



**HAL**  
open science

# Les stations de ski : évolution urbaine et touristique étude de cas des stations du Seignus et de la Foux d'Allos

Anaïs Mellet

► **To cite this version:**

Anaïs Mellet. Les stations de ski : évolution urbaine et touristique étude de cas des stations du Seignus et de la Foux d'Allos. Sciences de l'Homme et Société. 2017. dumas-01618115

**HAL Id: dumas-01618115**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01618115v1>**

Submitted on 7 Dec 2017

**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.

# **Les stations de ski : évolution urbaine et touristique**

## **Étude de cas des stations du Seignus et de la Foux d'Allos**



©Anaïs Mellet

***Mémoire de Master 2 « Urbanisme et aménagement »***

Spécialité : Urbanisme Durable, Projet et action opérationnelle

Directeur de Mémoire : M<sup>me</sup> Frédérique Hernandez

Année universitaire 2016-2017

**Anaïs Mellet**



## Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Mme Frédérique Hernandez, ma directrice de mémoire, pour ses précieux conseils et retours.

Je tiens également à remercier Elody Boudon, ma maitre de stage du temps qu'elle a pris pour m'aider à synthétiser mes idées, ses conseils et ses suggestions. Je remercie également Aileen Gabert, juriste dans l'entreprise Planèd pour les précisions apportées sur les lois qui régissent l'urbanisme en montagne.

Je remercie les différentes personnes avec lesquelles j'ai réalisée des entretiens : Mme le maire d'Allos, le Directeur général des services de la commune d'Allos, l'Architecte qui a participé aux aménagements de la Foux et du Seignus et le Directeur du Syndicat Mixte du Val d'Allos. Je remercie également l'office du tourisme du Val d'Allos et la Commune d'Allos pour les données qu'ils m'ont transmises.

Enfin, je souhaite remercier ma maman pour ses relectures et ses conseils avisés.

Enfin, je n'oublie pas mes amis pour leur patience et leur réconfort.

# Sommaire

Introduction.....	1
PARTIE 1 Développement des stations de ski, plus de 100 ans d'urbanisme en montagne .....	5
<b>1. UN DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS EN MONTAGNE CONSÉCUTIF D'UN CHANGEMENT D'IMAGE.....</b>	<b>6</b>
1.1 UN CHANGEMENT DE L'IMAGE DE LA MONTAGNE DES « MONTS AFFREUX AUX MONTS SUBLIMES ».....	6
1.2 ÉMERGENCE DU THERMALISME EN MONTAGNE.....	7
1.3 LES PREMIÈRES STATIONS DE SKI SE GREFFENT AUX STATIONS THERMALES.....	8
<b>2. DES STATIONS DE SKI AMÉNAGÉES À DISTANCE DES VILLAGES ET RÉPONDANT AUX PRINCIPES DE L'URBANISME FONCTIONNALISTE .....</b>	<b>11</b>
2.1 UN ÉTAT INTERVENTIONNISTE POUR PALIER L'EXODE RURAL .....	11
2.2 LE MOUVEMENT MODERNE ET SON INFLUENCE SUR L'URBANISME DE MONTAGNE .....	14
2.3 LES STATIONS DE 2 <sup>ÈME</sup> ET 3 <sup>ÈME</sup> GÉNÉRATION : DES STATIONS AUTONOMES FONCTIONNELLEMENT ORIENTÉES PAR LA PRATIQUE DU SKI .....	15
<b>3. LA REMISE EN CAUSE DU MOUVEMENT MODERNE ENGENDRE UN NOUVEAU TYPE DE STATION PROPOSANT UN IMAGINAIRE RURAL.....</b>	<b>22</b>
3.1 VERS UNE RECONNAISSANCE ET UNE PROTECTION DU MILIEU MONTAGNARD. ....	23
3.2 LA STATION VILLAGE.....	25
<b>4. LES STATIONS DU SEIGNUS ET À LA FOUX D'ALLOS COMBINENT LES TYPOLOGIES IDENTIFIÉES.....</b>	<b>29</b>
4.1 HISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT DES STATIONS .....	29
4.2 ANALYSE URBAINE DE LA STATION : UN MODÈLE OU PLUSIEURS ?.....	34
PARTIE 2 Évolution des stations et futurs possibles.....	44
<b>1. LES STATIONS DE SKI AUJOURD'HUI, UN MODÈLE À BOUT DE SOUFFLE.....</b>	<b>45</b>
1.1 UN TOURISME ARRIVÉ À MATURITÉ .....	45
1.2 DES CHANGEMENTS RÉGLEMENTAIRES INFLUANT L'URBANISME DE MONTAGNE.....	47
1.3 L'IMMOBILIER DE LOISIR : UNE RÉELLE PROBLÉMATIQUE .....	49
1.4 LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, NOUVELLE CONTRAINTE .....	54
<b>2. LES NOUVELLES TENDANCES.....</b>	<b>57</b>
2.1 LA DIVERSIFICATION DE L'OFFRE TOURISTIQUE COMME STRATÉGIE D'ADAPTATION.....	57
2.2 VERS UN DÉVELOPPEMENT PLUS DURABLE DES STATIONS .....	62
2.3 LES PRÉMISSSES DE LA RÉFLEXION SUR LES ESPACES PUBLICS AFIN D'AMÉLIORER L'IMAGE DE LA STATION .....	65
<b>3. QUELLES ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT POUR LES STATIONS DU SEIGNUS ET DE LA FOUX D'ALLOS.....</b>	<b>69</b>
3.1 UNE VISION POLITIQUE DIFFICILE SUR LE LONG TERME POUR ALLOS . ....	69

3.2 UNE FORTE PART D'INVESTISSEMENT PUBLICS DANS LES DOMAINES SKIABLES, MAIS JUSQU'À QUAND ? .	74
Conclusion générale .....	79
BIBLIOGRAPHIE .....	82
TABLE DES FIGURES .....	87
LISTE DES ANNEXES .....	90

# Introduction

La France est le premier domaine skiable d'Europe avec une superficie de plus de 11 800 km. Elle compte 250 stations de ski et détient les plus grands domaines skiabiles du monde. Sa place dans le tourisme du ski mondial oscille entre la première et la deuxième destination en nombre de journée skieurs (ANMSN, 2015). Le tourisme des sports d'hiver représente le principal vecteur de l'économie des territoires de montagne: chaque année, les touristes y dépensent 3,092 milliards d'euros (Atout France, 2015).

Depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle, le tourisme du ski s'est fortement développé. L'espace montagnard pourtant délaissé jusqu'au 19<sup>ème</sup> siècle est devenu attractif notamment avec le thermalisme. Le ski était quant à lui un mode de déplacement en montagne. Il a été utilisé par la suite par les chasseurs alpins puis s'est développé comme un loisir réservé à une élite. Cela a entraîné la création d'une première génération de stations qui se sont construites autour des villages thermaux existants. La pratique du ski s'est démocratisée et les stations ont été créées sur des sites plus en altitude, vierge d'urbanisation sur le modèle des villes nouvelles. Il s'agit des stations de deuxième et troisième génération. Elles ont été le fruit d'une volonté politique d'aménager la montagne pour limiter l'exode rural et ainsi éviter la désertion d'espaces difficiles d'accès, difficiles à mécaniser par le monde agricole et d'un climat rude. Plus tard, dans le milieu des années 70, cette manière d'urbaniser la montagne a été contestée. L'environnement prend une place plus importante et les stations changent de modèle. Celui-ci tend vers un rapprochement avec la montagne et le cadre bâti existant. L'architecture y est "pastiche", la station est mise en scène pour ressembler aux villages traditionnels pourtant créés de toute pièce.

À partir des années 90, les réalisations de nouvelles stations se font rares. Elles entrent dans une nouvelle ère. Le secteur du ski arrive à maturité et commence même à décliner depuis quelques années : on assiste à l'heure actuelle à une perte des "journées skieurs" (Perrin-Malterre, 2016). Cela entraîne une concurrence importante entre les stations françaises mais également avec celles des autres pays européens. Or, les stations ont été construites au siècle dernier et sont aujourd'hui vieillissantes, les aspirations de la clientèle ont évolué et semblent plus portées vers le cadre et l'environnement (Hatt, 2011, p.1). Les stations pour accueillir les touristes et se démarquer se sont lancées dans une diversification de leurs offres. Face au changement climatique, cela semble être un moyen de pérenniser les activités de montagne. Ainsi, les stations font face à de nombreux enjeux qui annoncent un tournant.

Le modèle initial semble être arrivé à bout de souffle car le contexte dans lequel les stations s'intègrent est en pleine mutation. Il semble ainsi intéressant de répondre à la question suivante : **Quelles mutations des stations de ski face aux évolutions sociétales et au changement climatique ?**

Les questionnements que soulève cette étude sont nombreux : Quels-sont les modèles urbanistiques de développement des stations de ski ? Sont-elles issues d'un seul modèle ou de plusieurs ? Quels-sont les nouveaux enjeux des stations de ski ? Comment ces enjeux sont-ils perçus ? Quelles-sont les stratégies d'adaptation ? Vers quoi tendent les stations de sports d'hiver ?

Hypothèse 1 : Les stations de ski se sont développées en suivant des "modèles" en fonction des époques, mais elles sont aujourd'hui la résultante de plusieurs modèles. Leur création s'est étalée du début à la fin du 20<sup>ème</sup> siècle. Elles ont donc été le fruit d'une évolution constante et le sont encore actuellement.

Hypothèse 2 : Les stations sont aujourd'hui en mutation pour répondre à de nouveaux enjeux. La phase de création de station est terminée et les stations actuelles ont peu de possibilité d'extension. Elles vont ainsi devoir travailler sur l'existant et développer "la station sur la station". En outre, elles font l'objet d'un nouveau défi : le changement climatique qui les pousse à diversifier leur offre pour augmenter la période d'attractivité et tendre vers le « 4 saisons ». Cette diversification nécessite de repenser les stations qui ont été aménagées pour la pratique du ski et non pour être attractive le reste de l'année.

Pour répondre à ces hypothèses, nous nous sommes appuyés sur les secteurs d'étude sélectionnés à savoir les stations du Seignus et la Foux, deux stations de la commune d'Allos. Le choix s'est porté sur ces stations car elles sont de taille moyenne et qu'elles ne font pas l'objet d'une renommée internationale. Elles se situent à une altitude de 1 500 mètres pour le Seignus et 1 800 m pour la Foux. Ainsi, l'une est considérée comme faisant partie de la moyenne et l'autre de la haute montagne. Cette différence d'altitude peut paraître faible, mais elle a influencé leur développement.

Ces deux stations ont toutes deux une urbanisation propre : la Foux fait partie des stations issue du mouvement moderne et la station du Seignus a, quant à elle, gardé un cœur de hameau préservé. Ces deux stations sont représentatives d'une grande partie des stations de ski françaises de par leur urbanisation, leur taille, leur développement. Elles n'ont pas fait l'objet



d'aménagement d'ensemble et sont aujourd'hui confrontées à de nouveaux enjeux qui les obligent à enclencher des dynamiques nouvelles.

*Localisation de la commune d'Allos dans le département des Alpes de Haute Provence*



Fig. 1

Source : Google image

*Localisation des stations du Seignus et de la Foux au sein de la commune d'Allos*

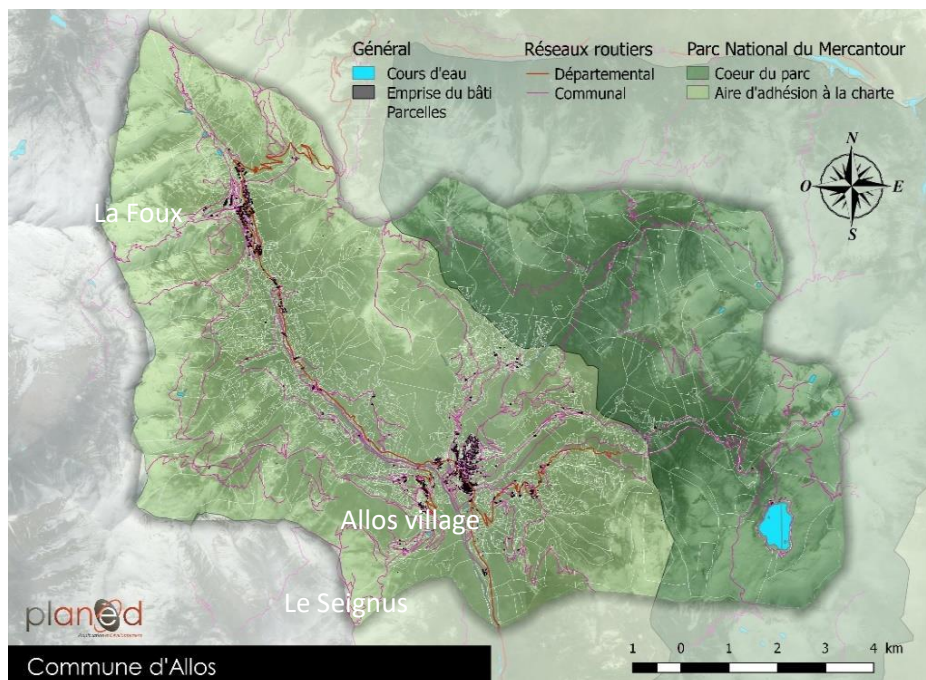


Fig. 2

Source : Plan@d

Pour réaliser ce mémoire, une méthodologie simple a été mise en place. Elle se base sur un examen de la littérature scientifique. Celle-ci est mise en dialogue avec les deux terrains d'études via les analyses *in situ*, les entretiens réalisés avec les principaux acteurs et les données collectées (statistiques, documents) (Voir questionnaire et grille d'entretien Annexes 4 et 5).

L'entretien avec Mme le maire de la commune d'Allos a eu pour objectif de connaître son positionnement, ses ressentis par rapport aux grands enjeux auxquels sont confrontées les deux stations et obtenir son point de vue sur le devenir de celles-ci, les projets en cours et à venir.

L'entretien avec le Directeur général des services d'Allos nous a permis de recueillir le point de vue du technicien sur les enjeux, les évolutions, les projets de la commune. Il a été également l'occasion de collecter des informations sur l'historique du développement de ces stations.

L'entretien avec le Directeur du Syndicat Mixte du Val d'Allos avait pour finalité de connaître son positionnement sur le développement des stations et les enjeux auxquels elles doivent faire face.

Enfin l'entretien avec l'architecte ayant participé aux plans d'aménagement de 1988 a permis d'avoir connaissance des partis pris du premier plan d'ensemble de ces stations et des évolutions actuelles avec notamment le réaménagement de la place centrale de la Foux d'Allos.

La première partie du mémoire présente les différentes générations de station de ski qui se sont développées selon George Cumin. Le passage d'une génération à l'autre n'est pas anodin. Il est ainsi important de comprendre les changements urbanistiques, architecturaux et de gouvernance qui poussent ces modèles à évoluer au fil du temps. Les sites d'étude du Seignus et de la Foux sont analysés pour déterminer de quels modèles ils découlent.

La seconde partie interroge sur les enjeux actuels des stations de ski, tant au niveau du tourisme que du développement durable et de l'urbanisme. Il s'agit de comprendre quels sont les enjeux et les problématiques auxquels sont confrontées les stations de ski et quelles stratégies elles mettent en place pour évoluer. L'objectif final étant d'analyser les tendances de développement de la Foux d'Allos et du Seignus.

# **PARTIE 1**

## **Développement des stations de ski, plus de 100 ans d'urbanisme en montagne**

---

Ce premier chapitre porte sur l'urbanisation des stations de ski avec une analyse chronologique de celle-ci à partir des "modèles de station de ski" qui ont été développés par Georges Cumin. Cette typologie de classification a fait l'objet de critiques de par son aspect simplificateur, elle paraît néanmoins être une bonne méthode pour analyser l'urbanisation de la montagne. Il s'agira donc de comprendre pourquoi la montagne est devenue un territoire attractif et quels ont été ses premiers aménagements, pourquoi y a-t-il eu une succession de modèles ?

Cette première partie est ainsi basée sur une analyse de la littérature scientifique du développement des stations de sport d'hiver. Elle est mise en parallèle avec un exemple concret : les deux stations de la commune d'Allos : la Foux et le Seignus. L'analyse de ces stations est basée sur des entretiens qui permettent de connaître l'histoire de leur développement. Ces stations font l'objet d'une étude de terrain permettant d'examiner leur urbanisation. Il s'agira de déterminer les modèles dont elles découlent.

# 1. Un développement des activités en montagne consécutif d'un changement d'image

La montagne telle que nous la connaissons aujourd'hui avec ses 10 millions de touristes chaque hiver (Domaines skiables de France, 2016) est la résultante d'une évolution qui s'est faite sur plus d'un siècle.

Pour comprendre ce qui en a fait un territoire attractif, il nous faut analyser cette évolution qui a commencé par un changement d'image de la montagne. Le thermalisme a ensuite permis un développement touristique de celle-ci et enfin bien sûr la pratique du ski et des aménagements consécutifs ont parachevé cette évolution.

## *1.1 Un changement de l'image de la montagne des « monts affreux aux monts sublimes ».*

La montagne n'a pas toujours été aussi attrayante. Les paysages montagnards ne recevaient pas l'engouement dont ils sont l'objet aujourd'hui. C'est l'évolution de ses représentations et de son image qui lui ont permis d'être un territoire aujourd'hui apprécié. C'est ce changement de perception de la montagne qui est ici étudié.

Au 17<sup>ème</sup> siècle l'image de la montagne était celle d'un "affreux pays". À cette époque, elle était source de peur de par la rudesse de son climat et le péril du voyage (Robert, 1997, p. 87). En effet, il s'agit d'un territoire difficile d'accès, mais également source de superstitions et de croyances. Les peintures, les gravures donnaient à voir une montagne sombre, peuplée de monstres. Les montagnes étaient donc perçues comme inquiétantes. La visualisation qui en était faite a contribué à renforcer les peurs. La religion va également accroître ce sentiment en reliant la montagne et la mer au Déluge. Pour Alain Corbin, *"On comprend que l'océan, relique menaçante du Déluge, ait pu inspirer de l'horreur, tout comme la montagne, autre trace chaotique de la catastrophe, déplaisante et agressive venue poussée à la surface des nouveaux continents"* (Corbin, 1988, p.16).

C'est au 18<sup>ème</sup> siècle que le regard sur la montagne commence à évoluer. La moyenne montagne et les vallées qui étaient plus faciles d'accès étaient alors déjà décrites positivement. Mais c'est la découverte de la Haute montagne et notamment des Alpes par les explorateurs qui va changer son image. La montagne étant alors devenue un "nouvel objet d'études" (Leroux, 2010).

Les romantiques<sup>1</sup> vont participer à redorer l'image de la montagne par leurs écrits et leurs peintures. Ils vont contribuer à faire évoluer cette image vers le dépaysement, le voyage et la notion de plaisir. Aux 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> siècle, l'aristocratie et la bourgeoisie anglaise vont entreprendre des voyages dans toute l'Europe, ce que l'on appelle "le grand tour"<sup>2</sup>. La montagne devient alors un territoire de voyage qui fascinait ces jeunes aristocrates. Afin de proposer une offre d'hébergement, des hôtels se construisent au début du 19<sup>ème</sup> siècle.

Petit à petit la montagne va changer d'image pour devenir un territoire support de nouvelles activités au départ curatives avec le développement des stations thermales puis sportives avec celles des stations de ski (Hatt, 2011, p.16).

## ***1.2 Émergence du thermalisme en montagne***

L'attrait pour la montagne à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle se porte sur les stations de thermalisme qui vont être aménagées pour accueillir l'aristocratie et la bourgeoisie." ... *l'aristocratie européenne vient en station pour se retrouver et être vue, se regarder exercer ses privilèges dans un souci de distinction sociale plus ou moins conscientisé*" (Vlès, 2010, p24).

Les stations thermales deviennent ainsi des lieux mondains où il faut être vu. Pour cela, elles sont dotées de jardins, de pergolas, de terrasses, de chemins couverts, de parcs qui sont des espaces de « démonstration ». Les cheminements sont ponctués de cônes de vue sur les montagnes alentours. La montagne ne fait plus peur, bien au contraire elle fascine, elle est objet de contemplation. Ces espaces de promenade et de rencontre vont également être recommandés par les médecins pour permettre "*une meilleure assimilation de l'eau thermale*" (Toulier, 2005).

Autour du thermalisme vont également se développer des espaces de jeux, de loisirs. Dans les grandes stations sont construits des Casinos auxquels sont intégrés des cafés et des restaurants et même des salles de spectacle.

---

<sup>1</sup> Le romantisme est un mouvement littéraire et culturel Européen qui est apparu premièrement en Allemagne au 18<sup>ème</sup>, puis se diffuse dans l'ensemble de l'Europe et notamment en France au 19<sup>ème</sup>. Ce mouvement est en opposition aux lumières, classicisme et apporte une nouvelle sensibilité.

<sup>2</sup> Le Grand Tour était un rituel de passage qui permettait de conclure l'éducation des jeunes hommes de la haute bourgeoisie anglaise. Il s'agissait de faire un grand voyage en Europe pour en découvrir les paysages, les cultures et les usages.

Des espaces dédiés au sport voient également le jour pour la pratique du golf, de la chasse... Il faut noter que les stations thermales de montagne ne sont fréquentées que pendant la période estivale. L'intérêt pour la saison hivernale ne se développe qu'au début du 20<sup>ème</sup> siècle avec notamment la découverte du ski, pratique initialement norvégienne.

### ***1.3 Les premières stations de ski se greffent aux stations thermales***

Ce n'est qu'au début du 20<sup>ème</sup> siècle, après la seconde guerre mondiale et les Jeux olympiques d'hiver de 1924 à Chamonix, que le ski se développe en France. La montagne était jusque là "*dominée par le monde agro-sylva-pastoral*" (Rhône-Alpes Inventaire du Patrimoine, 2014, p.14). Des pionniers vont à la fin du 19<sup>ème</sup> et au début du 20<sup>ème</sup> pratiquer le ski sur des pentes vierges. La pratique du ski dans les Alpes apparaît en 1878, avec un des précurseurs : Henri Duhamel. L'attrait pour les sports d'hiver va se renforcer en 1901 par l'utilisation du ski par les chasseurs alpins et le premier concours international a lieu en 1907. Ce sport se développe dans un premier temps comme un moyen de déplacement des populations de montagne. La création de lignes de chemin de fer en montagne au début du 20<sup>ème</sup> permet aux stations de se développer.

Au départ, les remontées mécaniques n'existaient pas. Ainsi, le ski était pratiqué sur des espaces peu pentus et des "pentes vierges" de tout équipement. Les skieurs doivent ainsi monter les pentes enneigées à pied souvent avec des peaux de phoque. C'est dans les années 1930-1950 que les remontées mécaniques vont apparaître dans les stations. Le téléphérique était déjà présent en Suisse et Autriche, il se développe en France permettant de franchir un certain nombre de contraintes topographiques. Le premier téléphérique a été installé à Rochebrune en 1933 et peu de temps après est apparu le télési. Ces inventions permettent de développer des pistes de ski "*balisées*". Est alors créée en 1935 la Fédération Française de ski et l'École de ski français (Rhône-Alpes Inventaire du Patrimoine, 2014, p.25).

Ce sont les sites qui accueillent déjà des touristes pendant la période estivale qui vont compléter leur offre avec les sports d'hiver (patinage, luge, promenade en traineau, ski). Les stations thermales vont être les premières à accueillir des pratiques hivernales. Ainsi, ce sont les villages et bourgs entre 900 et 1 200 mètres d'altitude qui vont être support d'accueil des premiers touristes venus pratiquer le ski. Ces villages étaient localisés en fond de vallée, sur des cols, en greffe des stations thermales. La station de Megève s'est développée selon ce modèle de "village station" (Cumin, 1970).

La construction de ces stations vient d'une initiative privée et la pratique du ski est alors réservée à une élite (Delorme, 2014). Bien souvent les habitants collaborent à leur création.

La réflexion urbanistique est alors inexistante. En effet, les stations ne sont pas pensées avec une stratégie de développement, mais avec une priorité qui est donnée aux équipements des pistes et aux hébergements qui font la rentabilité d'une station de ski. Elles ne sont pas fonctionnelles mais polyvalentes et non dédiées à la seule pratique du ski puisque celui-ci vient compléter une offre de service existante.

Le domaine skiable est morcelé autour du village. Le départ des remontées mécaniques est situé à proximité du bourg souvent dans la vallée et permet de rejoindre les pistes plus en altitude.

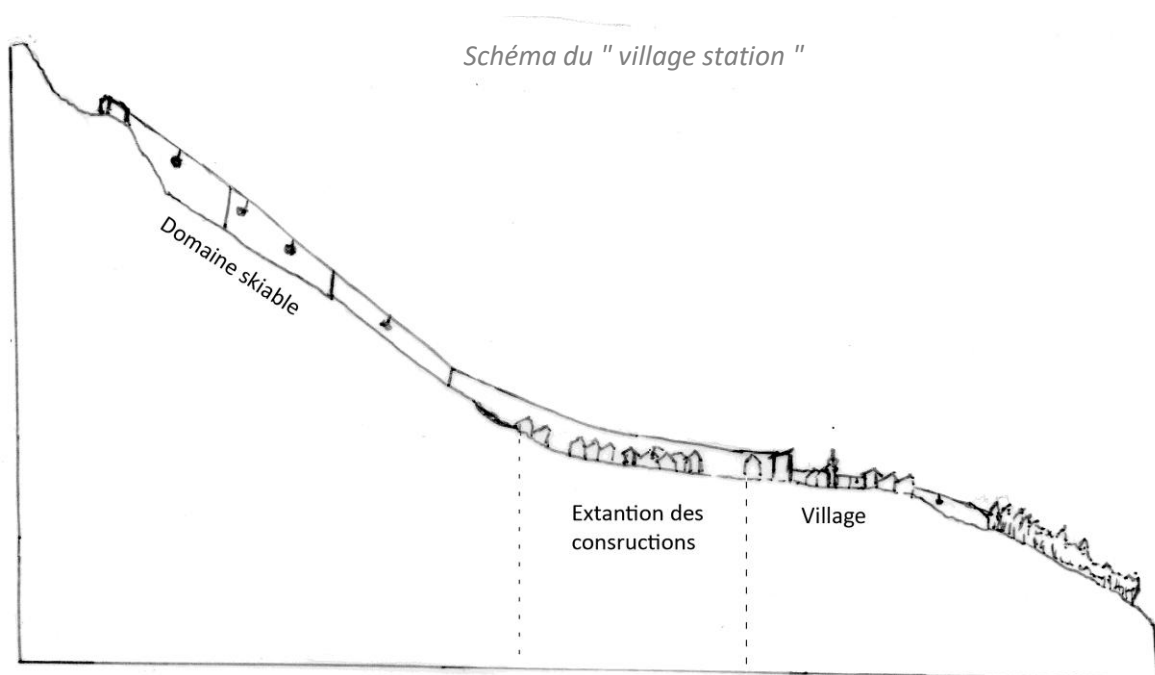


Fig.3 Anaïs Mellet d'après Cumin

Les premiers skieurs recherchent un confort identique à celui qu'ils connaissent en ville et en même temps l'environnement traditionnel, naturel, qu'offre la montagne. C'est ainsi que Henry Jacques Le Même invente un nouveau modèle architectural : "le chalet du skieur". Le "chalet du skieur" s'inspire de l'architecture locale et notamment des constructions anciennes telles que les fermes de montagne. Il essaie de transposer les modes d'habiter de la ville et de la bourgeoisie au sein d'un environnement montagnard et rural. «Après la Première guerre mondiale, le chalet du skieur s'est imposé comme nouveau programme comme l'ont été en leur temps les villas

balnéaires. Comme ces dernières, le chalet était à la recherche d'un caractère propre et particulier» (Delorme, 2005).

