** 259
Carte 4.11 : La commune de Saint-Pierre-de-Chartreuse : découpage des sections cadastrales 307
Carte 4.12 : Provenance des demandeurs de permis de construire à Saint-Pierre-de-Chartreuse 308
Carte 4.13 : Type des permis de construire demandés 309

Les difficultés de la saison de sports d'hiver 2006-2007 pointent du doigt la fragilité du mode de développement touristique adopté par les stations de moyenne montagne. Issues de la période de reconstruction après-guerre, ces stations se construisent dans le contexte fordiste portant les politiques de développement. Le modèle des stations intégrées les conçoit comme des pôles de croissance a-territoriaux dont la fonctionnalité et la rationalité sont supposées suffire à leur performance. Ainsi, leur compétitivité n'est envisagée qu'en termes quantitatifs (principalement, rendements d'échelle et linéaire de pistes). Cependant, les perspectives de réchauffement climatique et de concurrence croissante sur le marché touristique questionnent directement leur statut de locomotive du développement. Les incertitudes associées à une mono-activité de ski alpin encouragent à un renouvellement des politiques publiques d'Aménagement du territoire à la recherche de nouvelles voies de développement. La diversification est le mot d'ordre adopté par tous.

Dès lors, le territoire n'est plus considéré comme un support neutre pour un pôle de croissance à partir duquel le développement se diffuse. Au contraire, ce dernier apparaît comme un réservoir de ressources sous exploitées, alors même qu'elles se révèlent particulièrement stratégiques vis-à-vis du renouvellement des formes de compétitivité. Prises dans la dynamique de construction territoriale (dont elles sont issues en même temps qu'elles contribuent à son renouvellement), ces ressources apparaissent comme spécifiques. Elles permettent donc de privilégier des stratégies de différenciation qualitatives plutôt qu'uniquement quantitatives. Les notions de Rente de Qualité Territoriale et de panier de biens territorialisé constituent la base de nos recherches quant à la mobilisation d'une valeur ajoutée d'origine purement territoriale.

Dans le cas des stations de sports d'hiver, le développement d'un tourisme générique sous l'influence du Plan Neige constitue un contexte d'observation particulier. En effet, l'appropriation locale de ces ensembles productifs participe de la construction d'un véritable Système Touristique Localisé. Paradoxalement, regarder les stations sous cet angle implique de tenir compte à la fois des spécificités de l'organisation de la production du ski d'une station à l'autre, mais également de considérer la diffusion du mode de développement générique et les risques associés de raréfaction de la spécificité. Ainsi, la diversification de l'offre touristique en station de moyenne montagne interroge directement les formes de leur ancrage local et leur capacité de mobilisation des ressources territoriales.

Afin d'étudier ces trajectoires de développement, cette thèse propose de s'intéresser aux stations périurbaines de Grenoble qui représentent un laboratoire des tendances se dessinant actuellement. En nous appuyant sur une diversité d'outils, entretiens semi-directifs, information géographique et approche statistique, nous proposons d'étudier les conditions du renversement du rapport de force entre station et territoire comme moteurs successifs du développement local.