*Le chalet du skieur de Henry Jacques le Môme,  
nouvelle typologie d'habitation en montagne*

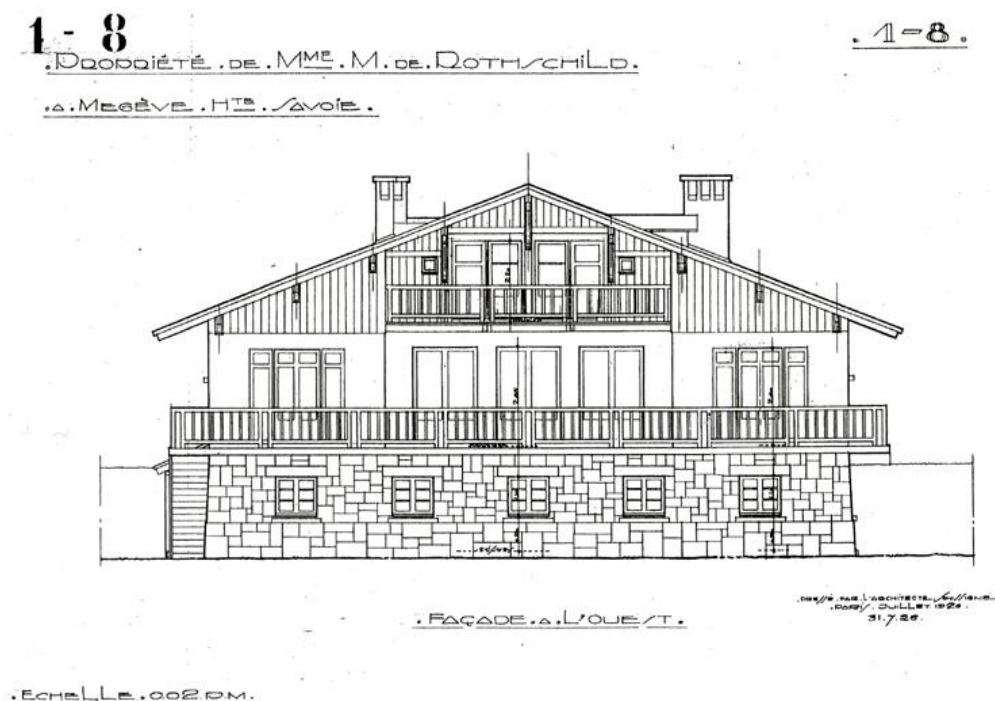


Fig. 4 ©Parcours inventaire, Rhône

Le chalet va être implanté en milieu de parcelle pour être éloigné des axes de transport. La façade principale va être agrémentée de grandes ouvertures et exposée au soleil pour faire entrer la chaleur. La façade est souvent rythmée par la présence de grands balcons qui traversent l'ensemble de la façade. Elle est composée au rez-de-chaussée d'un plaquage en pierre et au premier étage d'un bardage en bois qui cache la construction en béton.

L'intérieur du chalet est fonctionnel : au rez-de-chaussée "les pièces de services" et au premier étage les "pièces à vivre" (Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel).

Le développement de la montagne, enclenché en ce début de siècle, va se poursuivre fortement au lendemain de la seconde guerre mondiale. Les améliorations techniques vont permettre d'aménager les sites plus en altitude. L'État va alors s'emparer de ce développement et gérer l'aménagement de la montagne alors aux mains des locaux et des privés.



## **2. Des stations de ski aménagées à distance des villages et répondant aux principes de l'urbanisme fonctionnaliste**

Le développement du ski, interrompu lors de la seconde guerre mondiale, reprend de plus belle dans les années 50. Il est vu par l'État comme un moyen de pallier l'exode rural important auquel est soumis ce territoire. De plus, il s'agit de faire venir les touristes en France et de se positionner face à la concurrence importante de l'Italie, l'Espagne, la Suisse et l'Autriche. L'aménagement de la montagne alors anarchique et aux mains des acteurs privés va être fortement soutenu par un État interventionniste.

L'urbanisme français est alors marqué par le courant moderniste également appelé fonctionnaliste ou progressiste. L'aménagement de la montagne ne va pas échapper à cette tendance. Les nouvelles stations de ski seront alors le terrain de jeu des urbanistes et architectes pour mettre en place leurs principes.

Ainsi, nous avons vu que dans un premier temps ce sont les villages existants qui se sont développés pour accueillir les skieurs. Le développement important que connaissent les stations de ski les oblige à s'installer plus en altitude sur des sites non urbanisés. On voit alors apparaître des stations créées de toutes pièces constituant ainsi des villes nouvelles.

### ***2.1 Un État interventionniste pour palier l'exode rural***

L'implication de l'État dans le tourisme dès le début du 20<sup>ème</sup> siècle se traduit par la création en 1910 en France des Offices nationaux du tourisme. Ces offices vont permettre de "structurer les importants investissements publics ou privés destinés à financer les équipements nécessaires" (Vlès, 2011).

La seconde guerre mondiale va marquer une pause dans le développement de la montagne. Suite à la guerre, l'État doit faire face à de nombreuses reconstructions, il devient très volontariste et interventionniste pour relancer le pays. En effet, l'industrie et l'agriculture françaises sont ruinées. Pour reconstruire l'économie nationale, l'État va nationaliser un grand nombre d'entreprises. Il devient un chef d'entreprise et prend en main des secteurs entiers de l'économie.

Dans les années 50, la France est touchée par un exode rural important. En effet, les villes sont alors en pleine croissance suite à la reconstruction mais, parallèlement, les campagnes perdent leurs habitants. Ainsi, le déséquilibre entre la ville et la campagne s'agrandit. L'État va chercher à

rééquilibrer les inégalités entre ces territoires. Il va mettre en place des métropoles d'équilibre<sup>3</sup> par le biais de la Délégation interministérielle à l'Aménagement du territoire et de l'attraction régionale (DATAR<sup>4</sup>) créée en 1963. Il s'agit du "bras armé" de l'aménagement du territoire français. Elle agit en partenariat avec la Caisse des dépôts et des consignations (CDC), institution financière publique qui prête de l'argent à l'État et aux collectivités pour développer ces projets. La DATAR s'occupe notamment des métropoles d'équilibre et réalise de grands aménagements sur le littoral français en créant des villes nouvelles telle que La Grande Motte mais intervient également en montagne.

Au lendemain de la guerre, les pouvoirs publics font part de leur volonté de créer des stations de montagne pour permettre de démocratiser la pratique du ski et ainsi l'ouvrir au plus grand nombre (discours de Pierre Cot, Conseiller général de la Savoie). Le pari est double : faire revenir des jeunes en montagne et attirer une population étrangère.

Les années 60 sont marquées en France par l'apparition d'un tourisme dit "de masse". La fréquentation de la montagne reste cependant limitée. L'État lance ainsi des études de prospective pour connaître la croissance potentielle des sports d'hiver. Celles-ci révèlent une croissance exponentielle du ski de 10 % par an. Ainsi, selon Alain Roger, la population qui partirait au ski chaque hiver devrait doubler tous les six ans (ces chiffres ont été largement critiqués par la suite). La montagne va être l'objet de grands aménagements puisque l'État veut créer des stations à la renommée internationale et concurrencer la Suisse et l'Espagne pour capter les capitaux étrangers. Petit à petit les sports d'hiver vont devenir une cause nationale dont il faut encourager le développement. L'État qui souhaite rééquilibrer les territoires<sup>5</sup>, lance son quatrième plan quinquennal<sup>6</sup> (1962-1966) qui a trois objectifs principaux dont l'un d'entre eux est de réaliser "*un effort de correction des inégalités sociales et régionales*" (Rhône-Alpes Inventaire du Patrimoine, 2014, p. 40). Il s'agit ainsi de redynamiser les territoires de montagne en développant l'activité ski pour enrayer l'exode rural. Pour accueillir les futurs touristes, l'État va soutenir la création de

---

<sup>3</sup> L'État prend en compte le déséquilibre du développement de la province face à Paris et crée des métropoles d'équilibres dont le rôle est de constituer des pôles compétitifs pour rééquilibrer le poids de Paris. La DATAR identifie huit villes en 1964: Lille-Roubaix-Tourcoing, Nancy-Metz, Strasbourg, Lyon-Grenoble-Saint-Etienne, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire auxquels seront rajoutés quatre autres en 1970 : Rennes, Clermont-Ferrand, Dijon, Nice.

<sup>4</sup> La DATAR a été remplacée par le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) en 2014. Le CGET vient de la fusion entre la DATAR, le secrétariat général du comité interministériel des villes (SG-CIV) et l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (Acsé).

<sup>5</sup> L'État met en place ce qui est appelé un Keynésianisme spatial. Il s'agit d'un modèle d'organisation du territoire qui est centralisé et qui vise à équilibrer, niveler, mailler la croissance de manière égalitaire des territoires. L'État tente de redistribuer cette croissance de manière égalitaire sur tout le territoire.

<sup>6</sup> La planification française est gérée par le Commissariat général du Plan, qui voit le jour en 1946 (Jean Monnet). Les plans quinquennaux vont se poursuivre jusqu'au début du 20<sup>ème</sup> siècle.

stations de montagne plus hautes en altitude. Pour cela, l'Etat met en place un "plan neige" en 1964, dont l'objectif est un aménagement de la haute montagne pour la pratique des sports d'hiver. Le premier plan neige, décidé en 1964, devait *"déterminer un concept de stations d'altitude très fonctionnelles, au service du ski, fondées sur un urbanisme vertical, initier un partenariat unique auprès des collectivités et faire émerger une nouvelle génération de stations très performantes susceptibles d'attirer les devises étrangères"* (Serraz, 1998). Pour mettre en place ce plan neige, l'État adopte une politique règlementaire facilitatrice et légalise la procédure d'expropriation. Il propose également des prêts à taux réduits.

Les plans neige font appel à une nouvelle doctrine. Ils reprennent les principes des stations de deuxième génération<sup>7</sup> (fonctionnalisme et séparation des flux) et l'améliore (voir 2.3). Le plan neige va ainsi imposer un développement urbain, celui de la station intégrée ou de « troisième génération ». Ce qui caractérise cette typologie de station est qu'elle fait appel à un aménageur unique auquel la collectivité locale concède l'aménagement. L'État va, quant à lui, avoir un rôle d'animation et de contrôle des projets.

Pour contrôler les projets, l'État va mettre en place la Commission Interministérielle d'Aménagement Touristique de la Montagne (CIAM) en 1964 dont le rôle est de coordonner les actions de l'État (Marcelpoil, François, 2012, p.2) qui va en 1970 devenir le Service d'étude d'Aménagement Touristique en Montagne (SEATM) Ces objectifs sont « d'établir l'inventaire des sites potentiels de domaine skiable qui réunissent les qualités adéquates pour un équipement mécanisé ; expertiser et conseiller les opérations d'aménagement engagées sur de tels sites en prescrivant des règles de conduite qui sont érigées en doctrine, formuler des avis en vue de l'attribution de crédits public aux collectivités, condition sine qua non pour l'engagement des chantiers» (Rhône-Alpes Inventaire du Patrimoine, 2014, p.42). Les financements de l'État vont porter sur les infrastructures routières, mais également sur les réseaux d'eau et d'électricité.

Ce pilotage par l'État laisse peu d'autonomie aux collectivités locales qui disposent alors de peu de pouvoir.

Les plans neiges prennent fin en 1977 avec le discours de Vallouise. En effet, c'est tout l'urbanisme moderne auquel font référence ces stations qui est remis en question. L'urbanisation

---

<sup>7</sup> Les générations de stations de ski sont une typologie de classification proposée par Georges Cumin. Cette typologie repose sur une analyse historique des stations, de leur implantation et de leur évolution. Cumin alors directeur du SEATM en 1970 recense trois typologies de station : le village station, la station de seconde génération et la station intégrée. A posteriori sera rajouté une quatrième génération, la station village.

de la montagne qui est souhaitée serait "plus respectueuse des sites et des paysages". Les plans neige prévoyaient la création de 350 000 lits. À la fin de leur mise en place ce sont 150 000 lits qui ont été réalisés. Le plan neige est intervenu sur 23 stations et une vingtaine de nouvelles, il a permis de développer l'économie de la montagne et son aménagement (Serraz, 1998).

L'État va également vouloir rendre accessible à tous la montagne. Pour cela, il va mettre en place une politique de tourisme social. C'est ainsi que se développe dans ces stations intégrées des villages vacances familles, des villages vacances tourisme et des colonies de vacances (Hatt, 2011, p.26).

## ***2.2 Le mouvement moderne et son influence sur l'urbanisme de montagne***

Comme nous l'avons déjà dit, au lendemain de la seconde guerre mondiale la France en partie détruite doit faire face à des reconstructions massives. La guerre va contribuer à l'affirmation de l'urbanisme. En effet, ces reconstructions vont permettre aux urbanistes, architectes du mouvement moderne, de mettre en place les principes urbanistiques de la fin du 20<sup>ème</sup> siècle.

Le mouvement du Bauhaus<sup>8</sup>, né en Allemagne au début du 20<sup>ème</sup> siècle propose une "synthèse entre les arts et l'architecture, la création et la fonction, vise un art total qui transformerait la société et les rapports entre les hommes" (Clairet 2010). C'est dans le Bauhaus qu'est mis à profit le rapprochement entre l'industrie et ses techniques de production et l'architecture : on étudie la construction en béton armé. Ce mouvement est caractérisé par un retour aux formes simples, aux lignes géométriques pures et il défend un fonctionnalisme. Le mouvement du Bauhaus va être ainsi le précurseur de l'urbanisme moderne dont un des protagonistes majeurs est Le Corbusier.

Ce mouvement voulait répondre aux problématiques de logement et offrir un nouveau mode de vie adapté à la société industrielle. C'est la Charte d'Athènes suite au 4<sup>ème</sup> congrès des C.I.A.M de 1933 qui structure les principes de l'urbanisme moderne. Le thème de cette charte est "La ville Fonctionnelle". Elle est publiée par le Corbusier en 1941. Ce qui en ressort est la création d'un zonage : séparation des fonctions autour de quatre thèmes : habiter, travailler, circuler, recréer (Herman Van Der Wusten, 2016). la ville moderne est donc basée sur la séparation de ces fonctions.

---

8 Le Bauhaus est une école Allemande fondée par l'architecte Walter Gropius en 1926. L'organisation de l'enseignement est destinée à former sur le bâti en général : architecture, sculpture.... Il s'agit d'un lieu de construction de la pensée sur l'architecture, l'art, mais aussi la ville.

La notion de standardisation est nécessaire pour comprendre ce modèle. Pour le Corbusier, un Homme peut être défini par un certain nombre de besoins types et il est donc possible de déterminer des architectures types. Le mouvement moderne répond également à des principes hygiénistes. L'urbanisme moderne renie le contexte, ne tient pas compte de l'histoire, ne se positionne pas par rapport à des problèmes techniques. On y trouve une forte ségrégation de l'espace : chaque fonction a un espace dédié et ne se mélange pas aux autres. L'architecture est, quant elle, géométrique. Elle fait appel à des formes simples et les façades sont épurées. L'habitat est voulu standardisé pour être reproductible. Il intègre de nombreux équipements communs comme par exemple des commerces, un hôtel, une petite piscine (exemple de la Cité Radieuse à Marseille).

Ce modèle urbanistique a été employé en France jusque dans les années 70-80 même s'il connaît des critiques dès les années 60, critiques fondées notamment sur la standardisation de l'espace qui ne correspond pas aux besoins des habitants. Ainsi, les villes nouvelles et les stations de ski de deuxième et surtout de troisième génération sont fondées sur un urbanisme moderne. *"En écho au modèle de tabula rasa prôné pour l'aménagement des villes, la société moderne conquérante d'après-guerre, propose en montagne et sur le littoral un modèle de station intégrée construite ex nihilo, en site vierge, censé participer à la diffusion du progrès dans des zones jugées en déclin"* (Hatt, 2011, p40).

La montagne est perçue comme un espace de progrès, et de conquête de l'Homme sur la nature. Elle va faire l'objet d'un aménagement reprenant les principes de l'urbanisme moderne. Les « Stations intégrées » construites ex -nihilo vont l'être avec la volonté de créer des espaces de modernité dans ces secteurs délaissés. La demande des touristes n'étant pas réellement connue, il s'agit de proposer un cadre bâti et un ensemble de services dédiés au ski. Les bâtiments ainsi construits vont être tournés vers les paysages de montagne.

Ainsi, comme nous venons de le voir, le mouvement moderne va conditionner l'urbanisme en station des modèles de seconde et troisième génération.

### ***2.3 Les stations de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> génération : des stations autonomes fonctionnellement orientées par la pratique du ski***

L'urbanisme avec notamment le mouvement moderne va contribuer à développer de nouvelles typologies de stations.

Comme nous l'avons vu précédemment, les sports d'hiver se développent et les équipements deviennent plus importants (Viès, 2010, p.40). Cette croissance des sports d'hiver permise par l'apparition des congés payés en 1936, mais également par le développement important de l'automobile après la guerre, entraîne la nécessaire évolution des stations.

C'est ainsi, au lendemain de la guerre, qu'apparaît le deuxième modèle de station. Ces stations vont être construites plus haut en altitude, entre 1 500 et 2 000 mètres, sur des sites vierges afin de disposer de champs de neige plus importants. La localisation de ces stations va être déterminée par l'enneigement et les potentialités du domaine skiable. Contrairement aux stations de première génération, elles vont être pour la plupart créées exclusivement pour le ski. Il s'agit ainsi de stations qui sont attractives seulement pendant la saison hivernale contrairement à leur consœur de la première génération.

Le passage de la première à la deuxième génération s'effectue par la création de Courchevel. Au lendemain de la guerre, le département de Savoie fait connaître sa volonté de créer des stations de montagne. Les raisons qui ont motivé cette création sont au nombre de trois :

- avoir un contrôle de l'urbanisation du territoire,
- lutter contre l'exode rural important des sites de montagne en développant une économie basée sur les sports d'hiver,
- contrôler l'urbanisation des stations de ski afin que le privé ne soit plus seul bénéficiaire des retombées économiques. (Franck Delorme, 2014, p.7).

Pour la création de **Courchevel**, le département a pris en charge : "*la création des routes d'accès, l'achat et la viabilisation des terrains, l'aménagement des pistes et la construction des remontées mécaniques qui seront exploitées par la collectivité*" (Rhône-Alpes Inventaire du Patrimoine, 2014, p.32).

L'aménagement de Courchevel est confié à L. Chapis avec une logique fonctionnelle et une prise en compte de la topographie des terrains. Il conçoit la station en fonction du domaine skiable, c'est-à-dire que le centre de la station correspond au point de convergence des pistes (amont, aval) et formera ce qu'il appelle la grenouillère<sup>9</sup>. De part et d'autre de la grenouillère vont être

---

<sup>9</sup> La grenouillère est le replat vers lequel convergent les pistes et d'où partent les remontées mécaniques. Elle va être longée de commerces et d'immeubles d'habitation. Elle se trouve au pied des immeubles ce qui permet aux skieurs de partir "ski aux pieds" de leur appartement. Ce principe est inventé par L. Chapis lors de l'aménagement de Courchevel en 1946.

implantés les commerces et les habitations, ce qui permet aux skieurs de rentrer ski aux pieds dans leur appartement.

La station est conçue de manière à ce que les voitures stationnent en contrebas, sur de grands parkings. Cela permet d'avoir une station piétonne où il est seulement possible de se balader à pied, en ski ou encore en traîneau. Il conçoit les circulations pour permettre un accès skis aux pieds mais également par la route, sans que les deux modes ne se croisent.

L. Chapis propose également un espace à l'écart de la station réservé aux résidences permanentes. Ces deux espaces sont reliés par un monument (Rhône-Alpes Inventaire du Patrimoine, 2014).

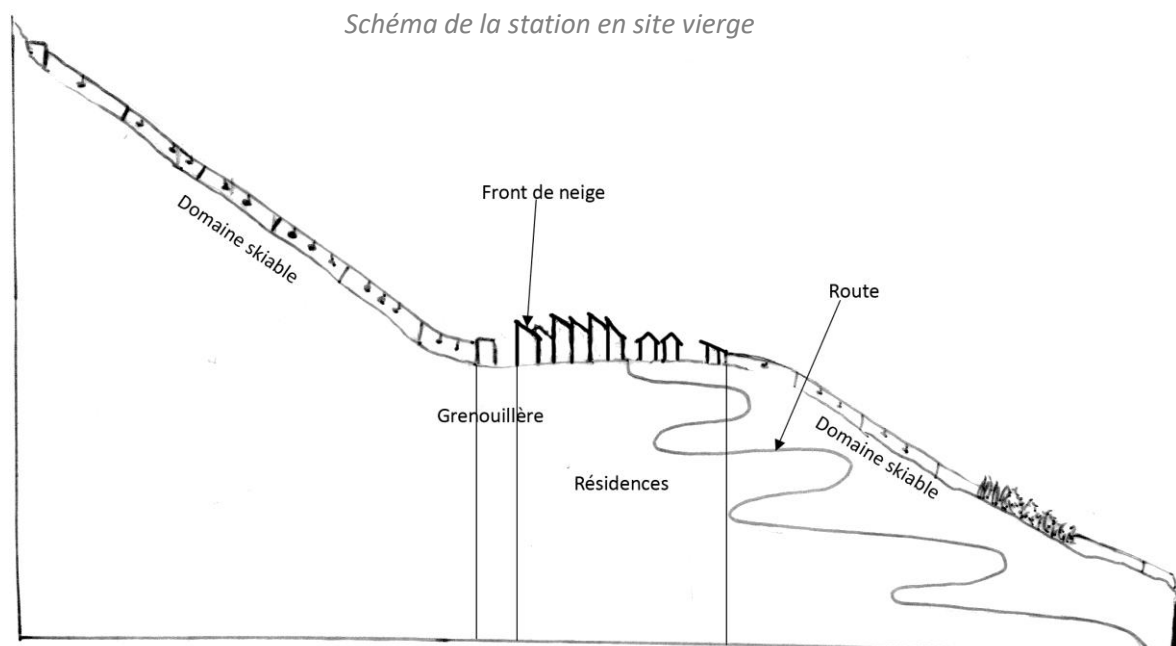


Fig. 5

Anais Mellet d'après Cumin

La mise en œuvre de cette station se fait sous la forme de "lotissements". Ces lotissements font l'objet d'un cahier des charges au sein duquel sont déterminés les gabarits, mais également les implantations pour permettre de préserver les vues de chaque bâti (Annexe 1).

Les réalisations immobilières sont confiées à des promoteurs privés. L'architecture de Courchevel n'excède pas le R+4 pour ne pas dépasser la cime des arbres. Elle s'adapte au site pour permettre de conserver les vues de chaque bâtiment. Les gabarits sont de petite taille, à toits à une seule pente.

Il faut cependant noter qu'entre le plan d'aménagement créé par L. Chapis et la station d'aujourd'hui, nous pouvons remarquer une forte densification. Les bâtiments ne respectent plus le principe initial d'être tous desservis par une piste de ski. De plus, les constructions ne respectent plus les principes architecturaux qui étaient définis par L. Chapis qui démissionna pour cette raison en 1959. En effet, sur les photographies actuelles nous pouvons constater la présence de barres qui dépassent les quatre étages initialement prévus (Annexe 2).

Courchevel a mis en œuvre les principes urbanistiques du mouvement moderne par une séparation des flux et des fonctions. Elle fut le modèle pour les autres stations de deuxième génération créées ex-nihilo. Il faut cependant noter que l'aménagement de Courchevel résulte d'une réflexion importante sur l'insertion dans le paysage, ce que les autres stations de deuxième génération ont eu tendance à négliger.

Contrairement à celui de la station village, ce modèle va être pensé de manière urbanistique. En effet, les collectivités vont s'inspirer du modèle du lotissement ce qui va permettre une unité architecturale. On voit se développer les plans d'aménagement initiés par Laurent Chapis. L'aménagement de ces stations va devenir un territoire d'innovation qui va permettre aux architectes, urbanistes d'appliquer les théories progressistes.

Toutefois, les stations de deuxième génération n'ont pas toutes fait l'objet d'un plan d'aménagement. C'est le cas de Megève par exemple. La station s'est développée au fil du temps, avec un autofinancement, avec des fonds publics (commune d'Huez) et privés : hôteliers, commerçants (Barussaud, 1961, p. 282).

Le développement des stations de seconde génération va se poursuivre jusqu'au début des années 60. C'est le Plan Neige en 1964 qui va créer une nouvelle typologie : la "**station intégrée**". À cette époque, face à un tourisme de masse, l'Etat décide de prendre la main sur l'aménagement de la montagne. Ces stations dites « intégrées » sont créées en haute montagne au niveau des alpages et le programme immobilier va être calibré en fonction des capacités du domaine skiable. Elles sont éloignées des villages existants ce qui induit la création d'une voie l'y reliant. (Gumuchian, 1977, p.171).

La station intégrée va reprendre les principes du mouvement moderne avec notamment un zonage spatial. Les flux automobiles et piétons sont séparés et délimités. Les espaces dédiés aux automobiles prennent une place importante. Il s'agit surtout de grands parkings. En 2014 par exemple, nous savons que 73,9 % des vacanciers ont pris la voiture pour se rendre sur leur lieu de



villégiature (selon l'édition 2015 du Mémento du tourisme) on comprend bien dès lors ce souhait de disposer de parking importants !

La station est peu étalée pour permettre une circulation à pied. Ce faible étalement va nécessiter des bâtis avec une hauteur importante. Ainsi, la station intégrée va majoritairement être composée d'immeubles aux formes architecturales épurées. Cette forte densité permet de s'intégrer dans des espaces restreints, de rentabiliser les prix du foncier. Les façades sont marquées par de nombreux balcons caractéristiques de l'urbanisme en station. *"Il est ce lieu où l'on peut voir sans qu'on vous touche, où l'on peut d'une certaine façon participer à la foule en se tenant à l'écart"* (Hatt, 2011, p.51). Sont également présentes de grandes baies vitrées pour laisser entrer la lumière, dans la logique de l'urbanisme hygiéniste. Les matériaux utilisés sont le béton, le bois, le verre et le fer. La station est construite pour et autour de l'activité ski.

Ce nouveau modèle va faire apparaître la figure du promoteur « maître d'œuvre unique ». La collectivité va lui concéder l'exclusivité de l'aménagement et l'État ne va jouer qu'un rôle de contrôle. Le promoteur doit garantir la mise en œuvre du projet. Pour ce faire, il s'agit d'acquérir la maîtrise de l'ensemble du foncier qui est obligatoire pour l'aménagement d'ensemble que nécessite une station intégrée. Le promoteur doit mettre en œuvre les équipements du domaine skiable et garantir son exploitation, mais également les constructions (habitat, commerces, hôtels, services et équipements collectifs). Il est donc responsable de l'exécution de tous les travaux d'aménagement. Pour ce faire, il va avoir recours à une équipe de concepteurs souvent composée d'architectes, d'urbanistes, parfois d'artistes. Mais également de montagnards et de skieurs qui vont permettre de définir le domaine skiable, d'équipementiers et d'exploitants pour le développer. Il aura enfin recours à des commerciaux pour la commercialisation des appartements.

Ce modèle va en partie reprendre les principes urbanistiques qui sont déjà présents pour les stations de seconde génération. Il s'agit notamment de la séparation des flux automobiles et piétons. La voiture va par contre prendre une grande place dans les aménagements. Ainsi la plupart des immeubles vont posséder un parking à leur pied.

Comme pour la station de seconde génération, la station intégrée va être aménagée autour d'une grenouillère qui constitue le départ des remontées mécaniques et l'arrivée des pistes principales. Les bâtiments vont être alignés sur un front de neige devant la grenouillère pour permettre une arrivée skis aux pieds des résidences. C'est sur ce front de neige que vont être regroupés une partie des bars, restaurants et commerces qui permettent d'admirer les pistes et les skieurs. Les habitations vont être orientées vers le domaine skiable et la montagne.

### Schéma de la station intégrée

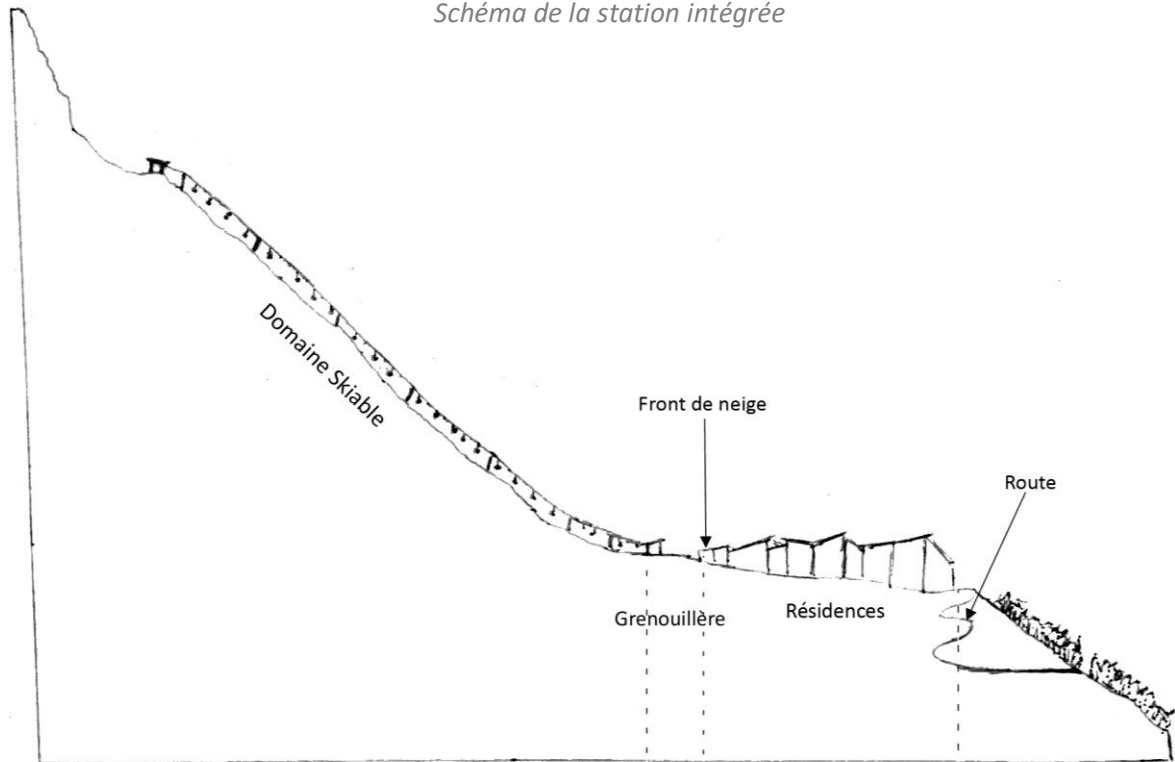


Fig. 6

Anaïs Mellet d'après Cumin

L'urbanisme mis en place va être planifié, rationnel et fonctionnel. Il va être fondé sur le mouvement moderne. La station de ski étant "perçue à l'époque comme le prolongement de la ville" (Vlès, 2010, p.40). Les stations intégrées vont être construites comme des villes autonomes au sein desquelles le skieur va trouver l'ensemble des services dont il a besoin. Ce nouveau concept, émanant des aménageurs privés, va être fonctionnaliste et créer des villes dédiées seulement à la pratique du ski. Il s'agit d'une urbanisation verticale avec une architecture innovante, contemporaine qui va être propre à chaque station et participer à la création de son image. Le fait d'avoir un seul architecte ou un groupement va permettre à la station d'être homogène. La figure du « studio cabine » va être largement développée comme dans les stations balnéaires.

Ce modèle va essayer de prendre en compte l'environnement qui l'entoure, mais les volumes importants des bâtiments vont sauter aux yeux. La montagne, le paysage, va servir de décor selon Hervé Gumuchian.

### Organisation spatiale de la station intégrée

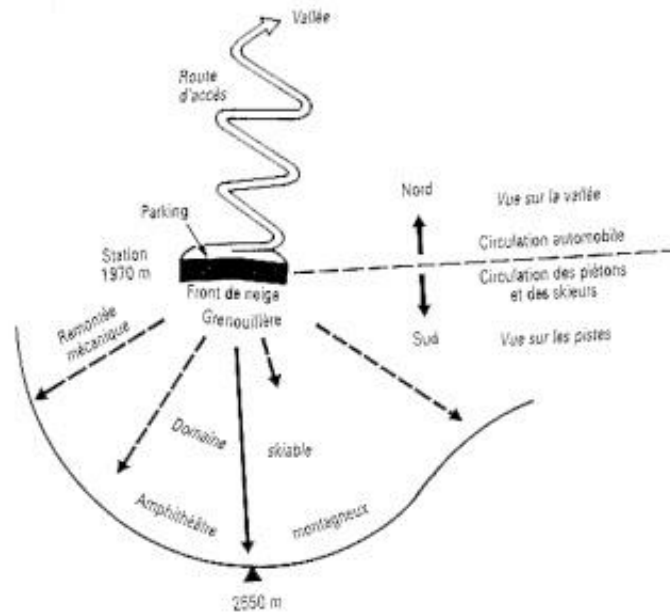


Fig. 7 Source : ©Altitudes, Atelier d'architecture en montagne

Ce modèle va se développer jusqu'à la déclaration du Président de la République, V. Giscard d'Estaing, en 1977 : " *Le citoyen vient en montagne pour fréquenter des paysages façonnés par des millénaires de persévérance paysanne et des modes de vie différents de la ville*". S'annonce alors un nouveau modèle de développement de la montagne plus proche de l'architecture et de la préservation de l'environnement.

### **3. La remise en cause du mouvement moderne engendre un nouveau type de station proposant un imaginaire rural**

Les années 70 vont marquer un tournant dans l'aménagement de la montagne. En effet, s'instaure une prise de conscience des pays développés d'un besoin de protection de l'environnement. Il s'agit ainsi de "freiner les méfaits de la croissance " (Hatt, 2011, p.73). Ainsi, la montagne va elle aussi être soumise à cette nouvelle posture. Le plan neige de 1964 est ainsi revu à la baisse, seulement la moitié des lits seront finalement aménagés.

C'est également l'époque d'un rejet du mouvement moderne qui, pour la population, renvoie à l'urbanisation de la périphérie des villes françaises et souvent aux grands ensembles.

En montagne en particulier, l'offre ne correspond plus à la demande. La clientèle cherche lorsqu'elle part en vacances un retour aux sources, un dépaysement (Vlès, 2011, p.44). Le modèle du tout ski ne répond plus à la demande. Les touristes souhaitent désormais une offre étendue à d'autres pratiques : raquettes, chiens de traîneaux,...

Le premier choc pétrolier met à mal les équipements et les résidences qui demandent souvent beaucoup de fioul pour être chauffées. Il entraîne également une crise économique, c'est la fin des 30 glorieuses.

L'ensemble de ces arguments amènent les pouvoirs publics à revoir leurs projets de développement. Ainsi, tous les grands projets sont abandonnés. « *Les Alpes, après avoir été le lieu d'actions humaines grandioses (telles que la création des tunnels les plus longs ou des téléphériques les plus audacieux), sont devenues, pour beaucoup, le symbole d'un territoire agressé et menacé par des actions anthropiques toujours plus néfastes du fait des progrès techniques et du tourisme de masse promu par la volonté* » (Hatt 2011, p.75).

Cela se traduit en montagne par l'apparition de lois (décret et loi Montagne) qui vont limiter les projets et l'urbanisation en général en haute montagne. C'est également un changement de typologie des aménagements et la fin du mouvement moderne en station.

### ***3.1 Vers une reconnaissance et une protection du milieu montagnard.***

Le fort développement que connaît la montagne dans les années 60 va finir pas inquiéter les pouvoirs publics. En effet, ce développement a créé de forts changements paysagers et a eu un impact non négligeable sur l'environnement. A partir des années 70, la question de l'environnement devient plus présente et l'État met en place des mesures de protection. La création d'un ministère de l'environnement en 1971 renforce cette prise de conscience et va conduire à la mise en place de nombreuses lois permettant de préserver l'environnement. Les premiers pas vers cette protection de l'environnement vont se heurter à une difficulté : d'un côté la volonté de conservation des espaces et de l'autre le développement touristique nécessaire aux populations qui habitent souvent des territoires économiquement faibles : « *Durant les années 1970-1980, l'État instaure un arsenal législatif pour allier protection de l'environnement et développement touristique* » (Hatt, 2011, p. 78). Cela se traduit notamment par l'abandon du plan neige en 1977.

L'État va donc vouloir protéger les espaces de montagne afin d'éviter « *la dévitalisation de la montagne entre des pôles actifs comme les stations de tourisme* » (Annette Ciattoni, Yvette Veyret, 2011). Il s'agit donc de préserver l'environnement montagnard tout en évitant sa dévitalisation. Il s'agit également pour Vlès d'une volonté « d'enrayer le modèle périurbain ».

L'aménagement touristique en montagne va connaître un changement important avec la Directive d'aménagement national relative à la protection et à l'amélioration de la montagne, (approuvée par décret n°77-1281 du 22 novembre 1977). Cette directive veut améliorer l'aménagement de la montagne par une limitation des constructions en montagne et plus particulièrement en haute montagne. Il s'agit également de protéger les espaces agricoles et forestiers face à la tension foncière à laquelle ils font face. Cependant le décret affirme que le tourisme est nécessaire à ces territoires mais que la population locale doit prendre part à son développement.

Ainsi, la directive stipule que :

- « les constructions nouvelles devront dans toute la mesure du possible être soit prévues en continuité avec les bourgs, les villages et les hameaux existants, soit regroupées en hameaux nouveaux »,
- Les zones de hautes montagnes, celle au dessus de la limite forestière, des alpages doivent faire l'objet d'une urbanisation à minima,

- Les Unités touristiques nouvelles (UTN) devront quant-à elles faire l'objet d'une étude préalable et soumise à autorisation du comité interministériel.

Le changement de cap de l'État dans sa politique d'aménagement de la montagne est jugé trop tardif par certains observateurs (J. Perret, 1993, p.222, E. Hatt, 2011, p.79) alors même que cette directive va être mal reçue par les acteurs montagnards qui la jugent trop restrictive, les limitant dans leurs projets touristiques (A.Ciattoni, Y. Veyret, 2011).

Les lois de décentralisation de 1982 et 1983 vont renforcer le pouvoir décisionnel des communes en leur transmettant la compétence en urbanisme notamment. Ainsi ces lois de décentralisation et la volonté de proposer un développement plus responsable de la montagne vont conduire à l'élaboration de la « Loi Montagne » du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne. Elle va présenter deux objectifs principaux : permettre un auto-développement de la montagne et concilier développement économique et préservation du territoire.

La loi montagne a en effet pour objectif de permettre aux populations locales et à leurs élus de maîtriser leur développement. Il s'agit de valoriser les ressources locales du territoire : l'agriculture, la foresterie, le pastoralisme.

L'aménagement touristique en montagne doit être réalisé sous le contrôle de la commune. Ces différents dispositifs permettent de redonner à la commune une maîtrise de son territoire en ce qui concerne l'aménagement touristique, à l'inverse du plan neige.

La loi montagne conserve le principe de l'urbanisation en continuité des bourgs et villages existants.

Les UTN doivent prendre en compte les communes concernées et contribuer à équilibrer les activités touristiques. Il s'agit de favoriser au maximum les infrastructures et le patrimoine bâti existant.

La loi montagne ne permettra pas d'éviter l'exode rural et la perte de vitesse des territoires montagnards qui ne font pas l'objet de dynamiques touristiques. Selon Annette Ciattoni et Yvette Veyret ce sont les territoires de moyenne montagne qui vont être les plus touchés.

La Directive de 1977 va avoir pour effet de stopper le développement des stations intégrées. « *Les politiques d'aménagement de la montagne et du littoral ont ainsi évolué vers une remise en question du modèle taylor-ford-keynésien-corbusien au profit d'une réflexion plus ouverte sur les notions de protection du patrimoine naturel et de participation locale* » (Hatt, 2011, p.82).

L'aménagement des stations de montagne prend une dimension moins importante mais il se poursuit toutefois. Il fait l'objet de nouvelles doctrines tournées vers un retour aux sources qui remettent en cause l'architecture et l'urbanisme moderne.

### ***3.2 La station village***

La quatrième génération de station de ski est la "station village" également appelé style "néo-régional". Elle apparaît suite à la Directive montagne annoncée par Valéry Giscard d'Estaing. Ce modèle se développe suite à une crise de la montagne qui ne répond plus aux attentes des citoyens qui veulent s'éloigner de la ville pendant leurs vacances. Les touristes cherchent alors une authenticité, un dépaysement, un retour aux sources (Vlès, 2010, p.44). De nouvelles stations vont alors faire leur apparition et la création de **Valmorel** va marquer ce changement. Ces stations vont être construites à des altitudes moins élevées suite à la Loi Montagne qui prône une préservation de la haute montagne.

Ce qui rapporte de l'argent dans une station étant la vente de séjours, ces stations vont être construites avec une logique de rentabilité importante. En outre, les promoteurs vont chercher à combattre les propriétaires qui ne louent pas leurs biens. En effet, les biens non loués sont sous utilisés puisqu'ils ne font pas vendre des remontées et vivre les stations. A Valmorel, les promoteurs vont choisir de mettre en place une "gestion locative directe" pour lutter contre les lits froids<sup>10</sup> (Rhône-Alpes Inventaire du Patrimoine, 2014, p.60). Selon Laurent Reynaud «*ces lits froids induisent un important volume de charge pour la collectivité, sans générer une fréquentation significative*» (L. Reynaud, 2016).

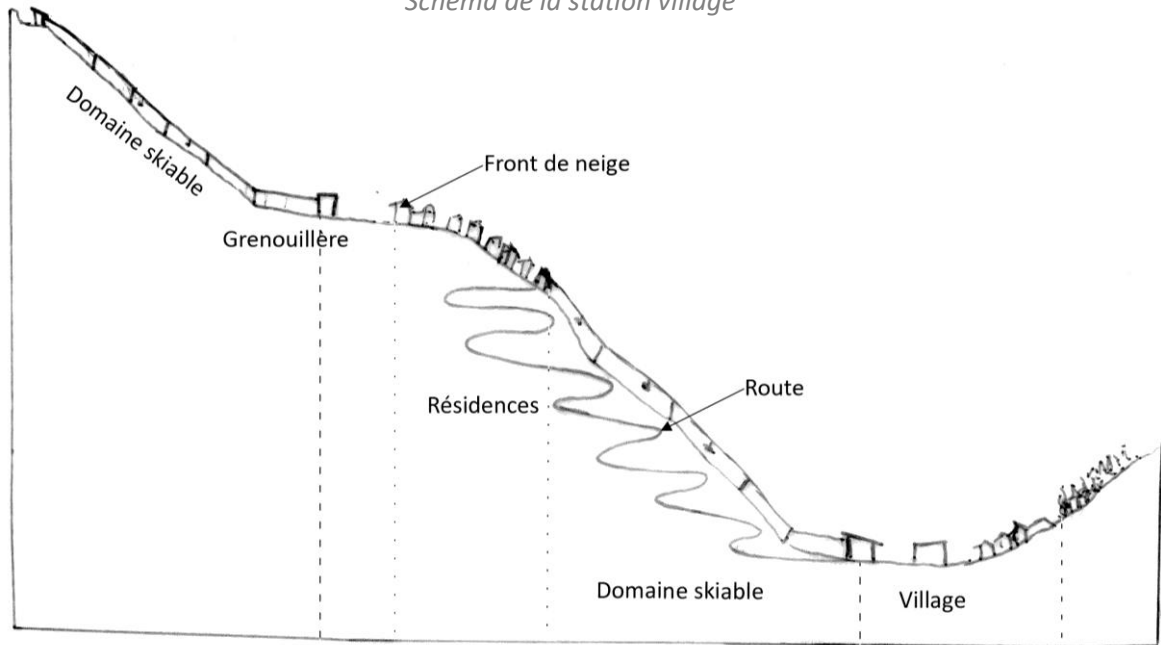
Ce modèle qui se veut plus proche de l'architecture et de la typologie présente sur le territoire reprend le modèle du village de manière artificielle car, dans la plupart des cas, il est développé sur des sites non urbanisés. Les stations village vont essayer de retranscrire la typologie du village avec des rues et des places. Vlès parle alors de « vraies fausses » vieille rues, de « vraies fausses » façades plaquées en pierre, « des chalets » (Vlès, 2010, p.44).

Ces stations ne vont pas être construites dans une logique du tout ski. Dès leur création elles vont intégrer la mise en place d'activités estivales.

---

<sup>10</sup> Les lits froids sont les logements qui sont souvent vides (occupés en moyenne 2 voire 3 semaines par an par leur propriétaire) et qui génèrent peu de retombées économiques pour la station.

*Schéma de la station village*



*Fig. 8*

*Réalisation Anaïs Mellet d'après Cumin*

L'architecture veut être le reflet de celle présente historiquement sur le territoire mais qui, en réalité, n'existe pas à l'origine dans les massifs français. Ainsi, l'architecture peut être qualifiée de "pittoresque". Les façades vont être composées de béton habillé, d'enduit, de bardage en bois et de pierres. Cette architecture se veut reproductible et les stations ainsi s'uniformisent.

La station de Valmorel est quant à elle divisée en hameaux le long de la rue centrale. Les gabarits des bâtiments vont être bas, il s'agit de petits immeubles. Ces immeubles vont être positionnés le long de rues, de places.





Fig. 9

© Hôtel du Bourg

Les stations vont avoir un rapport à la montagne qui est faible selon Franck Delorme. *"En apparence, les principes architecturaux semblent revenir à ce qui faisait l'essence de la villégiature de la fin du XIXe siècle et du début du XXe, à ceci près que la station s'apparente plus désormais à un décor dans lequel la foule des touristes évolue."* (Franck Delorme, 2014, p.14) La typologie architecturale et celle des rues va être conçue sans vraiment prendre en compte le paysage environnant.

Aujourd'hui, il n'y a plus de création de nouvelles stations, les "créations" consistent en l'aménagement ou l'extension de stations existantes. Les évolutions des stations actuelles tendent vers une "reproduction" des principes des stations villages avec la création de chalets de type Norvégien.

Ces 4 modèles de stations se sont donc développés au fil du temps. Les stations ne sont pas figées dans un modèle, elles évoluent et sont comme les villes en perpétuel mouvement (Bonnemains, 2015, p.40). Il apparaît donc difficile de catégoriser une grande partie des stations françaises dans un modèle spécifique, de fait elles suivent « les tendances » de ces modèles sans y correspondent pleinement. Toutefois nous pouvons proposer un tableau de synthèse qui peut aider à cette classification (voir ci-après).

Tableau récapitulatif des caractéristiques des 4 modèles de station

Critères	Village station 1 <sup>ère</sup> génération	2 <sup>ème</sup> génération	Station intégrée 3 <sup>ème</sup> génération	Station village 4 <sup>ème</sup> génération
Période de création	1930-1950	1946-1960	1960-1975	1980-1990
Initiative de création- Gestion	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Privée</li> <li>▸ Participation des habitants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Pouvoir public</li> <li>▸ Capitaux privés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ État, collectivités locales</li> <li>▸ 1 seul maître d'œuvre qui est à la fois promoteur immobilier, gestionnaire des hébergements et des remontées mécaniques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Les communes</li> <li>▸ Contrat Etat/région</li> <li>▸ Gestion mixte</li> </ul>
Localisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ 900-1 200 m</li> <li>▸ En fond de vallée, sur des cols</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ 1 500-2 000 m</li> <li>▸ Sur sites vierges</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Altitude élevée</li> <li>▸ En haute montagne sur les alpages, Hors des implantations humaines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Souvent créer elles aussi ex-nihilo</li> </ul>
Architecture	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Constructions de type chalet sur le mode de l'habitat local</li> <li>▸ Hôtel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Chalets réservés à une clientèle très aisée</li> <li>▸ Diminution des Hôtels</li> <li>▸ Apparition immeubles en copropriété</li> <li>▸ Éloignement de l'architecture traditionnelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Immeubles hauts, architecture épurée, concentration de l'habitat en ½ cercle autour du front de neige, Architecture uniformisée</li> <li>▸ Apparition du studio-cabine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Architecture « pittoresque » Construite sur le modèle du village avec rues, places, façades couvertes de pierres, bardages bois</li> <li>▸ Lotissements de chalets</li> <li>▸ Immeubles bas</li> <li>▸ Hameaux composés de résidences</li> </ul>
Organisation interne	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Domaine morcelé autour d'un village existant</li> <li>▸ Non fonctionnelle, non dédiée au ski (polyvalente car greffée sur un village existant : station thermale)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Fonctionnelle</li> <li>▸ Dédicée uniquement au ski</li> <li>▸ Apparition du front de neige bordé d'immeubles avec commerces, de la grenouillère (point de convergence des pistes)</li> <li>▸ Principe du « skis aux pieds »</li> <li>▸ Parkings à l'extérieur en contrebas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Fonctionnelle et rationnelle</li> <li>▸ Séparation des zones : centre de station piéton, parkings sous ou derrière les immeubles</li> <li>▸ Organisation autour de la grenouillère</li> <li>▸ Principe du « skis aux pieds »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Construite sur une autre logique : non dédiée au ski, prévue aussi pour des activités estivales</li> </ul>
Plan d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Aucune réflexion urbanistique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Pas de réelle planification</li> <li>▸ Le cas de Courchevel est l'exception avec plan d'aménagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Plan de masse fixant l'agencement général de la station</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Plan d'aménagement d'ensemble</li> </ul>
Exemples de stations	Megève, Châtel, Font-Romeu...	Courchevel, Les deux-Alpes, Méribel,...	Flaine, Avoriaz, La Plagne, Isola 2000, ...	Valmorel

## **4. Les stations du Seignus et à la Foux d'Allos combinent les typologies identifiées**

Le Seignus et la Foux d'Allos sont les deux stations qui nous ont servi de terrain d'étude. Ce travail se base sur deux interviews réalisées l'une avec l'architecte ayant travaillé sur la station et l'autre avec Bernard Deleuil, Directeur général des services de la commune d'Allos et auteur de l'Histoire du val d'Allos.

Les stations du Seignus et de la Foux d'Allos font toutes deux parties de la ville d'Allos, commune du département des Alpes-de-Haute-Provence, qui comportait dans les années 1900 26 hameaux !

La commune d'Allos s'étend sur une superficie de 11 665 hectares avec une altitude comprise entre 1 400 et 3 050 mètres. Selon le dernier recensement (2015) la commune compte 657 habitants. Elle se compose aujourd'hui de 3 sites qui représentent une capacité d'accueil de 25 000 lits environ : Allos village (1 430 m), la station du Seignus d'Allos (1 515 m) et la station de la Foux d'Allos (1 800 m).

D'un point de vue géographique la commune bénéficie d'un patrimoine naturel important avec le lac d'Allos, plus grand lac naturel d'altitude d'Europe avec ses 60 hectares, le Parc National du Mercantour, la montagne de Sestrière (source du Verdon)...

Après une présentation de leur développement, nous procéderons à leur analyse urbaine afin de déterminer à quelle typologie elles appartiennent.

### ***4.1 Histoire du développement des stations***

La commune d'Allos comme toutes celles du Haut Verdon avait, avant l'arrivée du tourisme au 20<sup>ème</sup> siècle, une économie de subsistance basée sur la culture céréalière et l'élevage intensif d'ovins (artisanat autour de l'exploitation de la laine et industrie drapière). Ces activités ont engendré un défrichement important tout au long des 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> siècles pour permettre leur développement. Le défrichement a ainsi fortement modifié les paysages qui sont devenus désertiques avec pour conséquences des ravinements importants.

Pour remédier à ces effets pervers, l'Etat propose dans les années 1860 une campagne de reboisement qui débuta, pour la commune d'Allos, en 1893. Ces reboisements, mal vécus par la population, ont eu pour conséquence de limiter les espaces d'élevage et de culture. Cette période

marque la fin de l'élevage ovin intensif du 19<sup>ème</sup> siècle au profit de troupeaux de vaches laitières de taille moins importante. *« L'unique solution, proposée par l'Etat dès la moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, pour remédier à cet état de « catastrophe naturelle permanente » fut d'envisager un gigantesque reboisement, lourd de conséquences, puisqu'il sous entendait, pour qu'il puisse réussir, la mise sous régime forestier de tous les « communaux », prohibant immédiatement l'élevage des troupeaux d'ovins. La vie de la population du Haut-Verdon devrait donc subir un bouleversement sans précédent, puisqu'elle serait désormais privée de sa ressource la plus précieuse et la plus productive. »* (B. Deleuil, 2000, p.2).

Il a fallu attendre la fin des années 1930 pour que le paysage soit reconstruit ainsi que l'affirme B. Deleuil : *« A la fin des années 1930 on pouvait constater qu'en moins de 50 ans le Haut-Verdon avait en partie effacé les traces d'une « absence de gestion » de son espace perpétrée pendant plusieurs siècles. Il avait surtout préservé les chances de son avenir ».*

L'activité laitière constituera le fer de lance de l'économie d'Allos jusqu'à la 2<sup>nde</sup> guerre mondiale. À partir de là, la vallée est touchée par une crise importante : l'arrivée de la motorisation augmente la productivité. Les exploitations locales n'ont pas la taille critique suffisante pour faire face à la concurrence, elles sont de moins en moins rentables.

*"Le tourisme s'est peu à peu implanté dans ces paysages de cultures fourragères, de forêts reconstituées, devenus souvent sous exploités, et de pâturages désormais habités par les troupeaux transhumants des départements voisins"<sup>11</sup>* (B. Deleuil, 2000, p. 4).

Le tourisme arrive ainsi au début du 20<sup>ème</sup> siècle dans la vallée avec un tourisme d'été réservé aux aristocrates et aux bourgeois.

La date de l'arrivée des sports d'hiver à Allos n'est pas précise. La pratique du ski était déjà présente en 1929. En effet, la "Société des skieurs du Haut-Verdon" et le club de Nice, de Canne, ont organisé en 1929 à Allos les "grandes rencontres de ski de descentes". La pratique du ski se faisait alors sur des sites vierges de tout aménagement. Ce n'est qu'en 1936 qu'est construit à Allos le premier « monte-pente » au Seignus. Le capital permettant de le réaliser venait majoritairement des résidents, ceux d'Allos et plus largement du Haut Verdon. Cela traduit une volonté de la population locale de développer le tourisme d'hiver pour palier le manque d'activité économique du territoire. Ces aménagements entraînent des coupes d'arbres pour permettre le

---

<sup>11</sup> Propos rediffusés dans le Bulletin Municipal "L'écho de Rochecline", n°9, 2010

développement des pistes et des remontées mécaniques et modifient ainsi les paysages. Ils sont également accompagnés d'équipements sportifs annexes tels qu'une patinoire et un tremplin. Parallèlement à l'aménagement des pistes se développe l'hébergement. C'est ainsi que sont construits un certain nombre d'Hôtels : Le Beau Site, Le Refuge.

**La Foux d'Allos** se développe par une concession d'aménagement faite par la commune à un constructeur exploitant : la S.A.F.A (Société d'Aménagement de la Foux d'Allos) en 1938. Celui-ci reçoit néanmoins des subventions du ministère des travaux publics. Sont ainsi créés pour la saison 1938-1939 la remontée de l'Aiguille et un refuge : La grande Séolane.

Pendant la guerre, les aménagements vont être stoppés, mais ils reprendront dès la fin de celle-ci. Le développement de la station se poursuit avec la création en 1957 de trois nouvelles remontées. Parallèlement, la S.A.F.A crée des réserves foncières grâce au rachat de terres auprès des producteurs laitiers en difficulté.

En 1961, le groupe Boissonnas rentre dans le capital de la SAFA et s'en suit le lancement d'une étude poussée du domaine skiable et de la station. La station était à l'époque composée de petits hôtels familiaux, de résidences secondaires où de locations chez l'habitant. L'apparition de la première résidence en hébergement collectif se fait en 1966 avec la résidence Soleige (800 appartements).

Ainsi, dans les années 70, la station se développe et devient, à peu de choses près, celle que nous connaissons aujourd'hui. Parallèlement le domaine skiable évolue avec le développement des remontées mécaniques et surtout la création de la liaison avec Pra-Loup en 1976 qui a permis de créer un vaste domaine skiable en 1977 reliant ainsi la vallée de l'Ubaye et le Haut Verdon, espace appelé « l'Espace Lumière ».

Le développement immobilier de la station est réalisé par la S.A.F.A avec notamment le programme immobilier de l'Aiguille et le Lotissement des Sources sur les réserves foncières qu'elle avait acquises. Une bonne partie de ces réserves achetées à bas prix vont être revendues plus tard au prix fort à des promoteurs et c'est le début de « l'inflation » immobilière sur la commune. Cette urbanisation des années 70, qui sert des intérêts privés, est réalisée sans "planification de l'espace", elle se fait sur des sites de pâturage.

Fin des années 80, début 90 sous l'influence du plan masse (1988) la station s'agrandit et se modernise. Changement notable, un cœur de station est créé : *« il s'agit de créer un lieu central, une sorte de place, qui soit un lieu de vie proche des remontées mécaniques mais proche aussi des aires de jeu d'été, il s'agit de créer un élément polyvalent et central »*. *« ...Il faut aussi créer un*

*bâtiment, un élément visuel, qui puisse servir de point repère dans la station. On a ainsi créé un bâtiment ouvert sur la place et la station d'un côté et de l'autre sur le Verdon et la nature avec une petite tour qui comporte une horloge, en référence aux églises des villages. Est décidée aussi l'extension de la station au sud, le long de l'artère qui mène à celle-ci.* (entretien du 26 juillet 2017 avec l'architecte qui a réalisé le plan de masse). Ces aménagements ont eu pour objectifs de créer du lien, d'organiser l'espace qui était décousu et de rendre ainsi la station plus accueillante, plus fonctionnelle. Plus proche de nous, début 2000 de petits chalets Norvégiens ont vu le jour ainsi qu'un lotissement au lieu-dit « Les Rousses ». Les dernières créations datent de 2008 en ce qui concerne les résidences (Résidence Valdorama par ex.).

**Le Seignus**, quant à elle, est née en 1936 grâce à l'initiative privée, et elle se développe ensuite avec l'intervention de la Commune qui a pris conscience de l'intérêt du développement des sports d'hiver pour l'économie de la collectivité. La Commune décide donc d'investir des fonds publics dans le développement de la station. Une régie est créée. Ainsi, elle rachète en 1971 les remontées mécaniques. Elle développe le domaine et crée de nouvelles remontées.

Dans un premier temps les programmes immobiliers ont consisté en la réalisation de maisons individuelles secondaires. Ce n'est qu'à partir des années 80 que les immeubles collectifs se développent au Seignus avec des « *collectivités de tourisme « social » pour accueillir les enfants (Le Montagnard, Le Souleïadou, ...) ou encore du type maison familiale (la Résidence) »* (Deleuil, 2000, p. 6).

Sur le Seignus un plan masse a été réalisé en même temps que pour la Foux. L'objectif était d'avoir une urbanisation en fer à cheval autour de la grenouillère mais la majeure partie des terrains à bâtir ne l'ont jamais été. Le Seignus est une station au-dessous de 1 800 m et les aménageurs ne croient plus en l'opportunité d'agrandir la station.

La Foux a bénéficié de tous les aménagements, par rapport au Seignus car la station est plus connue.

En 1987, la S.A.F.A. décide de se rétracter et la station la Foux est menacée de fermeture. En effet, la plupart des aménagements immobiliers ont été réalisés et la maintenance des infrastructures est coûteuse, la S.A.F.A. ne retire plus de profits de l'exploitation, elle se désengage. La commune rachète donc la station et constitue une SEM (Société d'économie mixte) appelée SEFA (Société d'Exploitation de la Foux d'Allos). La commune décide alors de créer un téléphérique reliant le village d'Allos à la station du Seignus pour faire bénéficier celui-ci de l'économie qu'apporte la station.

La commune étant désormais propriétaire des deux stations: la Foux d'Allos et le Seignus, elle décide de les regrouper au sein d'une même entité : **Le Val d'Allos en 1989**. La saison sans neige de 1988-1989 a été catastrophique et la commune, la SEM (la SEFA), et la régie du Seignus n'arrivent plus à rembourser les prêts contractés. Ainsi, en 1993, après plusieurs années déficitaires, la commune décide de fusionner les sociétés d'exploitation du Seignus et de la Foux en créant la S.D.V.A (Société de Développement du Val d'Allos). La commune entame alors des négociations avec les banques et le conseil général pour "réaménager la dette". Cela aboutit en 1995 à un protocole d'accord et à la création de la SMVA (Syndicat mixte du Val d'Allos) qui devient propriétaire des remontées mécaniques des stations de la commune d'Allos. Il s'agit alors de partager les risques d'exploitation entre la commune et le conseil général. Cette association avec le département a permis à la Commune d'Allos de consolider l'identité du Val d'Allos et de son territoire.

Le contrat d'objectif État/Région qui s'inscrit dans le XIème plan 1994/1998 a permis ensuite de définir les grands axes de développement du Val d'Allos :

- conforter le produit neige en renforçant l'enneigement artificiel et l'aménagement des pistes existantes ;
- diversifier l'offre touristique autour du ski (patinoire, circuits raquettes) et des activités d'été.
- améliorer l'accueil touristique
- revaloriser l'hébergement (manque de locations)...
- renforcer le service commercial (rôle de l'office du tourisme, centrale de réservation).

Ces 5 axes ont constitué les points stratégiques du développement du Val d'Allos.

La commune a mis tout en œuvre pour se développer en dehors de la « mono activité » ski. La réflexion a été menée au fil des ans avec le souci de la rentabilité des équipements et de l'équilibre financier de la station, critères auxquels s'est rajouté le souhait des touristes de se voir proposer une offre élargie. Toutes ces contraintes ont engendré le développement de l'offre touristique tant l'hiver que l'été. Soucieuse d'accueillir un maximum de familles, elle a développé des services à destination de celles-ci et obtenu le label « Famille Plus Montagne ».

Depuis 2007 la commune d'Allos est entrée dans une démarche de développement durable et sensibilise les touristes au respect de l'environnement.

Ainsi la commune d'Allos a bien intégré que le tourisme constitue une économie à part entière. Elle s'est résolument tournée vers le tourisme, au détriment de son passé pastoral sans toutefois le laisser disparaître totalement. On peut lire en effet sur le site officiel de la Mairie d'Allos : « *Aujourd'hui, la commune conserve mis à part la transhumance saisonnière, 4 éleveurs (2 de vaches laitières, 2 d'ovins), qui contribuent à l'attrait paysager et culturel de la vallée* ». De fait la commune du Val d'Allos a souhaité pérenniser cette activité afin de conserver un « *équilibre entre espace rural et une urbanisation limitée aux besoins sociaux-économiques d'un tourisme de montagne* » (Site Mairie d'Allos).

#### ***4.2 Analyse urbaine de la station : un modèle ou plusieurs ?***

**Le Seignus** est la plus petite des deux stations de ski d'Allos, elle est située à 1 500 m d'altitude. Elle est initialement composée de deux hameaux : le Seignus haut et le Seignus bas qui sont aujourd'hui considérés comme une seule entité.

L'aménagement de la station du Seignus part d'une initiative privée locale. Le capital de cette société privée va être détenu par des résidents de la commune et du Haut Verdon. Par la suite, la commune va reconnaître l'intérêt du développement du tourisme de montagne pour l'économie de son territoire et va financer les équipements.



### Urbanisation du Seignus

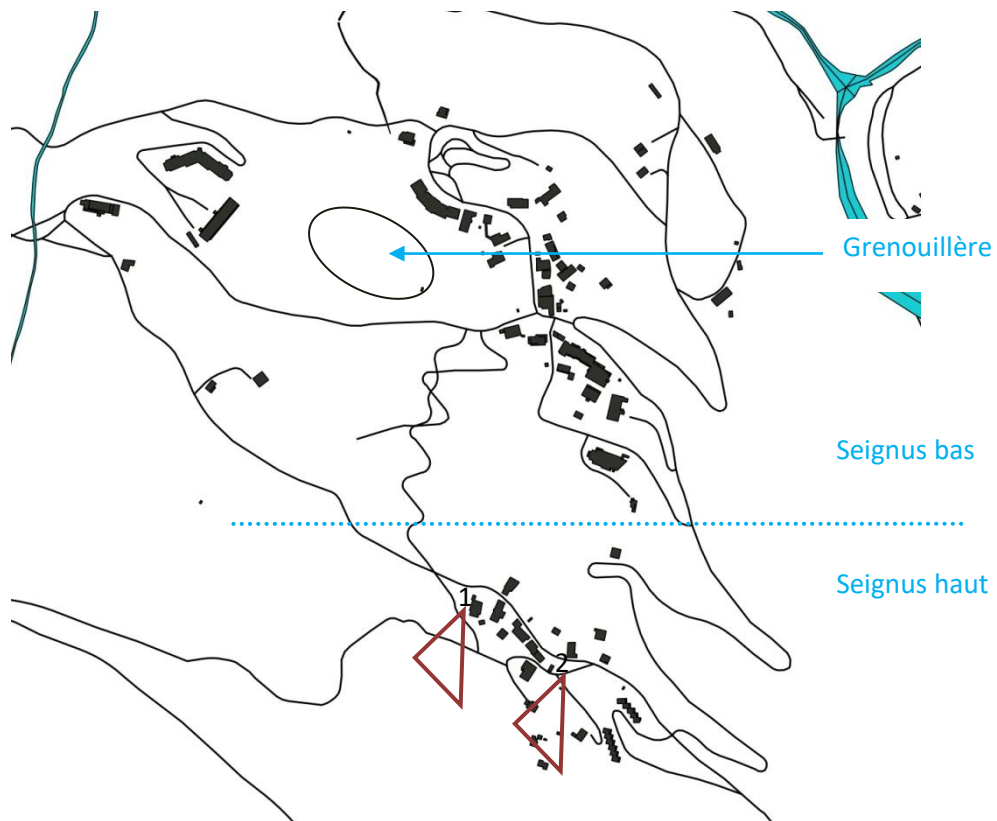


Fig. 10 Source BD Topo 2013, réalisation Anaïs Mellet

L'urbanisation de la station du Seignus s'est réalisée autour du hameau existant. De cet ancien hameau subsistent une douzaine de constructions en pierre. Leur architecture allosarde est typique de la région. Elles font donc partie du patrimoine local.

Le Seignus haut s'est développé plus tardivement que le bas de par son emplacement en amont des remontées mécaniques. Les logements qui se sont construits sont majoritairement des maisons individuelles. Une partie de ces constructions, existant avant la construction de la station sur le Seignus haut, sont alignées et forment une petite rue. La structure de la rue elle-même, lui confère un esprit très rural du fait des aménagements qui se limitent à un chemin goudronné et à la mise en place de lampadaires.



Fig. 11

Réalisation Anaïs Mellet, avril 2017

La typologie de cet habitat génère un tissu relativement lâche. Les dernières constructions (deux alignements de maisons en bande), dénotent avec le reste des habitations en place. Ainsi, les aménagements qui se sont succédé au fil de temps révèlent un manque de cohésion d'ensemble.

Le Seignus bas qui était alors le moins développé des deux a connu une croissance plus rapide que le Seignus haut de par sa proximité avec la première remontée mécanique. C'est dès 1953 que se sont implantés trois hôtels au Seignus bas. Se sont également développées un certain nombre de résidences. Le Seignus bas se voit composé essentiellement de logements de types « petits collectifs » qui ne dépassent pas le R+5. Son urbanisation est linéaire, le long de la piste de ski principale qui mène à la grenouillère. Le bâti se trouve directement accolé aux pistes et la desserte routière est réalisée en arrière. Le Seignus bas a un caractère plus moderne que celui du haut qui a gardé un aspect plus traditionnel.

## *Le Seignus bas*



*Fig. 12*

*Source : Drone Alpes*

Le développement de son urbanisation semble avoir été réalisé sans aménagement d'ensemble, au coup par coup. Cela se traduit par une multitude de formes architecturales. L'urbanisation de cette station, qui s'est réalisée sur un temps long, rend difficile sa classification dans une des générations de typologies développées par Georges Cumin. En effet, le Seignus haut pourrait nous faire penser qu'il s'agit d'une station de première génération. Or, à l'inverse des stations de première génération le hameau du Seignus n'étaient pas attractif l'été, de plus son aménagement urbain a été réalisé en majeure partie au lendemain de la seconde guerre mondiale.

En ce qui concerne le Seignus du bas c'est encore plus complexe. Les bâtiments traditionnels côtoient de petits immeubles (R+2) des années 60 ou encore des immeubles plus hauts (R+5) des années 80. Un vrai patchwork architectural qui nous montre bien que les stations ont fortement muté et qu'elles ne sont pas issues d'un seul modèle.

**La Foux d'Allos** est située à 1 800 mètres d'altitude. L'aménagement de la station a débuté en 1938 par la SAFA, société d'économie mixte à laquelle la commune avait concédé l'aménagement. Depuis 1987 la commune a racheté la concession et a créé une SEM.

### Urbanisation de la Foux d'Allos

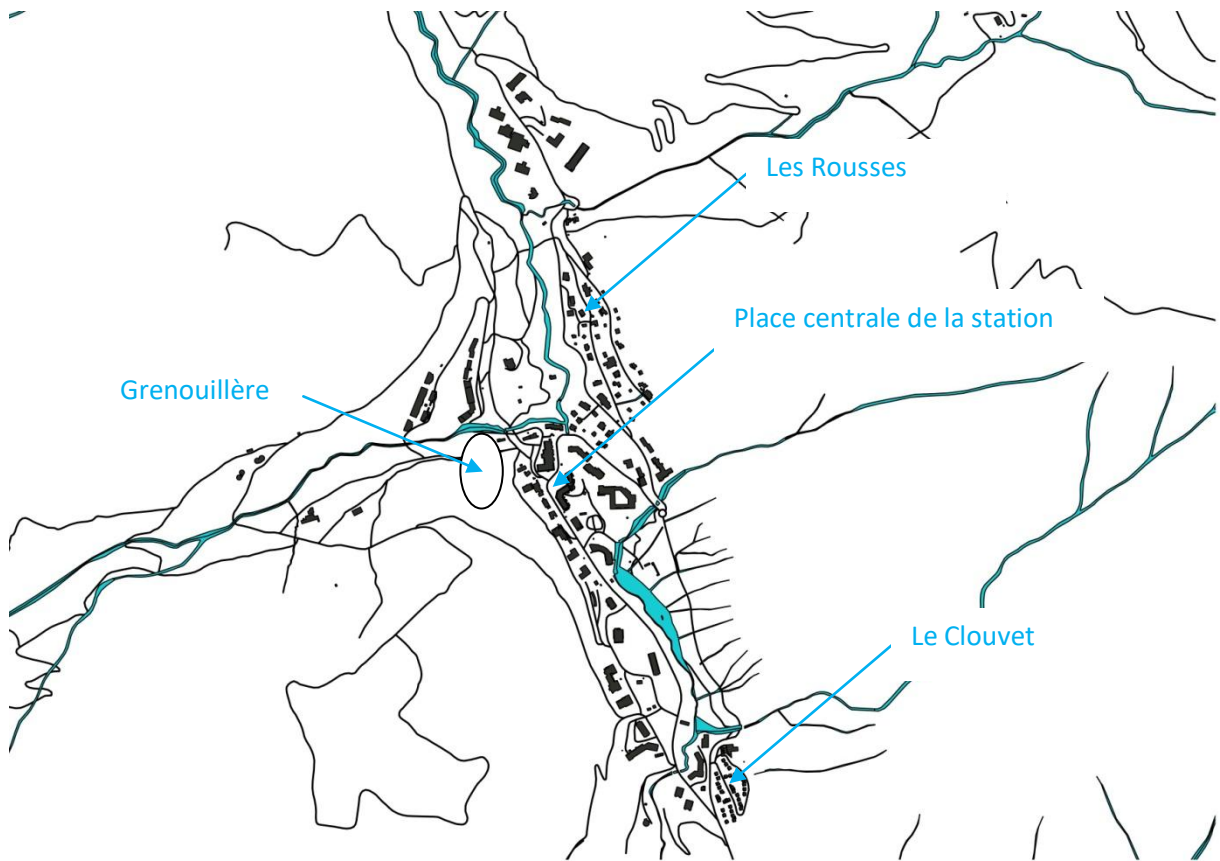


Fig. 13

Source : BD Topo 2013, réalisation Anaïs Mellet

L'urbanisation de la station est linéaire, cela s'explique par la topographie des lieux et la présence du Verdon. L'architecture manque quant à elle d'harmonie. En effet, l'urbanisation telle que nous la connaissons aujourd'hui a été réalisée dans les années 70 avant l'élaboration du premier POS en 1976. Ce manque de cohérence s'explique par une urbanisation réalisée au coup par coup, par des initiatives privées, sans plan d'aménagement.



*La grenouillère de la Foux d'Allos*



*Fig. 14*

*Source : Office du tourisme du Val d'Allos*

Les aménagements publics de la station sont fortement bétonnés. Les voiries sont peu traitées, les trottoirs sont seulement présents au cœur de la station. Au centre, se trouve une place réalisée dans les années 80 et une rue commerçante typique des stations de quatrième génération avec un retour à la typologie de village. La place accordée à la voiture est très importante et notamment le stationnement. Ce sont en effet plus de 2500 places de parking qui sont présentes à la Foux. La majorité sont privées, situées derrière les résidences qui sont tournées vers la montagne.

*Rue commerçante la Foux d'Allos*



*Place principale de la Foux d'Allos*



*Fig. 15*

*Cliché Anaïs Mellet*

Une prédominance de l'habitat collectif est notable, puisque seuls deux secteurs d'habitat individuel sont recensés : un lotissement de petits chalets norvégiens situé à l'entrée aval de la station, au Clouvet, réalisé dans les années 80, et au Nord-Est de la station, au lieu-dit « Les Rousses » (le versant de montagne surplombant la RD 908 et le Verdon). Ces lotissements ont une architecture néo-régionale qui va de pair avec une demande touristique de plus de "traditionnel", si l'on peut la décrire ainsi puisque l'architecture mise en œuvre est bien loin de ce qui se faisait traditionnellement dans le secteur comme nous le montrent les clichés ci-dessous.

*Chalet Norvégien, la Foux d'Allos*



*Fig. 16*

*Cliché Anaïs Mellet, juillet 2017*

*Architecture traditionnelle Allos*



*Fig. 17*

*Source atlas des paysages*

Les plus grands logements collectifs se situent au nord de la station de la Foux d'Allos. De manière générale il faut retenir que les logements collectifs sont principalement situés dans les deux stations de ski puisque leur réalisation date de l'époque du pic de constructions sur la station, suite au développement massif des sports d'hiver. L'architecture reprend les critères locaux : bois et pierre. L'ossature des bâtiments est en béton armé et les façades sont recouvertes de bois et de pierre. Elles sont agrémentées de grandes baies-vitrées qui donnent sur des balcons.

*Immeuble d'habitation, la Foux d'Allos*



*Fig. 18 Cliché Anaïs Mellet, juillet 2017*

Par ailleurs certains bâtiments ont fait l'objet de démolition, c'est le cas par exemple de l'immeuble «Soleige» construit en 1970 durant la grande époque des stations dites «intégrées» et de l'importation de modèles d'architecture urbaine à la montagne. Surnommée « la verrue » par les habitants, avec ses 800 lits restés vacants pendant des années, cet immeuble a été détruit en 2004.

*Destruction de la résidence le Soleige*



*Fig. 19 Source : dynamiconsult*



L'intensification urbanistique a pour conséquence de créer des espaces urbains au milieu des espaces naturels. L'intégration architecturale et paysagère est moins soignée, les bâtiments sont hauts et imposants et ils sont agrémentés par la présence d'équipements lourds liés à l'activité de la station (remontées mécaniques, canons à neige, etc.).

Ainsi, comme pour la station du Seignus il semble difficile de relier la Foux à une seule génération de station. Les aménagements des années 80 (places et rues commerçantes) sont typiquement issus de la quatrième génération. Mais un certain nombre de constructions des années 60-70 renvoient plus à un urbanisme moderne de la seconde génération. De ce fait, comme pour le Seignus, La Foux d'Allos est le fruit de ces différents modèles puisque son urbanisation a été séquencée dans le temps et n'a pas fait, avant les années 80, l'objet d'un aménagement d'ensemble. Nous vous proposons l'analyse synthétique de ces deux stations ci-dessous.

*Analyse des stations du Seignus et de la Foux d'Allos*

<b>Les stations</b>	<b>Le Seignus</b>	<b>La Foux d'Allos</b>
Période de création	Première piste en 1936 Réal développement urbain dans les années 60-70	Première piste en 1938 Mais développement important à partir des années 70
Initiative de création- Gestion	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Initiative privée locale pour la première remontée mécanique</li> <li>▸ Développement de la station par la Commune d'Allos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Initiative privée</li> <li>▸ La Commune concède l'aménagement à la Société d'Aménagement de la Foux d'Allos</li> </ul>
Localisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Autour d'un hameau existant</li> <li>▸ 1 500 m d'altitude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Sur site vierge d'urbanisation</li> <li>▸ 1 800 m d'altitude</li> </ul>
Architecture	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Des maisons anciennes</li> <li>▸ Quelques immeubles collectifs</li> <li>▸ Depuis peu des maisons accolées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Des immeubles collectifs</li> <li>▸ Des chalets à l'architecture néo-régionale</li> </ul>
Organisation interne	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Les logements longent la piste de ski principale</li> <li>▸ La desserte routière s'effectue par l'arrière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Une grande place laissée à la voiture</li> <li>▸ Le manque d'organisation entraîne des voies de circulation qui coupent le domaine skiable</li> <li>▸ Manque de lisibilité</li> </ul>
Plan d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Développement au coup par coup</li> <li>▸ Premier plan d'aménagement en 1988, mais pas totalement réalisé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Développement au coup par coup</li> <li>▸ Réorganisation du centre de la station en 1988 (plan masse)</li> </ul>



## Conclusion de la première partie

---

Comme nous venons de le voir, l'urbanisation des stations de ski a subi différentes influences qui ont fait évoluer dans la pratique les modèles proposés par G. Cumin. Ainsi, la première génération a été initiée par un développement local qui s'est réalisé sans aménagements d'ensemble. Les stations de deuxième et troisième génération ont été quant à elles initiées par les pouvoirs publics avec un urbanisme fondé sur les principes du mouvement moderne. En effet, la seconde génération va constituer un prototype (Franck Delorme, 2014, p.10) et montre un manque d'urbanisme d'ensemble. Cela va être rectifié par la 3ème génération qui est le fruit du plan neige établi par l'État et qui marque une implication de celui-ci dans le développement de la montagne. La 4ème génération est une remise en cause de tout ce qui était fait précédemment en montagne avec notamment une meilleure prise en compte de l'environnement et du paysage.

Avec le cas des deux stations du Seignus et de la Foux d'Allos nous voyons que la chronologie de ces modèles est compliquée. Certaines grandes stations comme Courchevel ou Valmorel sont issues de ces modèles. Il s'agit de stations créées ex nihilo avec des plans d'aménagement mais ces stations ont également évolué puisque les stations comme les villes sont en perpétuel mouvement. On peut aussi supposer qu'une majeure partie des stations qui ont été réalisées au coup par coup comme le Seignus et la Foux ont un urbanisme qui découle de différents modèles et non d'un seul.

La compréhension de la création et du développement des stations va ainsi nous permettre de mieux appréhender leur devenir. En effet, le tourisme du ski est une activité qui est arrivée à maturité (Clémence Perrin-Malterre, 2015, p.1). Ainsi, la question du futur de ces stations de ski semble être pertinente à traiter.

## **PARTIE 2**

### **Évolution des stations et futurs possibles**

---

La grande vague de création des stations de ski est aujourd'hui terminée. Ces "veilles dames" poursuivent leur évolution. On recense 250 stations de ski en France (Atout France, 2011) ce qui nous permet d'avoir le plus grand domaine skiable d'Europe. Comme nous avons pu le voir, ces stations n'ont pas toutes suivi le même modèle de développement, même si elles tendent vers des évolutions communes qui ont tendance à les uniformiser.

Le contexte depuis leur création a fortement évolué : changement climatique, développement durable, réglementation en matière d'urbanisme... Ainsi, après avoir analysé leur développement il s'agit de connaître les enjeux auxquels elles font face aujourd'hui et de savoir comment elles s'y adaptent afin de faire ressortir les tendances en cours.

Ces enjeux seront ensuite étudiés du point de vue des stations de la Foux et du Seignus, regroupées sous l'entité Val d'Allos, et plus généralement de la Commune d'Allos. Nous mettrons en relation les deux stations par le biais des entretiens réalisés auprès des acteurs locaux.

Cette partie se structure donc d'une part sur une analyse de la littérature scientifique qui nous montre quels sont les enjeux en cours et d'autre part sur les entretiens avec les acteurs qui nous permettront de connaître le positionnement des deux stations de ski face à ces nouveaux enjeux.

## 1. Les stations de ski aujourd'hui, un modèle à bout de souffle

Les stations de ski ne sont plus dans la même dynamique que dans les années 60. On ne crée plus de station de ski aujourd'hui. Il s'agit ainsi d'analyser le contexte actuel des stations et de le mettre en parallèle avec les terrains d'étude du Seignus et de la Foux.

### 1.1 Un tourisme arrivé à maturité

"Le ski en France représente un marché mature" (Atout France, 2015, p.10). La maturité du marché se caractérise par un ralentissement de la croissance du nombre de journées skieurs vendues. Ainsi il semblerait que le nombre de journées skieurs vendues oscille aux alentours de 55 millions par an.

Évolution du nombre de journées-skieurs (Millions)

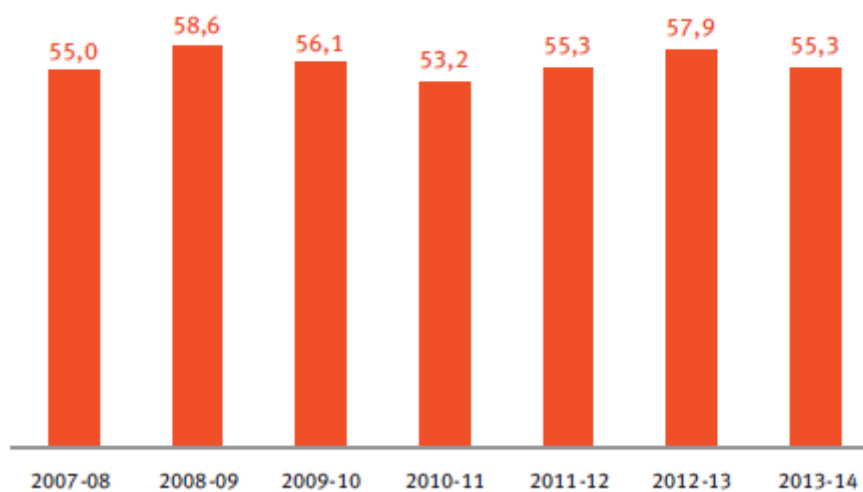


Fig. 20 © DSF et Laurent Vanat

C'est seulement 9 % de la population française qui s'est rendue dans une station de ski durant l'hiver 2013 (Atout France). Ce faible pourcentage de personnes qui partent au ski peut être la conséquence de plusieurs facteurs. Selon Catherine Dreyfus-Signoles ces facteurs pourraient être :

- le coût élevé d'un séjour au ski,
- une concurrence avec les destinations "au soleil",
- une baisse du nombre de classes de neige et donc de la culture du ski,
- la baisse de l'enneigement (cf. 2.1 changements climatiques).

Seulement 48 % des français partent en vacances en hiver (INSEE 2007) à l'intérieur de ce pourcentage c'est 17,6 % qui sont partis à la montagne. Les vacances au ski sont chères, le coût moyen d'un séjour est de 463 € par personne (Atout France 2013) mais selon l'Observatoire des Inégalités, « une semaine aux sports d'hiver pour une famille équivaut au minimum à trois mois de Smic ». De ce fait tout le monde ne peut pas se permettre de partir au sport d'hiver. Ainsi, en hiver, 42 % des français partant en vacances vont préférer voyager dans une ville, 34,9 % à la campagne et 17,6 % à la mer (INSEE 2007).

Dans nos stations la population française est la plus présente avec 68,1 % de fréquentation (Atout France, 2015). A l'échelle internationale c'est l'ensemble des marchés du ski qui semble être arrivé à maturité. De ce fait, il y a une forte concurrence internationale. Les clients étrangers se concentrent sur les très grandes stations. Mais ce qui limite la part de marché internationale du ski français c'est l'éloignement des stations de ski des grandes infrastructures de transport. Ainsi, selon Laurent Vanat, le déficit des stations de ski va être de conserver et attirer une clientèle locale.

Par ailleurs, il semblerait que la culture du ski se perde en France. "En montagne, les classes de neige subissent une baisse plus forte : de -20% à -30% selon les massifs." (Ski France, 2011). Ainsi les acteurs du tourisme en montagne et notamment l'Association Nationale des Maires de Montagne a décidé en 2011 de réfléchir à la relance les classes découvertes. En effet, les enfants qui vont découvrir le ski lors de ces classes découvertes sont de potentiels clients des destinations de montagne. En outre, le ski se trouve en concurrence avec les offres de destinations « soleil » à moindre coût pour des séjours de durée identique.

Si l'on considère Le Val d'Allos qui constituent notre terrain d'étude, on s'aperçoit que la station subit cette tendance puisque son taux de remplissage stagne depuis la saison 2013/2014 comme nous le montre le graphique ci-dessous.

Taux d'occupation des lits marchands du Val d'Allos

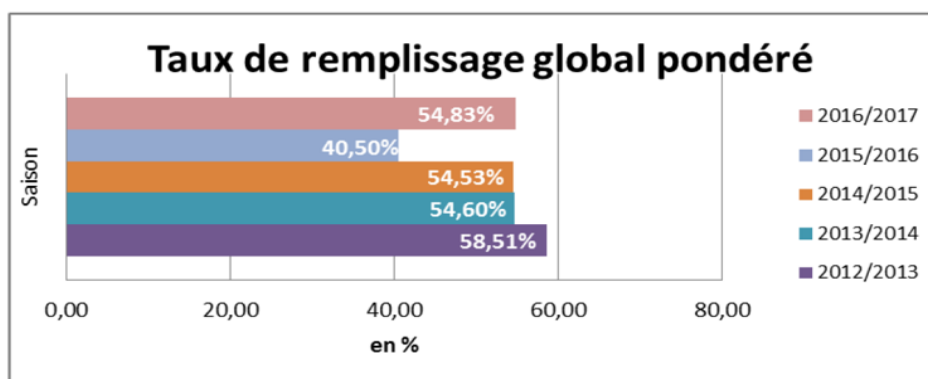


Fig.21

Source : Mairie d'Allos

Après des années de forte croissance, le ski connaît donc depuis les années 2000 une stagnation. La population de skieurs est vieillissante, de moins en moins de jeunes sont attirés par l'activité neige, soit parce qu'ils n'ont pas été « formés », soit parce que cela coûte trop cher et qu'ils se tournent vers des destinations moins onéreuses.

## ***1.2 Des changements réglementaires influant l'urbanisme de montagne***

La montagne, tout comme le reste des territoires, est réglementée par le code de l'urbanisme qui a pour objectif de définir les règles d'aménagement. Ainsi, il paraît important de s'attarder sur les évolutions réglementaires qui impactent l'aménagement de la montagne.

Une nouvelle version de la loi Montagne dite « loi Montagne II » du 28 septembre 2016 vient simplifier la création des Unités Touristiques Nouvelles (UTN). Les extensions dites limitées sont inférieures aux seuils de création d'une UTN fixés par décret du Conseil d'État. Les UTN locales qui sont de taille modeste vont dépendre des PLU. C'est à dire qu'à l'intérieur des PLU, les communes ou intercommunalités pour les PLUi vont devoir intégrer leurs projets de création d'UTN. Ainsi, si la commune souhaite réaliser une UTN sans l'avoir inscrit dans son PLU elle devra le réviser. Les unités structurantes de taille plus importante sont quant à elles dépendantes des SCOT.

Il faut noter qu'actuellement seul un quart des communes sont couvertes par un SCOT. Au 1er janvier 2019, les communes non couvertes par un SCOT se verront appliquer un principe d'urbanisation limitée. Les communes qui ne sont pas concernées par un SCOT devront faire appel à l'avis du "comité de massif". Elles ne pourront créer une UTN que si elles disposent d'un PLU.

Le principe de construction en continuité des bourgs, hameaux, villages afin de préserver et limiter le mitage des terres agricoles et naturelles est conservé. La continuité de l'urbanisation est définie en fonction des caractéristiques locales. Les constructions d'annexes qui se situent à proximité des bâtiments existants sont considérées en continuité de l'urbanisation.

La nouvelle version de la Loi Montagne encourage à la réhabilitation de l'immobilier de loisir. A l'intérieur du rapport de présentation du PLU et du SCOT devront être fixés les besoins en termes de réhabilitation de l'immobilier de loisir. Le SCOT doit également prendre en compte "*la localisation des structures et équipements touristiques existants, les besoins globaux en matière d'immobilier de loisir, la maîtrise des flux de personnes, les objectifs de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et du patrimoine architectural ainsi que les objectifs de protection contre les risques naturels*"(Article L141-3 du code de

l'urbanisme). Les bureaux d'études devant réaliser ces documents d'urbanisme se sentent un peu désarmés et attendent des précisions de la part des autorités compétentes.

Le dispositif ORII est quant à lui étendu *"aux personnes qui s'engagent à acheter et réhabiliter des lots de copropriété contigus dès lors qu'ils respectent les obligations d'occupation et de location de logements définis par la délibération de la collectivité locale créant l'Oril"* (Sébastien Bracq, 2017).

En ce qui concerne l'environnement elle introduit l'obligation de démanteler les remontées mécaniques, et constructions après trois ans de cessation d'activité. Les Parcs Naturels Régionaux (PNR) doivent quant à eux *"veiller à la prise en compte de la spécificité des territoires de montagne et à la mise en cohérence des politiques publiques sur leur territoire"* (Sébastien Bracq, 2017).

Le texte de loi intègre les nouveaux besoins des communes en termes de tourisme quatre saisons en permettant une utilisation du domaine skiable pendant les autres périodes de l'année en instituant des servitudes "d'été".

La Loi rend obligatoire la création d'offices de tourisme pour permettre une promotion du territoire par les EPCI. Les communes peuvent conserver la compétence tourisme et leur office de tourisme si celui-ci est de niveau 1, où si la station est classée.

La loi Montagne intègre désormais les adaptations aux changements climatiques *"en soutenant l'adaptation de l'ensemble des activités économiques à ses conséquences, notamment dans les domaines agricole, forestier et touristique"* (Article 1 Loi Montagne).

Les communes de montagne sont, comme toutes les communes de France, soumises à une réduction de la consommation des espaces naturels et agricoles suite à la loi Alur du 24 mars 2017. Elles doivent depuis analyser leur capacité de densification. Ainsi, la commune d'Allos a instauré pour son nouveau PLU une réduction de la consommation d'espace de 30%.

La « loi Montagne 2 » prend acte du changement climatique et se met à jour au niveau du développement du tourisme en période estivale en permettant aux communes de créer des servitudes d'été. Elle oblige les communes et les communautés de communes à réfléchir ensemble au développement des UTN nouvelles. Elle essaie d'enclencher une démarche de réhabilitation de l'immobilier de loisir. Seul le temps nous permettra de savoir si ces démarches porteront leurs fruits.

De ce fait, les évolutions réglementaires contraignent l'ouverture de zones naturelles ou agricoles à l'urbanisation (il en est de même pour les villes). Les communes de montagne se doivent ainsi

de construire dans en continuité de l'urbanisation. Il s'agit de protéger les espaces de montagne et leur biodiversité particulièrement riche. La création d'UTN doit être pensée en amont pour qu'elle soit intégrée dans les documents d'urbanisme. Il s'agit dorénavant de penser l'aménagement du tourisme de montagne à l'échelle plus importante (celle d'un SCOT) pour les projets structurants. Cela oblige ainsi les communes à réfléchir ensemble au développement de leur territoire.

### 1.3 L'immobilier de loisir : une réelle problématique

L'immobilier en station est une problématique récurrente pour les stations de ski. En effet, la majeure partie du parc immobilier a été construite dans les années 70. Ce parc est aujourd'hui vieillissant et ne correspond plus aux attentes des touristes. Avant d'analyser la problématique de l'immobilier en station, il semble important de faire un point sur ce que l'on entend par immobilier de loisir. Cette notion est clarifiée dans le schéma ci-dessous.

*L'immobilier de loisir*

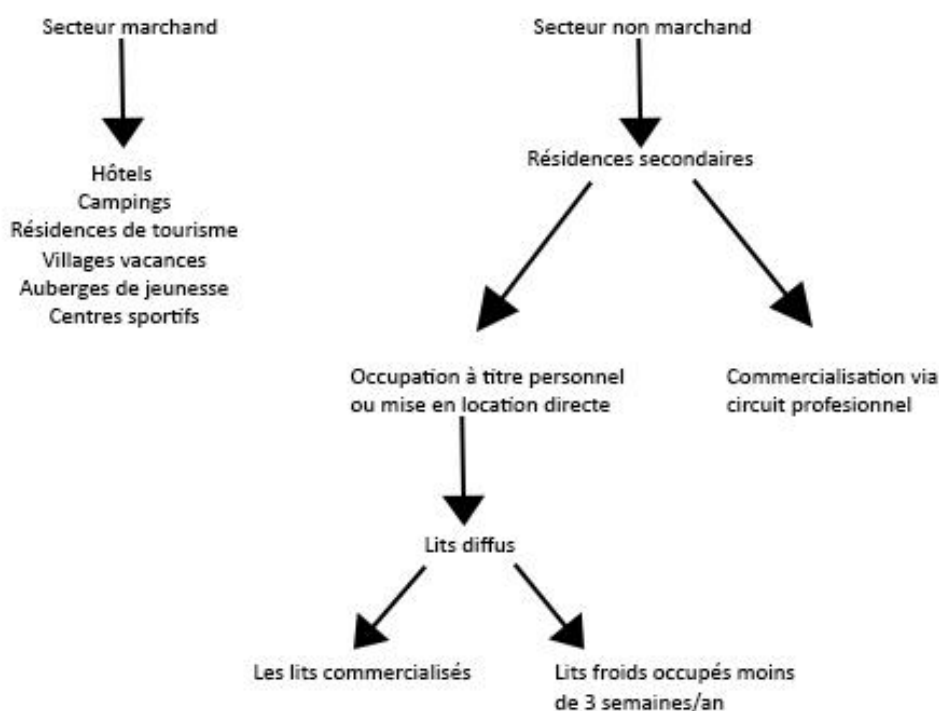


Fig. 22

Anaïs Mellet

Le parc immobilier en station est divisé en deux parties : le secteur marchand et le secteur non marchand. C'est le secteur marchand qui intéresse les gestionnaires des stations. Les logements

qui en font partie sont loués un temps supérieur aux lits non marchands et ainsi ils permettent de rentabiliser les équipements de la station. En effet, pour rentabiliser les équipements privés et publics, les gestionnaires vont chercher à avoir une saison qui soit la plus longue possible et à attirer un maximum de touristes. "L'immobilier de loisir remplit traditionnellement en station une fonction économique et marchande par la mise sur le marché locatif professionnel de lits" (Vlès, 2014, p.116). Ce modèle décrit par Vlès semble aujourd'hui remis en question.

En effet, dans les stations de sport d'hiver, les résidences secondaires<sup>12</sup> représentent 61 % du parc immobilier (Atouts France, oct. 2015, p. 32). Ces résidences secondaires ne sont pas toutes mises à la location, loin s'en faut. On entend souvent dire que les stations « font le plein » pendant les vacances de ski, or les statistiques ne prennent en compte que les lits marchands. Ainsi seulement 37 % de ces résidences seraient commercialisées par des agences de voyage (Atouts France, oct. 2015, p. 33). Le reste fait soit l'objet d'une utilisation personnelle des propriétaires, soit d'une mise à la location directement de particulier à particulier. Les logements qui ne sont pas loués sont souvent occupés moins de trois semaines par an et sont appelés des "lits froids".

Les logements marchands sont répertoriés en différentes catégories. Les statistiques de L'INSEE nous indiquent la part que représente chacune d'entre elles dans les stations de ski.

Typologie des logements marchands dans les stations françaises

Hôtel	Camping	Village vacances	Résidence de tourisme	Auberge de jeunesse- centre sportif
15 %	20 %	14 %	49 %	2 %

Fig. 23 Anaïs Mellet d'après source INSEE 2014

L'immobilier de montagne est marqué par une déperdition des lits marchands de 1 à 3 % par an. Il est donc nécessaire de renouveler le parc immobilier de lits marchands d'environ 20 % tous les 10

---

<sup>12</sup> Selon l'INSEE « Une résidence secondaire est un logement utilisé pour les week-ends, les loisirs ou les vacances. Les logements meublés loués (ou à louer) pour des séjours touristiques sont également classés en résidences secondaires. La distinction entre logements occasionnels et résidences secondaires est parfois difficile à établir, c'est pourquoi, les deux catégories sont souvent regroupées. »



ans. Les lits marchands sont occupés entre 14 et 15 semaines par an, ce qui est déjà peu, mais les lits non marchands sont quant à eux occupés entre 3 et 6 semaines. (Vlès, 2014, p.119).

Les résidences secondaires sont en croissante augmentation depuis 40 ans. Elles représentent 44 % des nuitées en station. Selon une étude Atout France réalisée par l'IPSOS en 2010; 45 % des propriétaires déclarent louer leurs biens : 20 % régulièrement, 12 % occasionnellement et 8 % ne le louent pas. Ainsi ce qui pose problème par rapport aux résidences secondaires, c'est le peu de semaines d'occupation de ces logements pendant l'année.

Le parc immobilier créé majoritairement au siècle dernier ne correspond plus aux standards d'aujourd'hui notamment par le fait que les logements sont trop petits. Le studio cabine développé dans les années 60 est aujourd'hui dépassé. L'immobilier en station est aujourd'hui un enjeu considérable et fait face à de nombreux problèmes que les acteurs ont préférés mettre de côté en construisant des logements neufs. *"La rareté du foncier et les faibles possibilités d'extension du fait des fortes contraintes environnementales engagent à une gestion plus économe de l'espace"* (Atout France, déc. 2015, p.15).

Ainsi selon Vlès, les stations de ski doivent faire face à deux enjeux :

- la nécessaire poursuite de la construction de résidences pour produire des lits chauds,
- la rénovation du parc ancien qui ne correspond plus aux attentes des clients.

La réhabilitation de l'immobilier de loisir a fait l'objet d'un dispositif « opération de réhabilitation de l'immobilier de loisir » (ORIL). Ce dispositif public a pour objectif d'entraîner la rénovation des logements touristiques. Il permet aux collectivités de verser des aides financières aux propriétaires pour la réhabilitation de leur logement. Ce dispositif demandait en contrepartie une mise en location du bien pendant une durée de 9 ans par le biais d'agence. En 10 ans, il a permis de réhabiliter 7 000 lits soit un peu moins de 1 % des lits touristiques. En effet, la mise en location pendant 9 ans est trop contraignante pour les propriétaires, ce qui explique son faible résultat (Atout France, déc. 215, p.53).

Il existe également des démarches publiques de réhabilitation par le biais des plans Etat/région.

Le privé réalise quant à lui également des projets de réhabilitation en achetant des biens, qu'il réhabilite puis revend (Vlès, 2014, p.120).

La réhabilitation de l'immobilier de loisir est une compétence qui relève de la collectivité locale selon la loi Montagne et le Code de l'urbanisme. Toutefois cette réhabilitation semble difficile. En

effet, elle engendre un coût important et nécessite un portage solide. L'enjeu des stations touristiques est ainsi de "faire la station sur la station". Il s'agit également de repenser les aménagements publics pour donner une place plus importante aux piétons. Les travaux initiés par les collectivités locales peuvent engendrer, par effet boule de neige, une dynamique de réhabilitation de la part du privé.

Si l'on considère la Commune d'**Allos**, elle se situe au-dessus de la tendance nationale avec 78 % de lits non marchands. Nous savons que ces lits non marchands comportent un nombre important de « lits froids » pour la commune (ils ne sont pas précisément quantifiés) qui ne génèrent pas de chiffre d'affaires.

*Hébergements marchands et non marchands*

*Commune d'Allos*

	Allos village	Le Seignus	La Foux	Total
Hébergements marchands	1 097	381	3 740	5 218
Hébergements non-marchand	3 755	3 155	11 715	18 585
Total	4 852	3 496	15 455	23 803

Fig.24 Office de tourisme du Val d'Allos, 2011

En ce qui concerne les types d'hébergements marchands à Allos, ils se décomposent ainsi :

*Typologie des hébergements marchands à Allos*

Typologie d'hébergements	Hôtel	Village vacances	Résidence de tourisme
Nombre d'établissements	8	1	5
Nombre de lits	124 chambres	240	2 191

Fig. 25 Source : INSEE 2016

Du point de vue des résidences on y trouve, comme partout ailleurs, une part très importante de résidences secondaires. Celles-ci sont concentrées sur La Foux ce qui s'explique par le fait que la station est plus importante.

### Typologie des résidences

	Allos village	Le Seignus	La Foux	Total
Nb de résidences principales	204	20	113	337
Nb de résidences secondaires	751	623	2 343	3 717
Nombre d'habitants	391	51	194	691

Fig.26

Office du tourisme du Val d'Allos, 2011

Sur le nombre de résidences secondaires seules 16 % font l'objet d'une mise en location. « Ce chiffre ressort des hébergements pour lesquels la taxe de séjour est reversée. C'est donc sans compter les locations "sauvages" »<sup>13</sup>

En ce qui concerne les « lits froids, la commune ne dispose pas de données précises mais pense se situer dans la moyenne nationale entre 30 et 40 %.

Enfin, pour ce qui est des logements à réhabiliter ce sont ceux construits dans les années 80 qui doivent l'être en premier selon les dires de Mme le maire. Mais selon le Directeur général de la commune « il n'y a plus aujourd'hui aucune opération de réhabilitation de l'immobilier de loisirs après différentes tentatives de « réchauffer » les lits froids, en 1999 (contrat d'objectifs), puis en 2004. En 2004 dans le cadre du Contrat de plan État/Région, le Pays Verdon Vaire Var avait obtenu un financement important sur la problématique du logement et de l'hébergement touristique sur son territoire »<sup>14</sup>.

La problématique du Val d'Allos revêtait un caractère particulier par la contradiction qu'il supportait depuis de nombreuses années entre son importante potentialité en lits touristiques et la diminution chronique de la qualité et de la quantité de ses lits banalisés et effectivement commercialisés.

Dans la continuité de l'étude réalisée par la commune d'Allos sur la banalisation de ses lits touristiques en 1999, et fort des conclusions de cette première démarche, le Comité de Pays a

---

13 Entretien du 13 juillet 2017 - Mme Le Maire

14 Entretien du 10 juillet 2017 - Directeur général mairie d'Allos

décidé de distinguer le cas du Val d'Allos de la démarche qui s'engageait alors sur l'ensemble du pays.

Une étude de faisabilité d'Opération de Réhabilitation de l'Immobilier de Loisirs et de Village Résidentiel de Tourisme (ORIL/VRT) a pu se mettre en place sur la Commune d'Allos. Elle a pu bénéficier pour cette tâche d'une subvention arrêtée à hauteur de 70 % de 38 000 € (les 30 % restant constituant l'autofinancement communal) qui ont principalement servi à recruter un chargé de mission pour une durée de deux années.

Sa mission était, outre l'étude de faisabilité du montage de l'opération, et en particulier de la future « Société de rénovation », le montage d'un produit « immobilier et financier » attractif pour convaincre une quantité de propriétaires suffisante et rendre ainsi l'opération équilibrée et la société viable.

*« Cette initiative n'a abouti à rien, faute de financement d'investissements clairement identifiés dans un contexte juridique compliqué à maîtriser, et parfois très flou... qui ont découragé le chargé de mission et les propriétaires potentiellement candidats pour la démarche »* (Directeur général , Commune d'Allos).

L'ensemble de ces éléments nous montre bien que le Val d'Allos est confronté à cette lourde problématique de l'hébergement de loisir et à la nécessité de dégager des hébergements marchands, condition essentielle à son équilibre financier.

#### ***1.4 Le changement climatique, nouvelle contrainte***

Aujourd'hui, le réchauffement climatique est avéré et une majeure partie de la planète est consciente de ses effets néfastes. Selon le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), le changement climatique correspond à une évolution dans le temps du climat. Cette évolution peut être naturelle ou due aux activités humaines. La Convention Cadre des Nations Unies (CCNU), établit une définition qui diffère de celle du GIEC. *"On entend par «changements climatiques» des changements de climat qui sont attribués directement ou indirectement à une activité humaine altérant la composition de l'atmosphère mondiale et qui viennent s'ajouter à la variabilité naturelle du climat observée au cours de périodes comparables"* (CCNU 1992).

La France possède le domaine skiable le plus grand du monde et qui accueille chaque année *"10 millions de touristes en hiver, dont 7 millions pratiquant les sports de glisse"* (Domaines

skiabiles de France, 2016). Le ski est ainsi la première source de revenus pour les territoires de montagne. Les stations de ski doivent leur existence à l'enneigement. Elles sont donc directement concernées et impactées par le changement climatique. Celui-ci a pour conséquence une augmentation des températures depuis les années 80. Le réchauffement climatique entraîne des températures et un enneigement qui varient très fortement d'un hiver à l'autre (Domaine skiable de France, 2016).

Le réchauffement climatique n'a pas eu pour impact une baisse des précipitations sous forme de neige, mais de déplacer la limite pluie/neige plus en altitude. Pour qu'une station soit viable on regarde sa fiabilité d'enneigement. La fiabilité de l'enneigement correspond à un enneigement du sol d'au moins 30 cm et cela pendant 100 jours consécutifs et au moins sept hivers sur dix. La limite pluie/neige était de 1 300 mètres pour les Alpes du Sud et 900 mètres pour les Alpes du Nord il y a 50 ans. Aujourd'hui, avec une augmentation moyenne de 1,5°C, elle est de 1 500 m pour les Alpes du Sud et de 1 200 m pour les Alpes du Nord. De ce fait, c'est souvent la partie basse des stations qui est touchée par un manque d'enneigement.

Les hypothèses sur les conséquences du changement climatique sont variables d'une étude à l'autre. Il ne s'agit pas dans ce mémoire de faire un compte rendu exhaustif des travaux sur le changement climatique, mais d'en connaître les grandes tendances. Pour cela nous nous basons sur les travaux du GIEC, qui regroupe plus de 20 000 études et 800 chercheurs avec notamment son cinquième rapport de 2013.

*Évolution projetée de l'augmentation moyenne des températures*

	Scénario	2046–2065		2081–2100	
		moyenne	plage probable <sup>c</sup>	moyenne	plage probable <sup>d</sup>
Évolution de la température moyenne à la surface du globe (°C) <sup>a</sup>	RCP2,6	1,0	0,4 à 1,6	1,0	0,3 à 1,7
	RCP4,5	1,4	0,9 à 2,0	1,8	1,1 à 2,6
	RCP6,0	1,3	0,8 à 1,8	2,2	1,4 à 3,1
	RCP8,5	2,0	1,4 à 2,6	3,7	2,6 à 4,8

Fig. 27 ©Cinquième rapport d'évaluation du GIEC

Le GIEC a réalisé quatre scénarios :

- RCP2,6 : scénario d'atténuation des rejets de gaz à effet de serre,
- RCP4,5 : scénario stabilisation des rejets n°1,
- RCP6,0 : scénario stabilisation des rejets n°2,
- RCP8,5 : scénario d'augmentation des rejets.

Le GIEC prévoit une augmentation des températures moyennes sur la période 2046-2065 de 1 à 2°C. Pour les activités de montagne, cela pourrait avoir de graves conséquences. En effet, la limite

pluie/neige augmente de 150 m de dénivelé par degré. Il faut également noter que selon météo France, les régions de montagne sont les plus touchées par le réchauffement climatique. La moyenne montagne située entre 1 000 et 2 000 m serait fortement impactée. Les objectifs de la COP 21, sont de limiter le réchauffement climatique en dessous de 2°C pour la fin du siècle. Or, cet objectif paraît déjà difficile à atteindre et les discours du président des États-Unis semblent revenir sur cet accord. Les États-Unis sont pourtant le second pays producteur de gaz à effet de serre du monde après la Chine.

Ainsi, le changement climatique semble un fait avéré, pourtant il est peu évoqué par les acteurs rencontrés sur la Commune d'Allos. Il semblerait que ces derniers soient conscients de son existence : "*le réchauffement climatique est une réalité*"<sup>15</sup> mais qu'il ne soit pas leur principale préoccupation. Ainsi, le terme de l'aléa est revenu souvent, le fait que certaines années il y ait de la neige et d'autres moins semble moins perceptible. Il semblerait que les canons à neige mis en place permettent de réduire l'aléa et donc la conscience du risque. "*Cette année, nous avons eu un bon enneigement grâce aux canons à neige*"<sup>16</sup>. Le Val d'Allos s'est doté effectivement de canons à neige permettant de couvrir 32 km de pistes sur les 130 km existants sur le Val d'Allos.

La question de l'échelle de temps semble être la différence entre le climat et les acteurs. "*L'évolution du climat s'appréhende sur une échelle de temps résolument différente de celle de la vie économique*" (ANMSM, 2015). Les acteurs économiques en montagne vont réfléchir sur une échelle de temps comprise entre 18 et 30 ans (temps d'une délégation de service public). Dans ce laps de temps qui est très court à l'échelle du climat, celui-ci ne va pas changer radicalement d'où cette difficulté des acteurs économiques à appréhender le phénomène. Cependant, il faut noter qu'ils prennent de plus en plus en compte les effets de ce changement climatique et essaient d'y pallier. Ainsi, les stations de ski ont investi en masse dans la neige de culture qui couvre aujourd'hui 30 % du domaine skiable français. À titre de comparaison, en Italie c'est déjà 70 % du domaine skiable qui est couvert, en Autriche 60 % et en Suisse 48 % (Indicateurs et analyses 2016 de L'observatoire français- [www.domaines-skiables.fr](http://www.domaines-skiables.fr)).

Même si la culture de neige apparaît indispensable au maintien de l'activité économique hivernale des stations, "*Le changement climatique constitue un facteur majeur de mutation de l'économie touristique hivernale*" (Hatt, 2011, p.107) dont il faudra bien tenir compte. Ainsi, les stations vont devoir développer leurs offres pour ne plus être tournées vers le tout ski.

---

15 Entretien du 10 juillet 2017 avec le Directeur général, Mairie d'Allos

16 Entretien du 13 juillet 2017 avec Mme le maire d'Allos

## 2. Les nouvelles tendances

Pour répondre aux problématiques d'un marché arrivé à maturité, du changement climatique, les stations ont adopté des stratégies d'adaptation. Nous allons analyser les nouvelles orientations choisies par les stations de ski afin de comprendre leur évolution.

### *2.1 La diversification de l'offre touristique comme stratégie d'adaptation*

Les stations font aujourd'hui face à plusieurs problématiques comme nous l'avons vu précédemment : le changement climatique, la maturité du tourisme du ski poussent les stations à diversifier leurs offres touristiques. Cette diversification n'est pas d'aujourd'hui et apparaît déjà dans les années 90, années qui vont constituer un bouleversement pour les stations de ski (Achin, Marcelpoil, 2009, p. 74).

Les années 90 vont en effet marquer un tournant pour le tourisme de montagne. L'offre arrive à maturité et stagne : environ 10 % de la population française part en station chaque hiver. C'est alors une grande désillusion au regard des statistiques qui prévoyaient une croissance de 10 % par an. Ces années vont également être marquées par des difficultés financières qui apparaissent pour de nombreuses stations : les années sans neige de 89, 90, 91 vont entraîner des pertes financières et la faillite de certains gestionnaires. En effet, l'argent perçu par la vente des titres pour les remontées mécaniques ne va pas permettre de rentabiliser les lourds investissements. C'est souvent les collectivités locales qui vont supporter ces déficits/emprunts pour pouvoir pérenniser l'activité du ski sur leur territoire. Ces difficultés financières vont remettre en question le modèle économique du "tout ski" sur lequel se sont développées une grande partie des stations (Achin, Marcelpoil, 2009, p. 75).

Les stations de ski font également face à un changement des pratiques. Les touristes ne souhaitent plus skier toute la journée : seule une partie du temps est consacrée au ski et le reste à d'autres activités (Perrin-Malterre, 2016, p. 6). Selon le Directeur de la Mairie d'Allos d'ailleurs « *les touristes ne vont plus aller en montagne pour la seule pratique d'un sport qui n'en est plus réellement un suite aux nombreuses innovations techniques* ». Cela sous-entend que les skieurs d'aujourd'hui ne sont plus des spécialistes de la discipline et que de ce fait ils ont bien d'autres attentes que le « tout ski ». Les séjours au ski sont également des vacances familiales, durant lesquelles on apprécie de se retrouver avec ses proches et il faut répondre aussi à cette demande. La clientèle va attacher de plus en plus d'importance « ...aux côtés ludique et émotionnel des activités" (Perrin-Malterre, 2016, p.1).

Cette diversification touristique sert plusieurs enjeux selon Achin et Marcelpoil. Il s'agit pour les grandes stations de haute montagne de "compléter leur offre hivernale". Pour les stations de moyenne montagne, l'objectif est autre, à savoir de développer un tourisme quatre saisons pour augmenter l'attractivité de leur territoire malgré des difficultés d'enneigement qui se font de plus en plus croissantes. Cette diversification sert également une stratégie de différenciation, les stations étant rentrées dans une logique de concurrence de plus en plus accrue sur le territoire français, mais également avec les pays européens : Espagne, Italie, Autriche, Suisse. Cependant, les stratégies de diversification des stations semblent relativement semblables car toutes proposent une offre similaire (Perrin-Malterre, 2016, p. 1). D'où la nécessité de se différencier pour faire face à la concurrence.

Cette stratégie de diversification va être soutenue dans les années 90 par les pouvoirs publics. A travers les plans État/Région. L'objectif étant d'accompagner les stations dans leur stratégie de développement en été mais également en hiver. Tout cela en prenant en compte les nouveaux enjeux du développement durable pour s'adapter aux contraintes du réchauffement climatique (Marcelpoil, François, 2008, p. 186). Le sixième plan État/Région en PACA par exemple, présente un grand axe de développement sur la diversification de l'offre touristique autour du ski (patinoire, circuits raquettes) et des activités d'été.

Cette diversification touristique va également entraîner une réflexion à une échelle plus importante que le simple territoire des stations. La réflexion est dorénavant menée à l'échelle d'une vallée, d'un territoire plus vaste (Achin, Marcelpoil, 2009, p. 84).

De ce fait, les stations sont amenées à repenser leur offre touristique en hiver. Le ski ne va plus être la seule pratique hivernale. Les sports de glisse se diversifient avec l'apparition du surf, de la patinette, le ski de fond, les raquettes, la création de snowpark...). D'autres activités voient également le jour : balade en chien de traîneau, en moto neige, rafting, parapente....

Les exploitants des remontées mécaniques vont également participer au développement d'une attractivité quatre saisons puisqu'ils vont faire fonctionner une partie de leurs équipements pendant la période estivale. Cependant, ces ouvertures représentent seulement 5 % de leur chiffre d'affaires et seulement 44 % des exploitants vont couvrir leurs charges fonctionnelles. L'ouverture de ces domaines est effectuée pour les piétons, les VTT et les luges d'été principalement (Domaine skiable de France 2016, p. 3).

Les stations de ski de la commune d'Allos vont elles aussi diversifier leurs offres et essayer de tendre vers une attractivité quatre saisons, l'objectif étant bien sûr d'augmenter la période



touristique afin de rentabiliser les équipements. La volonté du territoire est de ne plus avoir des espaces qui soient délaissés pendant les trois quarts de l'année. Il ne s'agit pas de remettre en cause ou de se détourner du ski mais de compléter cette offre. « *Le ski étant pour le territoire très important de par ses retombées économiques et le nombre de personnes qu'il fait vivre directement ou indirectement* »<sup>17</sup>.

La promotion touristique du territoire est gérée à l'échelle de la Communauté de communes « Alpes Provence Verdon Sources de Lumière », mais les communes gardent la compétence tourisme en proposant et finançant des offices de tourisme local. C'est sous la marque Val d'Allos qu'est promu le territoire et les stations de ski du Seignus et de la Foux. Ainsi sur le site du Val d'Allos deux onglets nous sont présentés : un pour les activités d'été et l'autre pour les activités d'hiver. Le territoire met ainsi en place deux processus : le complément de l'offre touristique en hiver et une diversification du tourisme en été.

En hiver, le territoire propose un domaine skiable relié à Praloup appelé « l'Espace Lumière ». Le domaine skiable du Seignus étant quant à lui accessible par navette. Cette liaison des domaines skiables de la Foux et de Praloup s'inscrit dans une logique de proposer des domaines skiables toujours plus étendus (50 km en l'espèce). En effet, le domaine skiable reste le premier critère dans le choix d'une station pour 33 % des touristes selon une étude de l'Observatoire des clientèles Savoie Mont-Blanc Tourisme.

---

<sup>17</sup> Entretien du 13 juillet 2017, Mme le maire, Allos

## Domaine skiable de l'espace des lumières



Fig.28

Source : Val d'Allos, Haut Verdon

Le domaine skiable du Val d'Allos propose également un snowpark et un espace snowwood où il est possible de faire du "hors piste" de manière sécurisée. La diversification de l'activité ski est marquée par la présence de pistes de ski de fond et de parcours en raquettes en aval du domaine skiable, sur les communes alentours. Plusieurs « pistes ludiques » sont proposées et sont accessibles avec le forfait ski (Ani-Crockett, Euréka quiz, Forest jump...). Le Val d'Allos propose également des activités complémentaires aux sports d'hiver : une infrastructure de luge multi saisons « Verdon Express », une école de conduite sur glace, des randonnées en scooter des neiges, à cheval. En outre elle accueille de grandes compétitions en hiver telles que le Scott' trail blanc ... Sur son site elle propose également de participer aux damages des pistes de ski. Ce panel d'activités est conçu pour plaire au plus grand nombre et satisfaire également les accompagnateurs qui ne skient pas. Pour la Commune du Val d'Allos, il s'agit de présenter une offre la plus compétitive possible pour tenter de rivaliser avec les autres stations des Alpes dont la renommée est souvent plus importante.

L'offre touristique estivale (autre que la randonnée) a débuté avec la création de la Base de loisirs en 1987 et du centre VTT en 1989. Le VTT de descente s'est fortement développé depuis les années 2000 (nouvelle offre en juillet 2017 le pump track) ; de prestigieuses compétitions et manifestations sont accueillies : Tribe 10000 (enduro VTT), trail du Val d'Allos, fête du cheval... La commune s'est tournée aussi vers la découverte culturelle de son patrimoine et propose des parcours thématiques, découverte du parc du Mercantour, du lac d'Allos...

La montagne est la deuxième destination l'été après la mer. Le Val d'Allos, la montagne d'une façon générale, est donc en concurrence avec la « la grande bleue ». La station se joue de cette concurrence en promouvant son territoire autour du slogan "Vos vacances naturellement climatisées".

*Base de Loisirs Allos*



Fig. 29 © Office de tourisme du Val d'Allos, Haut Verdon

La commune d'Allos comptant plus de 75 % de résidences secondaires, cette démarche d'attractivité « quatre saisons » a été mise en place pour rendre dynamique le territoire sur une période plus importante et éviter que la commune ne devienne un village fantôme en dehors de la saison de sports d'hiver.

Le Val d'Allos accueille notamment en été des compétitions telles que le Scott'trail, ce qui participe à faire connaître et développer l'attractivité de son territoire. Le VTT de descente s'est fortement développé depuis les années 2000 (nouvelle offre en juillet 2017 le pump track); de prestigieuses compétitions et manifestations sont accueillies : Tribe 10000 (enduro VTT), trail du Val d'Allos, fête du cheval... . La commune s'est également tournée vers la découverte culturelle de son patrimoine et propose des parcours thématiques, découverte du parc du Mercantour, du lac d'Allos...

Si l'on observe la fréquentation estivale sur le Val d'Allos à travers le graphique ci-dessous, nous constatons que la station est attractive aussi bien l'été que l'hiver (Cf Fig.21 p. 46). Ce qui pose

réellement problème ce sont les intersaisons d'où la nécessité pour la station de développer une activité sur ces périodes.

Taux de remplissage sur la saison estivale Commune d'Allos

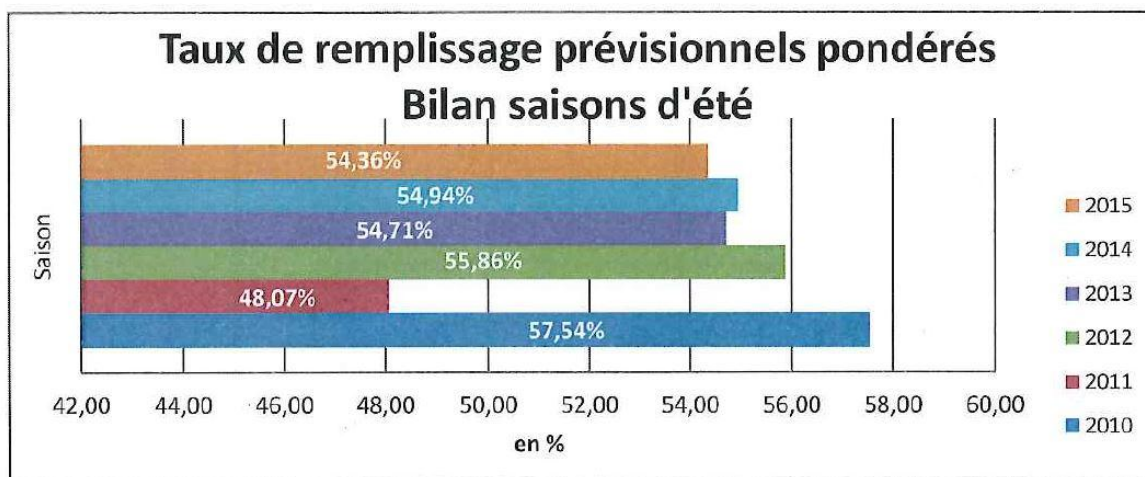


Fig. 30

Source Mairie d'Allos

Ainsi, les stations de ski comme nous l'avons vu, sont dans une dynamique de diversification. Cette diversification peut se limiter à compléter l'offre de ski afin de mieux répondre aux besoins de leur clientèle mais aussi d'attirer de nouveaux clients. C'est le cas des grandes stations. Les stations dites moyennes comme Allos mettent également en place une diversification de l'offre touristique pour développer une attractivité quatre saisons qui doit leur permettre d'atteindre un équilibre financier.

## 2.2 Vers un développement plus durable des stations

Les stations étaient très éloignées, dans leur conception, de l'environnement et de la durabilité. En effet, l'aménagement des stations de ski a été réalisé dans l'esprit de conquête de la nature et de domination de l'Homme sur celle-ci. Les stations se sont souvent implantées sur des sites vierges de toute urbanisation et à l'équilibre écologique fragile, équilibre dont on se souciait peu. Comme nous l'avons vu dans la première partie, la prise de conscience environnementale date des années 80-90. Ainsi le concept de durabilité va émerger et notamment lors de la conférence de Rio en 1992. Mais la notion de développement durable va apparaître réellement en station suite aux nombreux questionnements que soulève le changement climatique (François et



Marcelpoil, 2009, p. 101). Ainsi, des dispositifs se sont multipliés pour rendre les stations plus durables.

*Les différents dispositifs qui peuvent être mis en place en station  
dans le cadre du développement durable*

Nom	Type	Organisme référence	Champ d'application
Alpine pearl	Label	Association des perles alpines	Transport
Haute qualité environnementale (HQE)	Norme (NF)	Association HQE / CSTB	Bâtiment
Empreinte écologique	Indicateur	FRAPNA	Domaine skiable
Pro natura – Pro ski	Indicateur - monitoring	Fondation Pro natura – Pro ski	Domaine skiable
ISO 14001	Norme (ISO) - SME	ISO	Domaine skiable
Bilan carbone™	Indicateur	ADEME	GES collectivité
Guide « Pyrénées »	Guide	ADEME	Station touristique
Guide ENSAM Chambéry	Guide	ENSAM	Station touristique
Éco-guide des stations	Communication	<i>Mountain Riders</i>	Station touristique
Charte ANMSM	Contractuel	CNSAC	Territoriale

Fig.31

Source : François, Marcelpoil, 2009, p 104

La commune d'Allos a adhéré en octobre 2007 à la **charte du développement durable** établie par l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne en partenariat (ANMSM) avec l'**Ademe** et l'association **Mountain Riders**. Cette charte se décline autour de huit plans d'action :

1. Promouvoir un aménagement durable des territoires,
2. Développer une politique durable de l'habitat respectueuse du patrimoine architectural.  
Pour ce faire la commune d'Allos souhaite intégrer un cahier de prescription architecturale au règlement de son PLU.
3. Préserver les paysages et les espaces naturels.  
La commune fait partie du Parc national du Mercantour et à ce titre des actions sont menées avec celui-ci pour préserver les espaces naturels.
4. Promouvoir une gestion équilibrée des ressources: eau, énergie.
5. Favoriser des modes de déplacements performants et respectueux de l'environnement.
6. Développer les activités touristiques en veillant à leur bonne intégration dans les paysages et à leur gestion respectueuse de l'environnement.
7. Sensibiliser les différents usagers de la station pour les encourager à des comportements éco citoyens.

Le Val d'Allos a mis en place une piste de ski sur laquelle les clients peuvent découvrir et être sensibilisé à la faune locale.

8. Mettre en œuvre un système transparent d'application de la charte et du contrôle de son respect.

Pour mener à bien les différents axes, la commune a mis en place un référent local au sein du conseil municipal qui doit coordonner sa mise en œuvre, mais également une petite équipe avec des représentants de différents domaines : économique, social, environnemental.

En tout premier lieu, un diagnostic a été réalisé en 2010. Celui-ci a permis de fixer un plan d'action via la mise en place de "fiches d'action". Cette charte n'a pas encore fait l'objet d'analyses et de retours. Il est ainsi difficile de connaître les différentes actions menées et l'implication des communes qui y ont adhéré.

Le syndicat Mixte du Val d'Allos qui est en charge de l'aménagement et l'exploitation des domaines skiables du Val d'Allos est également concerné par l'aménagement plus durable des stations. Ainsi, *"l'optimisation de l'utilisation des ressources mobilisées est recherchée depuis plusieurs années, que cela soit vis à vis de l'environnement ou des coûts d'exploitation. Même s'il faut noter qu'au niveau paysage, pour une commune hébergeant une station de ski, la présence de remontées mécaniques et de pistes sur son territoire sont incontournables... Une attention particulière est apportée aux teintes, matériaux voire formes géométriques (quand cela est possible). Les terrassements de pistes font l'objet d'adaptation de terrain afin de respecter au mieux les modelés du terrain »*.<sup>18</sup>

Les aménagements des pistes de ski sont soumis à la réalisation d'une étude d'impact (Article L122-1 du code de l'environnement). Au sein de cette étude, l'impact environnemental des nouvelles infrastructures est analysé. Ainsi, le SMVA qui souhaite améliorer la liaison avec Praloup a dû réaliser une étude d'impact et celle-ci a écarté plusieurs scénarios du fait de leurs conséquences environnementales trop importantes.

Il semblerait que les stations de ski tendent vers un développement plus durable. Cependant, nous pouvons noter que le ski n'est pas une activité très écologique : utilisation de grandes quantités d'eau pour produire de la neige de culture, un nombre de touristes conséquent qu'il est difficile de sensibiliser et de contrôler dans ses comportements pas toujours écologiques... Ainsi,

---

<sup>18</sup> Entretien du 7 août 2017, Directeur général du Syndicat Mixte du Val d'Allos

malgré leurs efforts, encore beaucoup d'actions restent à mener et qui vont constituer un véritable enjeu pour le Val d'Allos dans les années à venir.

### ***2.3 Les prémisses de la réflexion sur les espaces publics afin d'améliorer l'image de la station***

Comme nous l'avons abordé précédemment, les stations de sport d'hiver lors de leur création ont été pensées pour une activité tournée vers le "tout ski" et non pour une utilisation les autres périodes de l'année. Les stations ont été construites sur le modèle du tout béton. Celui-ci est recouvert par la neige en hiver, mais les autres périodes de l'année les stations sont souvent peu attirantes et en opposition avec la nature qui les entourent. « *Ces espaces « bétonnés » sont connotés très négativement ; ils ne semblent pas rentrer dans l'univers de référence des vacances et de la station touristique* » (Hatt, 2011, p. 386).

La conception des stations de ski basée sur un urbanisme moderne fait aujourd'hui l'objet de nombreuses critiques. En effet, la prédominance de la voiture, le bétonnage important et les immeubles collectifs semblent aujourd'hui ne plus être en accord avec les attentes de la population. Le réaménagement des espaces publics qui ne sont plus en adéquation avec un tourisme quatre saisons constitue donc un des nouveaux enjeux pour les collectivités locales (Hatt, 2011, p 413).

Certaines stations conscientes de l'importance de l'aménagement de leurs espaces publics se sont lancées depuis quelques années dans leur réaménagement. Il s'agit notamment de repenser la place de la voiture et de mieux délimiter les espaces piétons (exemple de la station des Gourettes, Hatt, 2011).

La commune d'Allos commence elle aussi à se pencher sur le sujet du réaménagement des espaces publics de ses deux stations de ski. Pour cela la ville est en train de réaliser un réaménagement de la place centrale de la Foux d'Allos. La place est aujourd'hui vieillissante et la commune souhaite la rafraichir pour rendre ce lieu plus attractif, notamment l'été. La commande passée par la commune vise à réduire le bétonnage pour créer un lieu de vie plus convivial. Il ne s'agit pas de repenser le fonctionnement de la place mais de la moderniser et de sécuriser la circulation automobile à ses abords. Ce plan d'aménagement a été confié à l'architecte qui a conçu la place 30 ans plus tôt.

La place principale de la Foux d'Allos avant le réaménagement



Fig.32

Source : Anaïs Mellet

Plan de réaménagement de la Foux d'Allos (Annexe X pour plus de détail)

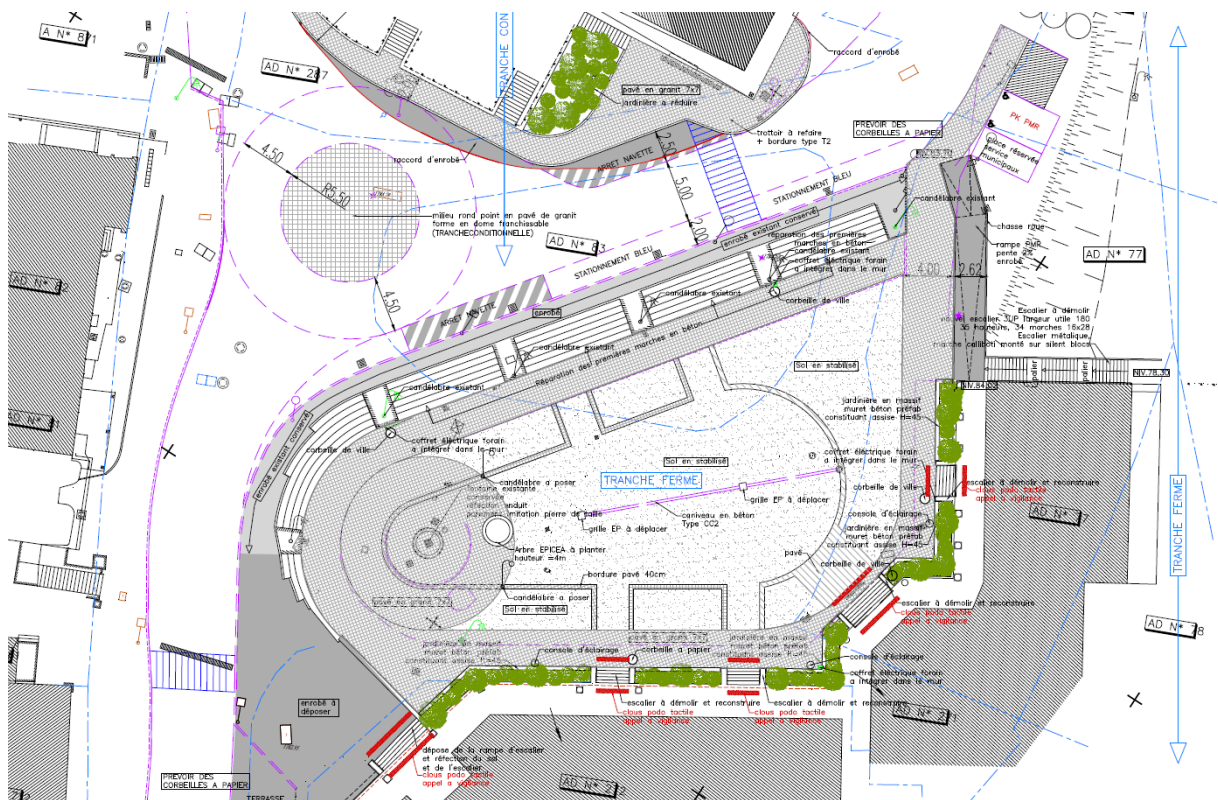


Fig.33

Source : Olivier Sabran, architecte DPLG



Le parti pris de ce projet est de rendre plus agréable la place en confortant son aspect de place de village. Sa structure est inchangée, elle garde les mêmes volumétries.

Les nouveaux aménagements consistent en l'implantation de jardinières en abords de la "halle marchande" entre les différents escaliers. La place sera agrémentée d'un épicea. Sur la station nous pouvons dénombrer peu d'aménagements paysagers. Il s'agit ainsi de ramener un peu de verdure à l'intérieur de la station. Les aménagements proposés sont situés en fond de parcelle et cela nous paraît important pour ne pas contraindre l'entretien du lieu en hiver (déneigement).

Le réaménagement de la place est également l'occasion de mettre aux normes d'accessibilité l'office du tourisme et la halle commerçante. Cet aménagement s'intègre donc dans l'agenda d'accessibilité programmé de la commune d'Allos. Cela se traduit sur le plan d'aménagement par une rampe d'accessibilité et la mise en place de clous podotactiles d'appel à la vigilance.

Le projet comprend une reprise de l'ensemble des revêtements. Le sol de la place actuellement en goudron est remplacé par du stabilisé. Il s'agit de permettre aux touristes estivaux de pouvoir jouer à la pétanque sur la place tout comme ils le feraient dans un village traditionnel. Les bords de la place qui sont actuellement en pavé sont rafraichis de même que les gradins dont les premières marches en béton sont réparées.

Afin de sécuriser les croisements des rues à l'angle Est de la place, il est décidé de créer un rond point franchissable. Les stationnements sont redessinés en abords de la place pour permettre l'accès aux différents commerces. Nous pouvons regretter que la ville n'ait pas pris la décision de limiter la place de la voiture surtout aux abords de la place : "la place était initialement prévue pour être piétonne et il aurait fallu qu'elle le reste"<sup>19</sup> Il aurait été effectivement important de supprimer ces stationnements sur la place même s'ils sont limités dans la durée (1 heure) car l'hiver les automobilistes ne respectent pas cette limitation et les véhicules se retrouvent bloqués du fait du déneigement. La voiture est une question centrale dans les deux stations puisqu'une fois que les touristes ont déchargé leurs valises, ils utilisent rarement leur voiture pendant la semaine. Ce qui pose aussi problème c'est le stationnement des skieurs qui viennent à la journée (Étude de circulation et de stationnement, 2005) et le fait que la grande majorité des stationnements existants sont privés, ils appartiennent aux copropriétés. L'intervention publique est alors très complexe dans ce domaine car elle se retrouve face à une multitude de décideurs potentiels qui n'ont pas forcément ni les moyens ni l'envie de participer à la

---

<sup>19</sup> Entretien du 26 juillet 2017 avec l'Architecte travaillant sur le projet

qualité des aménagements extérieurs. Nous voyons bien que cette question du stationnement est sujette à controverse : il en faut moins pour libérer l'espace mais toujours plus pour éviter les stationnements anarchiques. Allos est un rare cas de station qui propose un stationnement gratuit. Les hébergements loués le sont souvent avec la place de parking en supplément. Cela engendre des problèmes récurrents en cœur de station avec les personnes se stationnant de façon irrégulière sur ces emplacements loués.

La commune a également lancé une étude auprès d'un bureau d'études spécialisé pour repenser l'aménagement du front de neige de la Foux d'Allos. Malheureusement l'étude est en cours de réalisation et n'a toujours pas été transmise à la commune, nous n'avons ainsi pas pu l'inclure dans cette étude.

Même si ces aménagements sont effectués par « petites touches » afin d'étaler les investissements, il faut noter un début de réflexion pour repenser les espaces publics de la station. Ces aménagements ont un coût, ils sont financés par la commune puisqu'il s'agit d'aménagements publics et peuvent faire l'objet d'aide par la région ou le département.

Le problème du coût des investissements est récurrent pour les stations. Il est donc intéressant de se pencher sur les financements des nombreux équipements que requiert une station de ski et qui conditionnent leur devenir.

### **3. Quelles orientations de développement pour les stations du Seignus et de la Foux d'Allos.**

Les stations de la commune d'Allos sont donc confrontées à de nombreux enjeux. Elles se sont lancées comme nous l'avons vu précédemment dans une diversification de leur offre et quelques réaménagements urbains. Il semble important de se pencher sur les tendances de développement qui sont amorcées et de connaître la vision politique du territoire pour les prochaines années.

#### ***3.1 Une vision politique difficile sur le long terme pour Allos .***

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune d'Allos définit les orientations des projets d'urbanisme de la commune pour les quinze ans à venir. Nous allons analyser ici le PADD et le mettre en lien avec les entretiens réalisés avec les politiques et les techniciens de la commune. Ces analyses permettront de mettre en évidence les tendances de développement pour le territoire et plus particulièrement pour les stations de la Foux et du Seignus.

En ce qui concerne le tourisme, la commune souhaite, comme nous l'avons vu, développer une offre quatre saisons. *"Poursuivre la diversification de l'offre de loisirs et touristiques pour étendre les saisons touristiques (de deux à quatre saisons)"* (PADD, Allos, p.8). En effet, le tourisme d'hiver avec les deux stations de ski du Seignus et de la Foux permet de dynamiser le territoire de décembre à avril. Le tourisme d'été tend quant à lui à se développer de plus en plus avec notamment la présence de la base de loisirs. Il permet ainsi au territoire d'avoir une activité de juin à septembre, même si celle-ci est moins importante qu'en hiver. Par contre, en ce qui concerne l'intersaison, le territoire est peu attractif. *"A l'intersaison, les stations sont désertes, personne ne veut venir quand la neige fond et qu'il fait encore froid"*<sup>20</sup>. C'est cette période de l'année que la commune souhaite dynamiser. Pour cela elle a notamment en projet la création d'un centre aqualudique. Celui-ci devrait être accompagné d'un hôtel de luxe, d'un spa, de piscines... Il devrait être implanté en continuité du village d'Allos à proximité des équipements existants. Ce secteur fait l'objet d'une Opération d'aménagement et de programmation (OAP) que

---

<sup>20</sup> Entretien du 10 juillet 2017, Directeur général Mairie d'Allos

le bureau d'études est en train de réaliser. Il s'agit ainsi d'inclure le village dans l'aménagement d'un tourisme quatre saisons.

Il est aussi prévu de développer l'offre de randonnée en poursuivant "*la réhabilitation des sentiers remarquables pour des itinéraires de découvertes et de randonnées familiales*"(PADD, Allos, p.4). La commune d'Allos s'inscrit dans un cadre paysager et naturel remarquable au cœur du parc National du Mercantour, ce qui la rend très attractive. Il s'agit ainsi de proposer des randonnées qui soient accessibles à tous et notamment aux familles pour diversifier cette pratique.

En outre la commune souhaite mettre en valeur son patrimoine architectural et historique en identifiant et préservant "*le patrimoine bâti d'intérêt local (édifices religieux, éléments urbains comme les vestiges des remparts au sud du village d'Allos, lavoir...)*" (PADD, Allos, p.4). Identifier ces sites patrimoniaux permettrait de les mettre en valeur et de proposer des circuits aux touristes pour découvrir le patrimoine local. Cela répond aux attentes de plus d'authenticité. De nombreuses communes se sont déjà lancées dans ce type de démarche. Dans le cadre de cette valorisation du patrimoine, la commune souhaite "*protéger et réhabiliter le patrimoine rural : fermes, cabanons*" mais également "*protéger l'identité du centre ancien et des hameaux*" (PADD, Allos, p.4). La commune possède déjà un parcours permettant de découvrir le patrimoine local "Les Balcons aux Verdon".

Afin de répondre à une demande de retour aux sources, au terroir, la commune d'Allos a une volonté de "développer l'agritourisme<sup>21</sup> pour diversifier les sources de revenus des agriculteurs" (PADD, Allos, p.9). Cependant, il faut noter que le PLU ne permet pas de mettre en place des dispositifs pour atteindre cet objectif. La commune devra plutôt mener une politique de promotion de ce modèle auprès des agriculteurs.

Ainsi par l'ensemble de ces démarches nous pouvons voir une volonté de diversifier les pratiques touristiques qui sont déjà nombreuses à Allos. La finalité étant d'assurer une activité touristique à l'année et de ne plus avoir des hébergements qui restent inoccupés pendant la grande majorité du temps.

La commune souhaite également diversifier son économie pour ne plus être tournée vers le tout tourisme. Il s'agit ainsi de valoriser les ressources locales telles que le bois. Pour cela elle veut

---

<sup>21</sup> L'agrotourisme en France peut être considéré comme l'ensemble des pratiques qui sont exercées à la ferme. Celles-ci englobent l'hébergement à la ferme, la restauration tel que la dégustation des produits locaux chez les agriculteurs ou encore la vente directe.

"poursuivre une gestion durable de la forêt permettant de développer la filière bois" (PADD, Allos, p. 9). À ce titre la commune incite "à l'installation de réseaux de chaleur ou de chauffage bois, privilégiant la ressource locale" (PADD, Allos, p. 9). Elle envisage aussi le développement des activités agricoles. Pour cela la commune veut favoriser "l'accès aux terres pour les agriculteurs permanents" (PADD, Allos, p. 8). Il s'agit aussi de favoriser les circuits courts d'approvisionnement de produits locaux ce qui implique effectivement d'encourager l'implantation de nouveaux agriculteurs pour répondre à la demande.

Dans une logique de réduction de la consommation d'espace et pour coller aux objectifs de la loi Alur la commune a pour objectif "d'enrayer l'implantation de l'habitat diffus et l'étalement urbain en fixant des limites et des coupures d'urbanisation durables pour protéger les paysages, la biodiversité et l'agriculture et afin de réduire de façon significative la consommation des espaces agricoles et naturels" (PADD, Allos, p. 5). Il faut cependant noter que ce n'est pas propre à la commune mais une obligation qui découle de la Loi Montagne de construire en continuité de l'urbanisation existante.

Ce qui nous intéresse plus particulièrement c'est la volonté de la commune de "*Privilégier des espaces de stationnement à l'extérieur des zones urbanisées mais à proximité directe des itinéraires piétons pour rejoindre les centres d'intérêt et ainsi libérer les espaces publics dans les centres de vie tout en réduisant les nuisances (déneigement...)*" (PADD, Allos, p. 9). En effet, cela laisse sous entendre une plus grande place pour les aménagements piétons dans le centre du village mais également dans les deux stations de ski. Pourtant, avec le réaménagement de la place centrale de la Foux d'Allos, la commune ne s'inscrit pas dans cet objectif en conservant le stationnement le long de celle-ci. En ce qui concerne l'architecture, la commune souhaite éviter de produire de petits chalets individuels, des maisons secondaires qui sont dites d'une architecture néo-régionale. Elle veut que les logements soient "*respectueux de l'architecture de montagne typique du sud des Alpes dans les nouvelles opérations, en particulier en accroche avec les tissus anciens*"(PADD, Allos, p. 4). La commune souhaite favoriser le développement d'une nouvelle forme architecturale qui correspond à de grands chalets collectifs composés de plusieurs appartements. Tout cela dans une logique de production de lits chauds. Il s'agit ainsi de « *limiter le développement des résidences de tourisme "classiques" et favoriser les lits chauds/banalités sous d'autres formes urbaines (grands chalets...), dans le cadre d'opérations maîtrisées en particulier sur Allos/Le Seignus (et ainsi pérenniser les remontées mécaniques)* » (PADD, Allos, p. 8).

En effet, comme nous l'avons analysé précédemment, la problématique des lits froids à Allos et des résidences secondaires est essentielle. Il s'agit donc de produire des lits chauds pour permettre d'accueillir un nombre supérieur de personnes qui vont utiliser les remontées mécaniques en hiver et ainsi pouvoir rentabiliser les investissements entrepris sur le domaine skiable.

Pour les années à venir, l'objectif est de renforcer la centralité du **village d'Allos**. Pour cela notamment la commune souhaite créer des résidences principales pour "*assurer une vie sociale et une dynamique commerciale toute l'année*" (PADD, Allos, p. 12). Cependant, le village présente une grande offre de logements en résidences secondaires : 95 % selon le PADD ce qui constitue comme nous l'avons dit une problématique. Par ailleurs, la commune souhaite "*maintenir les espaces à vocation de loisirs dans le cœur du village, en bord de cours d'eau : espace luge, plan d'eau, accrobranche, terrains de sport...*"(PADD, Allos, p. 12).

Par ailleurs il est prévu de réhabiliter l'immeuble le « Soleiadou » pour créer des logements accessibles à proximité des commerces, services et équipements publics.

Les volontés de la commune en ce qui concerne le développement du **Seignus** sont de "*positionner le Seignus comme la station du village d'Allos, en complémentarité avec les équipements du village*". Il s'agit ainsi de faire du Seignus une petite station de "haut standing". Pour cela la commune souhaite mettre en place une diversification du tourisme pour tendre vers une attractivité quatre saisons sur ce secteur qui propose en hiver un domaine skiable de 50 km et en été, une utilisation des remontées mécaniques pour la pratique du VTT. Elle souhaite ainsi mettre en place une « *offre originale et/ou haut de gamme (activités sportives de pleine nature – VTT, randonnée familiale ou sportive type parcours de trails ou d'orientation –en profitant notamment de son altitude modeste, découverte patrimoniale et culturelle...)* » (PADD, Allos, p. 13).

Le Seignus souffre d'un manque d'organisation spatiale, pour y remédier la commune veut améliorer sa lisibilité par une « *meilleure hiérarchisation des voies, une urbanisation qui permet de recoudre les différentes entités entre elles pour renforcer la centralité de la station en toute saison* » (PADD, Allos, p. 13). Cela se traduit par une urbanisation entre le Seignus haut et le Seignus bas afin d'avoir une continuité entre les deux sites. L'urbanisation souhaitée par la commune se veut de qualité avec la création de gros chalets collectifs. Une coupure d'urbanisation sera conservée entre les deux entités pour permettre de garder une vue dégagée et préserver l'identité de « hameaux » du Seignus haut. Ainsi, dans le PLU c'est environ 2 ha qui sont urbanisables au Seignus. Cette urbanisation doit être développée en « *cohérence avec le*

*projet de piste de liaison entre le Seignus et la base de loisirs du village* » (PADD, Allos, p. 13). Il s'agit également de recréer une centralité autour du front de neige en attirant des commerces supplémentaires. La question du développement futur du Seignus reste entière. En effet, ces emplacements sont depuis de nombreuses années non bâtis et aucun promoteur n'est venu se positionner. « *Les aménageurs ne viennent plus investir dans les stations qui se situent en dessous de 1800 mètres* »<sup>22</sup>. La baisse des surfaces urbanisables et le regain d'attractivité des petites stations de ski permettra peut être au Seignus un développement tel que le conçoivent les élus.

En ce qui concerne les déplacements, la commune d'Allos souhaite « poursuivre l'aménagement de parkings en entrée de station pour apaiser le centre et le front de neige ». Afin de monter en gamme et de créer du lien, sont prévus des cheminements doux entre les différentes entités du Seignus qui permettront de rejoindre facilement le front de neige. La volonté finale est de limiter la place de la voiture au sein de cette petite station.

La Foux n'a pas connu le même développement et son "urbanisation est achevée"<sup>23</sup>. L'enjeu est donc de "*finaliser l'urbanisation de la Foux avec l'extension en entrée sud à vocation résidentielle et de tourisme et définir les limites durables de l'enveloppe urbanisée*" (PADD, Allos, p. 13). Ainsi les changements majeurs porteront sur une réorganisation des espaces publics. L'aménagement de ces espaces à la Foux, comme nous l'avons vu précédemment, semble essentiel pour augmenter son attractivité et cela surtout pendant la période estivale (limiter la place du béton, paysager l'espace). La commune souhaite ainsi « *créer et qualifier les espaces publics et l'interface entre espaces publics et espaces privés (en particulier au nord de la Foux)* » (PADD, Allos, p. 14).

Le stationnement et les circulations constituent un enjeu important pour la station de la Foux. Il est prévu "*d'aménager des espaces de stationnements mutualisés pour libérer l'espace public dans la Foux, améliorer la circulation et ainsi réduire les nuisances comme le déneigement par exemple*" (PADD, Allos, p. 14).

Un des aménagements qui est en cours d'étude est celui du Front de Neige. En effet, le front de neige existant manque de lisibilité. Il est en effet coupé par une route. Son réaménagement de manière "*qualitative et attractive semble ainsi essentiel pour une bonne lecture de l'espace*". Ce manque de visibilité est pointé dans le PADD qui souhaite l'améliorer notamment à l'entrée des pistes.

---

<sup>22</sup> Entretien du 10 juillet 2017

<sup>23</sup> Entretien du 10 juillet 2017

La question de la réhabilitation de l'immobilier de loisir semble également essentielle. Elle est abordée de façon superficielle dans le PADD au sujet de la réhabilitation des « *Chauvets pour remettre ces logements locatifs sociaux sur le marché locatif, avec le confort adéquat (chauffage...)* pour inciter l'accueil de saisonniers » (PADD, Allos, p. 14).

À la lecture du PADD, nous pouvons déplorer le manque de réflexion sur la réhabilitation des immeubles existants pour créer des lits chauds. De fait, les constructions neuves étant limitées, la commune va devoir inévitablement se positionner sur la réhabilitation du parc immobilier. De plus, avec la loi Montagne 2, cette réflexion sur la réhabilitation de l'immobilier de loisir devient essentielle.

Nous pouvons ainsi constater que la période des grands aménagements est passée. Le Seignus dispose d'une marge de développement de par la présence de nombreuses zones urbaines ou à urbaniser. Il fera également l'objet de nouveaux aménagements afin de limiter la place de la voiture. Comme nous l'avons dit précédemment, il s'agit de positionner le Seignus dans le « haut de gamme ». La Foux a quant à elle doit être la station familiale. Pour cette dernière son développement est terminé et les nouvelles constructions seront ainsi réalisées à la marge. Il s'agit alors de repenser les aménagements publics pour rendre l'espace plus lisible et attractif pendant la période estivale.

Pour conclure, nous pouvons remarquer que le positionnement politique pour définir l'évolution de ces deux stations n'est pas tranché. Les orientations du PADD sont généralistes et les aménagements prévus sont réduits.

### ***3.2 Une forte part d'investissement publics dans les domaines skiables, mais jusqu'à quand ?***

Le Syndicat mixte du Val d'Allos (SMVA) a pour l'objet l'aménagement et l'exploitation des domaines skiables du Val d'Allos (La Foux d'Allos, Le Seignus et le stade de neige du Pré de la Porte). Le SMVA est financé à 55 % par le département des Alpes de Haute Provence et à 45 % par la Communauté de Communes Alpes Provence Verdon (CCAPV). En 2016, la CCAPV a versé au syndicat mixte 500 000 €. Actuellement c'est la CCAPV qui a la compétence neige, la décision sur la conservation de cette compétence doit être définie avant le 31 décembre 2017, sinon c'est la commune d'Allos qui devra assumer cette compétence et ainsi les financements qui vont avec.



Le SMVA finance l'ensemble des équipements des stations du Val d'Allos. Ces investissements portent sur la création de pistes de ski, la création de nouveaux télésièges. En ce qui concerne l'exploitation des domaines skiables, le SMVA l'a confiée au travers d'une Délégation de Service Public à la société Val d'Allos Loisirs Développement (VALD) pour la période 2008 à 2021. Ainsi c'est la société du Val d'Allos Loisirs Développement qui assume les charges d'exploitation des différents équipements. La société VALD verse une redevance fixe de 200 000 € à laquelle s'ajoute une redevance complémentaire en lien avec les investissements réalisés par le SMVA. Cette redevance complémentaire a été fixée par des contrats de plan. Pour le premier contrat de plan de 2008-2013 cette redevance complémentaire atteignait environ 450 000 €. Pour le deuxième plan le contrat prévoyait une redevance complémentaire de 900 000 €. Mais en 2016, la société VALD a été mise sous procédure de sauvegarde. Suite à cela, un avenant à la délégation de services publics a été signé, la redevance délégataire s'élève dorénavant à 100 000 € et la redevance complémentaire a été supprimée.

La SMVA a pour projet, en ce qui concerne « l'Espace Lumière » (180 km de pistes), de moderniser la liaison entre le domaine de Pra loup et celui de la Foux d'Allos (création de nouvelles pistes plus accessibles aux skieurs, équipement plus performant en remontée mécanique) de façon à garantir un nombre de jours d'ouverture le plus proche de celui de la station de la Foux d'Allos. En effet, quand la liaison est fermée pour faute d'enneigement, le domaine de la Foux perd la moitié de ses skieurs<sup>24</sup>. Ce projet a fait l'objet de différents scénarios par un bureau d'études spécialisé qui a également effectué une étude d'impact de ceux-ci. Aujourd'hui, la commune d'Allos et le SMVA sont en désaccord sur le projet. Il s'agit d'un lourd investissement de plus de 18 millions d'euros financé par le SMVA. Ces désaccords sont dus au fait que la commune d'Allos craint que la CCAPV ne conserve pas la compétence neige car celle-ci doit être renégociée avant le 31 décembre 2017. Si le projet se réalise, la subvention d'équilibre à la charge de la CCAPV avoisinerait les 1,5 millions par an pendant 20 ans. Dans le cas où la CCAPV ne conserverait pas cette compétence, ce serait à la commune d'Allos de prendre en charge la dépense et de donner cette subvention d'équilibre au SMVA. Pour faire face à cette dépense, la commune devrait augmenter sa fiscalité de plus de 60 %<sup>25</sup> (Annexe 4 : lettre ouverte aux habitants d'Allos).

Ces différents désaccords soulèvent la problématique du financement des stations de ski. En effet, les infrastructures du domaine skiable sont largement financées par l'argent public des

---

24 Entretien du 10 juillet 2017

25 Propos tenus par Mme le Maire d'Allos lors de la réunion du SMVA le 20 mars 2017

collectivités locales. "Les remontées mécaniques sont considérées en France comme étant un service public de transport de personnes."(Domaine skiabiles de France, 2011). La collectivité peut ainsi gérer cette compétence en régie ou faire une délégation de service public.

Face à ces difficultés de gestion que rencontrent bon nombre de stations, nous pouvons nous demander si les investissements vont pouvoir perdurer dans le contexte actuel, avec un État dont le souci est de réduire le déficit ce qui engendrera inévitablement une baisse globale des dotations aux collectivités locales.

Certaines stations ont déjà fermé leurs portes faute de financement. Il s'agit de petites stations qui étaient en grande difficulté financière et pour lesquelles les pouvoirs publics ont décidé de suspendre toute subvention. C'est ainsi le cas de la station de Valdrôme petite station de la Drôme. Le conseil départemental Drôme-Ardèche a fermé la station en 2015 pour réaliser des économies. Il a décidé de réduire les financements accordés aux stations de ski qui s'élevaient à 1 million d'euros par an. En effet, toutes les stations qui se situent dans la Drôme sont déficitaires. La station de Valdrôme étant davantage rentable lors de la période estivale, il a donc été décidé de privilégier cette période. Le département a pu ainsi reporter ses investissements sur deux autres stations de sport d'hiver : Font d'Urle et Col de Rousset (Nathalie Rodrigues, 2015).

Ainsi, face au changement climatique, à une maturité du tourisme de montagne et une concurrence accrue entre les stations le futur des petites stations de montagne ne semble pas garanti. Nous avons remarqué que le financement de ces stations grandement réalisé par les collectivités locales semble difficilement soutenable pour les petites stations déficitaires. Cependant, il semblerait que ces petites stations soient celles qui ont connu la plus grande croissance sur la période de 2006 à 2016 : + 0,7 % (Domaines skiabiles de France, 2016). L'avenir de ces stations dépendra ainsi de leur rentabilité qui est très aléatoire en fonction des domaines skiabiles.

## Conclusion partie 2

---

Comme nous venons de l'analyser, les stations de ski sont aujourd'hui rentrées dans une nouvelle ère. En effet, le tourisme du ski est aujourd'hui arrivé à maturité et de ce fait, les stations peuvent difficilement espérer augmenter leurs journées skieurs. Les stations du Seignus et de la Foux n'échappent pas à cette tendance. En conséquence, elles sont rentrées elles aussi dans une logique de concurrence avec d'autres destinations.

Les stations font également face aujourd'hui aux changements climatiques qui entraînent une variation de l'enneigement. Afin de réduire cet aléa elles se sont lancées dans des investissements pour équiper leur domaine skiable de canons à neige sur les parties basses de celui-ci. Il semble que pour les stations de la Foux et du Seignus qui disposent d'un domaine skiable situé entre 1 500 et 2 600 mètres, le changement climatique ne soit pas la préoccupation principale des acteurs qui, grâce à la neige de culture, ont réduit l'impact de cet aléa climatique. Pour l'instant il semble qu'il y ait un certain déni de la part des acteurs d'Allos face à ce changement et ses conséquences.

Par ailleurs, est aussi posée la question de l'immobilier de Loisirs. Cette problématique est aujourd'hui inhérente aux stations qui ont été construites il y a presque 100 ans et dont la majeure partie du parc immobilier date des années 80-90. Ce problème va devoir être traité de manière plus approfondie par les collectivités locales qui ont l'obligation, suite à la Loi Montagne 2, de faire un inventaire, dans leurs documents d'urbanismes (PLU(i), SCOT), des réhabilitations à effectuer.

Face à ces impondérables, les enjeux sont donc aujourd'hui de diversifier l'offre touristique pour ne plus se tourner vers le "tout ski" qui a façonné les stations de ski jusqu'au modèle de quatrième génération. Ainsi, cette diversification va servir plusieurs enjeux : d'une part développer un complément de l'offre ski pour se démarquer des autres stations dans une logique de concurrence. D'autre part, il s'agit de diversifier le tourisme pour tendre vers une attractivité quatre saisons et ainsi rentabiliser les équipements sur le reste de l'année si les hivers sont trop cléments.

Afin d'attirer toujours plus de touristes au sein des stations pendant la période estivale, les tendances en cours sont un réaménagement des espaces publics pour que ces stations, souvent désertes en été et très bétonnées, soient plus attractives. La station de la Foux s'intègre

totalemment dans cette démarche de réaménagement de ses espaces publics. En effet, les possibilités de constructions nouvelles étant limitées, la commune se doit de travailler à la fois sur la réhabilitation de l'immobilier existant et sur l'aménagement de ses espaces publics pour face aux stations de grande renommée.

Le Seignus tend quant à lui vers de plus grands développements, la station possédant encore des possibilités d'extension. Il s'agit ici de travailler sur son image pour qu'elle devienne une station village plus « haut de gamme ». Pour cela la commune souhaite développer les équipements et repenser les aménagements pour créer une cohérence.

La vision politique sur le devenir de ces stations est incertaine. En effet, les aménagements de ces stations sont coûteux pour les collectivités. De plus, les différends entre le syndicat mixte et la commune semblent être un frein à leur développement.

## Conclusion générale

Les stations de ski sont arrivées à un tournant de leur vie. Elles se sont développées pendant près d'un siècle mais aujourd'hui il semblerait que les enjeux actuels les poussent à se tourner vers un nouveau modèle touristique, urbain et architectural qui ne sera plus exclusivement basé sur le tout ski. Face à une maturité de l'offre, à l'instar d'un produit de consommation courante, elles arrivent à un point de rupture où il faut innover et se diversifier pour enclencher une nouvelle dynamique, leur permettant de faire face aux enjeux actuels.

Les stations de sports d'hiver sont des systèmes urbains qui se sont développés tout comme les villes en suivant les mouvements architecturaux et urbanistiques. Elles sont ainsi, en fonction de la date de leur création, issues plus ou moins d'un modèle. Tout comme les villes, elles sont nécessairement en évolution. Elles ont connu des agrandissements et des réaménagements internes qui vont être en lien avec les modèles de l'époque. Les stations intégrées par exemple peuvent clairement être identifiées comme appartenant à un modèle de par l'aménagement d'ensemble qui a été réalisé. Le reste des stations semble plus difficile à classer. Elles sont souvent la résultante d'une évolution influencée par différents courants. Leur construction au siècle dernier, laisse apparaître des problématiques. L'immobilier de loisir est aujourd'hui vieillissant et composé majoritairement de résidences secondaires souvent sous occupées et qui ne permettent pas de faire fonctionner le système économique basé sur la vente de remontées mécaniques. Le fonctionnement urbain semble lui aussi ne plus répondre aux attentes d'une attractivité quatre saisons. En effet, elles sont majoritairement issues d'un modèle fonctionnaliste où le béton avait une grande place. Il s'agissait à l'époque notamment de montrer la domination de l'Homme sur les éléments. Ainsi les espaces urbains semblent aujourd'hui ne plus répondre aux pratiques et les stations se lancent dans des réaménagements. Il faut également souligner que la phase de construction est terminée et leur potentiel de croissance limité (contraintes physiques et évolutions réglementaires). Les stations ont ainsi une impérieuse nécessité de retravailler l'existant. La requalification de l'immobilier de loisir identifiée par la nouvelle loi Montagne va obliger les communes à se concentrer sur l'amélioration de l'existant avant de réaliser des constructions neuves. Certaines stations comme la Gourette ont déjà pris le train en marche. Les stations du Seignus et de la Foux vont dans ce sens avec moins d'envergure. Elles sont conscientes des enjeux. La station du Seignus tend vers le développement d'une station verte avec notamment sa liaison par téléphérique avec le village ce qui est un réel atout pour elle. La commune commence à penser les réaménagements urbains et le travail sur la reconnexion des

espaces et leur harmonisation pour plus de lisibilité. La Foux tend quant à elle vers un réaménagement par "touches" de ses espaces publics et un travail sur la fin de son enveloppe urbaine pour créer des limites. Les problèmes de gouvernance nuisent au développement des deux stations. Le financement de ces équipements par le public pose la question de la poursuite de ce modèle dans une logique de baisse du budget de l'État et des dotations aux communes. Les investissements nécessaires sont de plus en plus importants pour rester compétitifs et proposer de perpétuelles innovations.

Bon nombre de stations cherchent à diversifier leurs offres touristiques pour tendre vers une attractivité quatre saisons. Cela est une stratégie d'adaptation pour rentabiliser les investissements et ne plus être confronté à la désertion des stations pendant les trois quart de l'année. Elle répond également à une demande des clients qui ont changé leurs pratiques et skient moins longtemps sur une journée. Cependant le ski est toujours pour les stations l'activité principale et cette diversification ne la remet pas en cause. Les changements urbains semblent quant à eux répondre à cette attractivité quatre saisons pour modifier l'image des stations leur permettant ainsi d'être accueillantes en dehors de la période hivernale. Le Seignus et la Foux ont mis en place un développement 4 saisons qui les rendent attractives. Allos a d'ailleurs reçu des fonds européens afin de développer l'activité VTT. On peut toutefois regretter que les acteurs soient encore en phase de déni sur la problématique de l'enneigement.

Comment les stations de petite et moyenne montagne vont-elle faire face au changement climatique ? Si l'on se tourne vers l'Europe, les stations françaises sont à la traîne par rapport à leurs concurrentes Suisses et Autrichiennes qui ont développé des stations plus vertes intégrant les principes du développement durable et des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Certaines stations ont fait l'objet de fonds Européens par des appels à projet : Les Perles Alpines par exemple. La station de Werfenweng en Autriche a ainsi pu mettre en place une croissance verte. Il s'agit d'une station pilote pour l'Europe avec une mise en place de transports respectueux de l'environnement. L'office de tourisme propose ainsi un dispositif incitatif pour permettre aux vacanciers de laisser leur voiture et d'emprunter des bus roulant au Gaz, des traineaux... (Public Sénat, 2010). Il semblerait donc intéressant de questionner le futur de nos stations par rapport à nos voisines européennes en avance sur le développement durable et la croissance verte.

Ainsi les stations sont confrontées à une double problématique : se développer et en même temps préserver l'environnement face à une demande de plus en plus tournée vers l'écotourisme. Les stations de ski sont entrées dans une période de mutation. Elles sont conscientes de tous ces enjeux mais n'ont pas passé le cap de mettre en place un nouveau modèle qui ne sera peut être plus basé sur le ski. L'image du ski est tellement forte que l'on a du mal à imaginer une station

sans cette activité principale. La viabilité des petites et moyennes stations sera fonction de leur capacité d'adaptation. La prise de conscience et le temps de mutation peuvent prendre plusieurs années et il ne faudra pas « rater le train ». Comment ces stations vont-elles amorcer le changement ? Quel accompagnement vers ce changement devra être mis en place pour les y aider ? Faudra-t-il changer l'appellation « station de ski » par "station de montagne" ? Le Val d'Allos par le choix de cette dénomination n'a-t-il pas déjà anticipé ce changement ?

# BIBLIOGRAPHIE

## Ouvrages

- ▶ Annette Ciattoni Yvette Veyret, *Géo-environnement*, Armand Colin, (3ème édition), 2011, 265 p
- ▶ Cobin Alain., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage*, Aubier, 1988, 411 p
- ▶ RHONE-ALPES INVENTAIRE DU PATRIMOINE, *Stations de sports d'hiver, Urbanisme et Architecture*, Lieux Dits éditions, (2ème édition revue et corrigée), 2014, 272 p
- ▶ ROGER Alain, *Court traité du paysage*, Gallimard, 1997, 210 p
- ▶ Toulhier Bernard, *Architecture des loisirs en France dans les stations thermales et balnéaires (1840-1939)*, Presses universitaires François-Rabelais, 2005, p 220-223
- ▶ Vlès Vincent, *Métastases : Mutations urbaines des stations de montagne. Un regard pyrénéen*, Presses Universitaires de Bordeaux, 2014, 176 p
- ▶ Vlès Vincent, *Tourisme*, in PASQUIER R., GUIGNER S., COLE A. (dir). Dictionnaire des politiques territoriales Paris, Presses de Sciences Po, 2011, p. 482-488.

## Articles de journaux

- ▶ NC, «Juridique et institution : Le plan Neige, Un plan qui s'est déroulé « presque » sans accroc...», dans le magazine Montagne Leader, 13 février 2014
- ▶ Delieul Bernard, « Histoire du Val d'Allos, dans Bulletin *Municipal*, "L'écho de Rochecline", n°7, décembre 2009
- ▶ Rousseau Nicolas : "La compétitivité des stations passe par l'investissement", interview de Reynaud Laurent (Domaines skiabiles de France), dans *Acteurs de l'économie de la tribune*, 12 février 2016



- SERRAZ Gabrielle, «L'héritage du Plan neige. En 1964, la France lançait un grand programme d'aménagement des stations. Avec quelques ratés... », dans le journal Libération, 29 décembre 1998.
- Nathalie Rodrigues, Fermeture partielle des stations de montagne de Lus-la-Jarjatte et Valdrôme, France Bleu Drôme-Ardèche mardi 21 juillet 2015
- Sébastien Bracq, Décryptage de l'acte II de la loi Montagne, LLC Associé et Avocats, 17 février 2017

### Articles scientifiques

- Barussaud Marie, «Le développement touristique de L'Alpes-d'Huez», dans *Revue de géographie alpine*, tome 49, n°2, 1961. p. 275-292.
- Clairet Vanessa, « La ville moderne : l'utopie d'un Art total », dans revue *Cité*, 2010, n° 42, p. 69-76.
- Guérin Jean Pierre, Gumuchian Hervé, «Mythes, tourisme hivernal et aménagement de l'espace : l'exemple de la station intégrée, dans *Revue de géographie alpine*, tome 65, n°2, 1977. p. 169-179.
- George-Marcelpoil E., François H., «*De la construction à la gestion des stations : l'émergence de logiques de groupes dans la vallée de la Tarentaise*», dans la Revue de Géographie Alpine, 2013, n° 100 (3), 10 p.
- C. Achin, E. George-Marcelpoil. Sorties de piste pour la performance touristique des stations de sports d'hiver. *Tourisme & Territoires*, 2013, 3, p. 67 - p. 92.
- Emmanuelle Marcelpoil, Hugues François« Les processus d'articulation de proximités dans les territoires touristiques. L'exemple des stations de montagne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 2008/2 (juin), p. 179-191.
- Indicateur et analyse, Domaines skiables de France, Octobre 2016, 8 p
- Domaines skiables de France, Économie de gestion des domaines skiables, septembre 2013, 52 p

- › François Hugues et George-Marcelpoil Emmanuelle, Développement durable des stations de montagne : état des lieux et perspectives, Ingénierie, n°58-59, p.101 à 107

### **Autres**

- › POS d'Allos, 1985, Mairie d'Allos
- › PLU d'Allos (en cours de rédaction), Bureau d'études Planèd
- › Charte nationale en faveur du développement durable dans les stations de montagne
- › Étude de circulation et de stationnement, Mairie d'Allos Station de la Foux, Transitec, octobre 2005
- › Public Sénat, Économie et développement de la montagne, 4 février 2010

### **Thèses et mémoires**

- › Bonnemains Anouk, Vulnérabilité et résilience d'un modèle de développement alpin. Trajectoire territoriale des stations de haute altitude de Tarentaise, Thèse, UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES, 2015
- › Hatt Émeline, Requalifier les stations touristiques contemporaines : une approche des espaces publics. Application à Gourette et Seignosse-Océan, Thèse, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2011.
- › Leroux, Anne-Laure, La représentation de la haute montagne entre Lumières et Romantisme : le cas atypique de l'Oisans dans la «découverte» des Alpes, Mémoire de Master 2 «Sciences humaines et sociales», Université Pierre Mendès-France Grenoble, 2010.
- › Véry Françoise, Sophie Paviol, Michèle Prax, Maryannick Chalabi, Maisons, dites chalets, Étude réalisée par la région Rhône-Alpes et l'École d'architecture de Grenoble, 2012

## Articles électroniques

- ▶ Delorme Franck, « Du village-station à la station-village. Un siècle d'urbanisme en montagne », *In Situ* [En ligne], 2014,n°24, consulté le 30 avril 2017, URL : <http://insitu.revues.org/11243> ; DOI : [10.4000/in\\_situ.11243](https://doi.org/10.4000/in_situ.11243)
- ▶ George-Marcelpoil Emmanuelle et François Hugues, « De la construction à la gestion des stations », *Revue de Géographie Alpine* [En ligne], 2012, n°100-3, consulté le 8 juillet 2017, URL : <http://rga.revues.org/1897> ; DOI : [10.4000/rga.1897](https://doi.org/10.4000/rga.1897)
- ▶ Herman van der Wusten, « La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé », *EchoGéo* [En ligne], 2016, n°36, consulté le 3 juillet 2017. URL : <http://echogeo.revues.org/14634>
- ▶ Jazé-Charvolin Marie-Reine, « Les stations thermales : de l'abandon à la renaissance. Une brève histoire du thermalisme en France depuis l'Antiquité », *In Situ* [En ligne], 2014, n°24, consulté le 09 juillet 2017, URL : <http://insitu.revues.org/11123> ; DOI : [10.4000/insitu.11123](https://doi.org/10.4000/insitu.11123)
- ▶ Perrin-Malterre Clémence, « Processus de diversification touristique autour des sports de nature dans une station de moyenne montagne », *Mondes du Tourisme* [En ligne], 2015, n°11, consulté le 30 juin 2017. URL : <http://tourisme.revues.org/1012> ; DOI : [10.4000/tourisme.1012](https://doi.org/10.4000/tourisme.1012)
- ▶ Vlès Vincent, « Du moderne au pastiche. Questionnement sur l'urbanisme des stations de ski et d'alpinisme », *Mondes du Tourisme* [En ligne], 2010, n°1, consulté le 30 avril 2017, URL : <http://tourisme.revues.org/398>,
- ▶ Clémence Perrin-Malterre, « Processus de diversification touristique autour des sports de nature dans une station de moyenne montagne », *Mondes du Tourisme* [En ligne], 2015, n°11, consulté le 5 mai 2017. URL : <http://tourisme.revues.org/1012> ; DOI : [10.4000/tourisme.1012](https://doi.org/10.4000/tourisme.1012)

## Site Web

- ▶ Confédération Suisse, Découvrir la Suisse [en ligne]. Disponible sur :
- ▶ <https://www.eda.admin.ch/aboutswitzerland/fr/home/dossiers/die-schweiz-und-ihre-bergrekorde/tourismus--die-entdeckung-der-berge-als-feriendestination.html> [18/07/2017]

- Légifrance, Décret n°77-1281 du 22 novembre 1977 approuvant la directive d'aménagement national relative à la protection et à l'aménagement de la montagne, [en ligne]. Disponible sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000335285&categorieLien=id> [25/07/2017]
- Légifrance, Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, [en ligne]. Disponible sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000317293> [25/07/2017]
- Site de la Mairie d'Allos : <https://www.mairie-allos.fr/>
- <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033717812&categorieLien=id>

## TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation de la Commune d'Allos .....	P 3
Figure 2 : Localisation des stations du Seignus et de la Foux .....	P 3
Figure 3 : Schéma du « village station » .....	P 9
Figure 4 : Chalet du skieur .....	P 10
Figure 5 : Schéma de la station en site vierge .....	P 17
Figure 6 : Schéma de la station intégrée .....	P 20
Figure 7 : Organisation spatiale de la station intégrée .....	P 21
Figure 8 : Schéma de la station village .....	P 26
Figure 9 : L'architecture à Valmorel .....	P 27
Figure 10 : Urbanisation du Seignus .....	P 35
Figure 11 : Architecture du hameau du Seigneur .....	P 36
Figure 12 : Le Seignus bas .....	P 37
Figure 13 : Urbanisation de la Foux d'Allos .....	P 38
Figure 14 : La grenouillère de la Foux d'Allos .....	P 39
Figure 15 : Le centre de la Foux d'Allos .....	P 40
Figure 16 : Chalet norvégien, la Foux d'Allos.....	P 40
Figure 17 : Chalet traditionnel, Allos .....	P 40
Figure 18 : Immeuble d'habitation, la Foux d'Allos .....	P 41
Figure 19 : Démolition de la résidence « Soleige ».....	P 41
Figure 20 : Évolution du nombre de journées-skieurs.....	P 45
Figure 21 : Taux d'occupation des lits marchands du Val d'Allos .....	P 46
Figure 22 : Schéma sur l'immobilier de loisir.....	P 49

Figure 23 : Typologie des logements individuels, INSEE 2014.....	P 50
Figure 24 : Hébergements marchands et non-marchands Allos.....	P 52
Figure 25 : Typologie des hébergements marchands.....	P 52
Figure 26 : Typologie des résidences du Val d'Allos.....	P 53
Figure 27 : Évolution projetée de l'augmentation moyenne des températures.....	P 55
Figure 28 : Domaine skiable de l'Espace des Lumières.....	P 60
Figure 29 : Base de loisirs d'Allos.....	P 61
Figure 30 : Taux de remplissage Commune d'Allos.....	P 62
Figure 31 : Dispositifs utilisés par les stations dans le cadre du développement durable.....	P 63
Figure 32 : Cliché de la place principale de la Foux d'Allos aujourd'hui.....	P 66
Figure 33 : Plan de réaménagement de la place de la Foux d'Allos.....	P 66

## **LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES**

CCAPV : Communauté de communes Alpes Provence Verdon

CDC : Caisse des dépôts et des conciliations

CIAM : Commission Interministérielle d'Aménagement Touristique de la Montagne

C.I.A.M : Congrès internationaux d'architecture moderne

DATAR : Délégation interministérielle à l'Aménagement du territoire et de l'attraction régionale

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

PNR : Parc Naturel régional

PLU : Plan d'occupation des sols

POS : Plan d'occupation des sols

SAFA : Société d'aménagement de la Foux d'Allos

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SEATM : Service d'étude d'aménagement de la montagne

SEM : Société d'économie mixte

SMVA : Société mixte du Val d'Allos

UTN : Unités touristiques nouvelles

VALD : Val d'Allos loisir développement


# LISTE DES ANNEXES

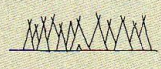
Annexe 1 : Réflexion de Chapis pour la conception architecturale de Courchevel .....	p 91
Annexe 2 : Courchevel photo aérienne avant et maintenant.....	p 92
Annexe 3 : Plan d'aménagement, place principale de la Foux d'Allos .....	p 93
Annexe 4 : Les questionnaires d'entretien .....	p 94
Annexe 5 : Grilles de lecture des entretiens.....	p 98




## Annexe 1 Réflexion de Chapis pour la conception architecturale de Courchevel

### LE MILIEU FAÇONNE L'ÉLÉMENT...


**ESKIMO**  
**HIVER** : vie sédentaire dans un désert de neige, igloo, fixe.  
  
 chaleur

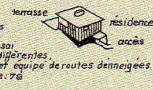
**ÉTÉ** : vie nomade en pays de chasse et de pêche, tente mobile.  
  
 TOUNDRA PEaux PAYS DE CHASSE

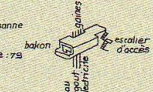
**MILIEU ET VIE CHANGEANT SAISONNIÈREMENT L'HABITAT SUIT LE CYCLE**

**NEGRE** : mousgout.  
 permanents dans un pays chaud  
  
 terre et bambou  
 ombre TERRES RABOS

**MILIEU ET VIE STABLES, HABITAT STABLE**

**SAVOYARD PAYSAN**  
 permanents et saisonniers dans une nature hostile l'habitat est ramassé sur lui-même....  
  
 joir lozes bois hommes bamboues inconvénients bêtes  
 ... et le village est ramassé sur la rue en pente

**SAVOYARD DE STATION**  
 solution diluée : permise par l'indépendance d'habitants (rassemblés par l'amour de la montagne), mais qui viennent saisonnièrement de régions très éloignées et par le libre d'un soi loti et équipé de routes déneigées (cf. parallèle page 76)  
  
 terrasse résidence accès


solution groupée : qui se rapproche de la solution paysanne par son économie, ramassée sur une route minimale (cf. parallèle page 78)  
  
 balcon escalier d'accès

**... L'ÉLÉMENT RÉPÉTÉ FAIT LE GROUPE**

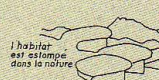
### CONDITIONS DE VOISINAGE

**PARALLÉLISME DES IMPLANTATIONS** : la communauté des intérêts propres à chaque élément : vie des habitants, soleil, vues, protection contre les vents etc... engendre, pour un site donné, un parallélisme des implantations qui crée l'unité, dans un pays accidenté ou le désordre quelle tout souci de variété gratuite.

**FORME DU TOIT**

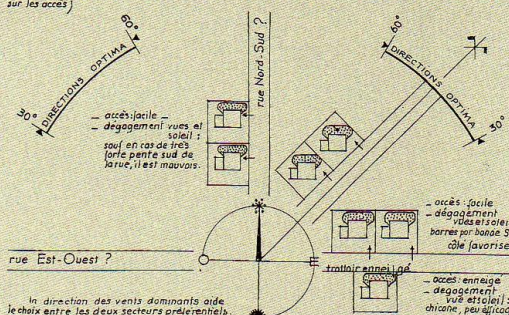
**TOITS PENTUS**  
  
 les vues sont barrées par des volumes de rangement

les toches sombres des toits pentus, qui ne retiennent pas la neige, masquent, voient et soivent

**TOITS PLATS**  
  
 l'habitat est estompé dans la nature

les plages blanches et plates des toits à faible pente, sont un premier plan discret

**CIRCULATIONS** : pour une même unité orientée au sud, la direction de la rue complique ou facilite le voisinage des constructions. (cas de l'orientation optima sous toit d'un pays, incidence sur les accès)



30° DIRECTION OPTIMA 45° 60° DIRECTION OPTIMA

— accès facile —  
 — dégagement rues et soleil :  
 sauf en cas de très forte pente sud de la rue, il est mauvais.

— accès facile —  
 — dégagement vues et soleil :  
 barres par bonne S, côte favorise

— accès enneigé —  
 — dégagement vues et soleil :  
 chicane, peu efficace, côte défavorise

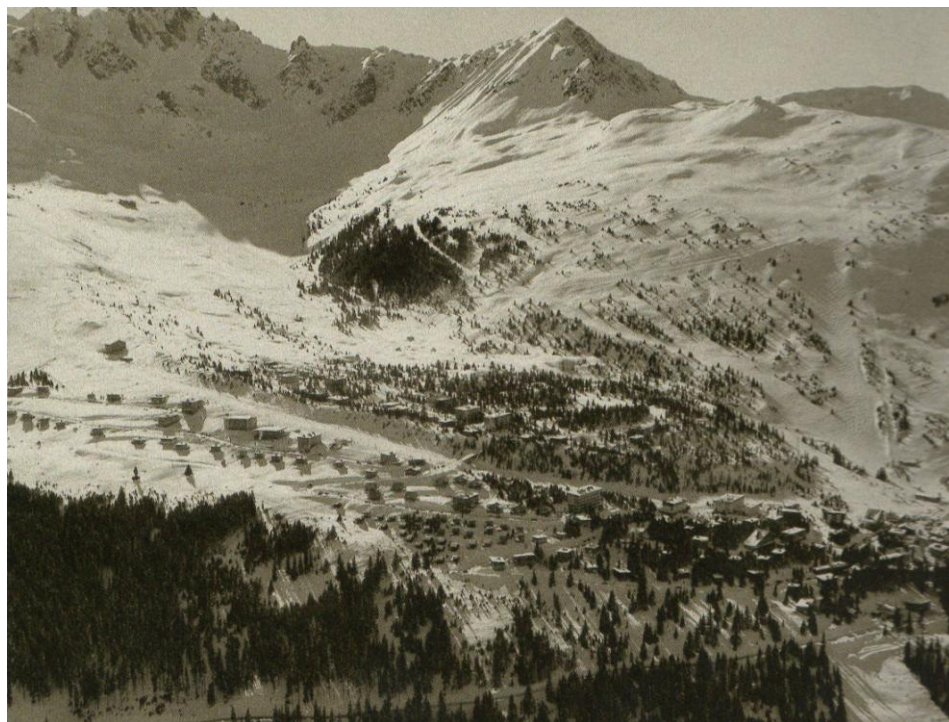
la direction des vents dominants aide le choix entre les deux secteurs préférentiels.

© Atelier d'architecture à Courchevel 1955



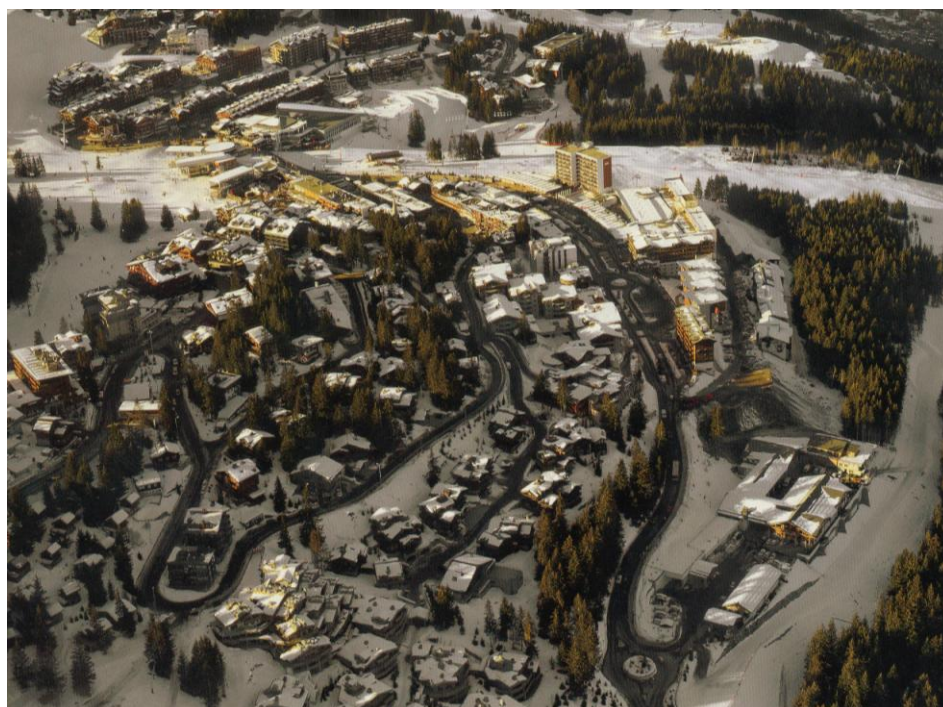
**Annexe 2 : Courchevel photo aérienne avant et maintenant**

*Vue générale de la station en 1970*



*Source AD Savoie.30J*

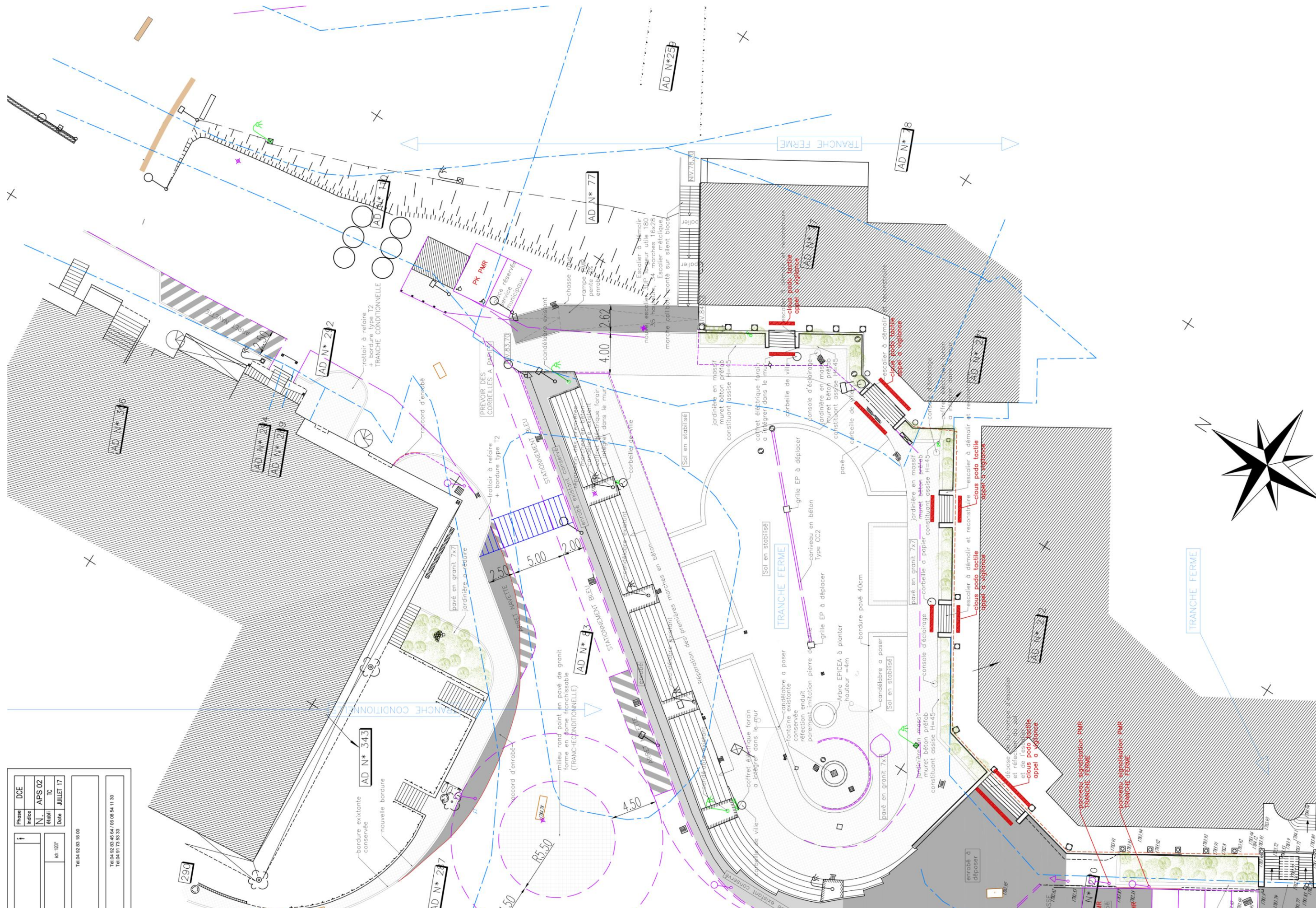
*Vue récente de la station*



*Rhône Alpes inventaire du patrimoine*



# Annexe 3 : Plan d'aménagement, place principale de la Foux d'Allos



Phase	DCE
N°	APS 02
Établi	TC
Date	JUILLET 17

16.04.92.83.18.00
16.04.92.83.45.64 / 06.05.54.11.30
16.04.91.73.53.33



#### **Annexe 4 : Les questionnaires d'entretien**

Entretien Semi-directif : Lundi 10 juillet 2017

Directeur général des services de la mairie d'Allos depuis 20 ans

**Histoire** des deux stations de ski : l'appellation espace de lumière? Val d'Allos?

Le développement de l'**attractivité 4 saisons** : depuis quand ? Quelles activités ont été mises en place ?

**Évolution climatique** : quels impacts sur l'enneigement ? L'attractivité de la station ? Les aménagements ?

**Évolution des stations** : Les aménagements récents (nouvelles constructions, aménagements publics)

> Les aménagements paysagers autour des lieux d'animation de la Foux

> Le Front de neige de la Foux

**Développement futur des stations**, de la commune plus largement

Ce qui a été mis en place pour l'amélioration des logements touristiques (rénovation, lutte contre lits banalisés).

**Prise en compte de l'environnement** : insertion dans le paysage des bâtiments, prises en compte dans les aménagements

Quel Impact des lois d'urbanismes sur l'aménagement de la montagne ?

Entretien semi-directif, le 17 juillet 2017

Architecte qui a réalisé les plans masse de développement de la Foux et du Seignus en 1988

Quand avez-vous réalisé les plans masse d'aménagement ?

Quelle était la commande ?

Quel était le contexte de l'époque ? (Les zones restantes à construire)

Pour quelle raison avoir choisi d'élaborer des plans masse ?

Quel a été votre réflexion sur ce projet ?

Comment avez-vous pensé l'orientation des bâtiments, leur insertion dans l'environnement, leur lien avec le village ?

Parlait-on à l'époque de changement climatique ?

Que pensez-vous des aménagements de la Foux aujourd'hui ? Pensez-vous que la Foux et le Seignus correspondent aux attentes actuelles des touristes ?

## Entretien avec Mme Le Maire d'Allos- 13 juillet 2017

A travers le nouveau PLU que vous êtes en train de rédiger quel est votre projet pour la Foux et le Seignus ?

Y a t'il des projets en cours sur la Foux et le Seignus. Si oui, quels sont t-ils ?

Avez vous une politique de développement 4 saisons ? Si oui, que mettez vous en place pour y parvenir ?

Comment voyez-vous l'évolution future de ces stations ?

Que pensez- vous du changement climatique ? Quels impacts sur le Val d'Allos ?

Quelle est votre politique pour la rénovation de l'immobilier de loisir ?

Quels sont les **projets en cours** pour les stations de la Foux et du Seignus ?

Quelles **évolutions** voyez-vous à terme pour ces stations?

En quoi le développement de ces stations est t-il différent des autres présentes dans les Alpes ?

Le **changement climatique** se ressent-il vraiment sur la station ? Quels sont ses impacts sur l'enneigement, la fréquentation, l'évolution de la saison ?

Avez-vous une politique de développement **4 saisons** ? Si oui quels sont les aménagements mis en place ?

Quelle prise en compte de l'**environnement** pour ces stations ?

**Annexe 5 : Grilles de lecture des entretiens**

Critères	Entretien semi directif - <b>Directeur général des services de la Mairie d'Allos</b> - 10 juillet 2017
<b>Activités quatre saisons</b>	
- Activités en place	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Le ski au départ était réservé à une élite avec une pratique compliquée qui demande une technique.</li> <li>▸ Aujourd'hui du matériel perfectionné et des pistes demandant moins de technique.</li> <li>▸ Le skieur ne va plus skier toute la journée, il veut d'autres activités.</li> <li>▸ Le premier centre VTT créé en 1989</li> <li>▸ Le Plan d'eau, base de loisirs 1987</li> <li>▸ Randonnée, Parc National</li> <li>▸ Patinoire</li> </ul>
- Projets en cours	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Aménagement de la place centrale de la Foux d'Allos et du front de neige</li> </ul>
<b>Évolution station</b>	
- Immobilier	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Dans l'ensemble tous les vieux bâtiments on été rénovés, par les syndicats de copropriété, entretien régulier des bâtiments</li> <li>▸ Chalets Norvégiens (années 80)</li> <li>▸ Chalets Néo-Savoyards : nouveaux aménagements</li> <li>▸ Un mélange des styles architecturaux</li> </ul>
- Aménagements publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Sentier du tour de ville</li> <li>▸ Chemin de la Rochette</li> <li>▸ Il y a eu une période de gros investissements et on est rentré dans une période de fonctionnement.</li> </ul>
- Ski (pistes)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Développement des canons à neige</li> </ul>
<b>Évolutions climatiques</b>	
- Récurrence (hors question spécifique)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ 1 fois : le problème du réchauffement climatique est une réalité mais on ne peut pas abandonner totalement le ski, c'est l'économie de la commune</li> </ul>
- Conséquences sur les aménagements	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Canons à neige de plus en plus importants alors que problématique de l'eau et des températures</li> <li>▸ Investissements énormes : canons à neige, bassins de rétention d'eau</li> </ul>
- Neige	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Baisse de l'enneigement, de sa qualité et des précipitations</li> </ul>
<b>Environnement</b>	
- Prise en compte dans les projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Obligation légale au départ parce qu'il fallait le faire et maintenant parce que c'est bien de le faire</li> <li>▸ Étude des risques à la Foux dans le cadre du contrat rivière Verdon 2, avec une volonté de reconstruction écologique du lit du Verdon (L'agence de l'eau finance des projets qui vont réhabiliter les cours d'eau)</li> </ul>
- Insertion dans l'environnement	/



<b>Lois d'urbanisme</b>	
- Conséquences sur les aménagements	<ul style="list-style-type: none"> <li>‣ Loi Montagne : obligation d'être en continuité de l'environnement : limitation de l'étalement urbain des stations</li> <li>‣ Loi Alur, Grenelle : densification des zones nouvelles et réduction de la consommation d'espace</li> <li>‣ Servitude d'été loi Montagne : pratique du VTT</li> </ul>
<b>Développement futur</b>	
- Immobilier	<ul style="list-style-type: none"> <li>‣ Le Seignus est pratiquement tout construit, il reste peu d'espace à urbaniser</li> </ul>
- Aménagements publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>‣ Paysager la traversée d'Allos, volonté de rendre plus "jolie". Mais quand on rend "jolie" tendance à aseptiser le lieu. On fait ce qui se fait partout, car si on veut se différencier c'est très cher.</li> <li>‣ Difficulté à se détacher du fait que la voiture amène du chiffre d'affaires.</li> <li>‣ Manque de réflexion complète urbanistique sur ces stations.</li> </ul>
- Domaine skiable	<ul style="list-style-type: none"> <li>‣ Supprimer le maximum de remontées mécaniques pour baisser le nombre de personnel : porteurs qui débitent beaucoup</li> <li>‣ Avoir de grands domaines skiables qui sont reliés entre eux</li> <li>‣ Augmenter le nombre d'activités sur le domaine lui-même : snowpark,...</li> </ul>
-- Conclusion de l'analyse du RDV	<ul style="list-style-type: none"> <li>‣ Les stations tendent à survivre ce qui est déjà compliqué</li> <li>‣ Manque d'Hôtels sur la commune</li> <li>‣ Pas les moyens d'investir autant que les grandes stations</li> <li>‣ Rester dans un développement station "village"</li> </ul>

<b>Critères</b>	<b>Entretien directif- Directeur du Syndicat Mixte du Val d'Allos</b> Le 7 août 2017
<b>Activités quatre saisons</b>	
- Activités en place	/
- Projets	▸ Réaménagement de la liaison avec Pra Loup
<b>Évolution station</b>	
- Immobilier	/
- Aménagements publics	/
<b>Évolutions climatiques</b>	
- Récurrence (hors question spécifique)	▸ Aucune, ne se prononce même pas, la question n'étant pas de son domaine de compétences
- Conséquences sur les aménagements	▸ Mise en place d'enneigeurs
- Neige	▸ En constat 10 dernières années : pas d'évolution significative sur les dates d'ouverture et de clôture des stations du Val d'Allos
<b>Environnement</b>	
- Prise en compte dans les projets	▸ L'optimisation de l'utilisation des ressources mobilisées est recherchée depuis plusieurs années, que cela soit vis à vis de l'environnement ou des coûts d'exploitation. ▸ Des études préalables à la réalisation de type remontées mécaniques ou terrassements, l'impact sur l'environnement est traité
- Insertion dans l'environnement	▸ Les terrassements de pistes font l'objet d'adaptation de terrain afin de respecter au mieux les modelés de terrain
- Paysage	▸ Une attention particulière est apportée aux teintes, matériaux voire formes géométriques (quand cela est possible)
<b>Lois d'urbanisme</b>	
- Conséquences sur les aménagements	▸ Réalisation d'études d'impact pour l'aménagement des pistes
<b>Développement futur</b>	
- Immobilier	/
-Aménagements publics	/

- Domaine skiable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Rationalisation et modernisation des équipements de remontées mécaniques</li> <li>▸ Pérenniser l'Espace Lumière, en modernisant la liaison et en garantissant un nombre de jours d'ouvertures le plus proche de celui de la station de la Foux d'Allos</li> </ul>
Conclusion de l'analyse du RDV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Faible prise en compte du changement climatique qui semble être un sujet tabou</li> <li>▸ L'insertion dans l'environnement reste encore faible même si des progrès sont à noter</li> <li>▸ Il semblerait que le fait d'être en stage dans un bureau d'études qui travaille pour la mairie est gêné la collecte d'information auprès de cet interlocuteur</li> </ul>

<b>Critères</b>	Entretien semi directif - Mairesse de la commune d'Allos Le 13 juillet 2017
<b>Activités quatre saisons</b>	
- Activités en places	/
- Projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Voir si possible de créer un bowling, un centre aqualudique,</li> <li>▸ Investissements lourds et un besoin de rentabilité difficile avec 100 personnes en été</li> <li>▸ Création il ya peu de deux secteurs de randonnée</li> </ul>
<b>Évolution station</b>	
- Immobilier	▸ PLU : limiter les zones AU, privilégier l'environnement paysage aux constructions
- Aménagements publics	▸ Gestion des flux,
- Ski (pistes)	/
<b>Évolutions climatiques</b>	
- Réurrence (hors question spécifique)	▸ aucune
- Conséquences sur les aménagements	▸ Il ne faut pas continuer la fuite en avant
- Neige	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ La station peut souffrir d'un manque de neige et d'eau</li> <li>▸ Il ya des années faciles et d'autres non, c'est assez aléatoire.</li> </ul>
<b>Environnement</b>	
- Prise en compte dans les projets	/
- Insertion dans l'environnement	/
- Paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Améliorer les paysages</li> <li>▸ Privilégier le paysages aux nouvelles constructions</li> </ul>
<b>Lois d'urbanisme</b>	
- Conséquences sur les aménagements	/
<b>Développement futur</b>	
- Immobilier	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Le développement immobilier de la Foux est arrivé à sa fin, plus de gros aménagements mais un travail sur les espaces publics existants</li> <li>▸ Le développement du Seignus n'est pas terminé : recherche création de gros chalets de qualité, abandon des résidences de tourisme</li> </ul>
-Aménagements publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ création d'espaces réservés pour créer des espaces publics comme des placettes : lieux de convivialité</li> <li>▸ Créer un jardin public</li> <li>▸ En cours : projet de réaménagement de la place centrale : enlever le goudron/ béton actuellement présent pour du stabilisé (jeux de boule et dvpt 4 saisons)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Volonté de lancer en 2018-2019 une étude sur les espaces publics : appel à idées : quels réaménagements, sur quels espaces.</li> </ul>
- Domaine skiable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Étude lancée pour le réaménagement du front de neige à la Foux</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Le Seigus station de charme à taille humaine à destination des familles</li> <li>▸ La Foux, station plus accès sur une clientèle jeune et sportive</li> </ul>
- Conclusion de l'analyse du RDV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ Pas de réelle vision du développement futur de la commune</li> <li>▸ Développement au grès des opportunités</li> <li>▸ Changement climatique pas présent dans le discours : notion aléatoire</li> <li>▸ Des projets mais peu de concret</li> </ul>



## Résumé

Ce travail de mémoire de Master 2 en Urbanisme et aménagement a pour objet d'analyser tout d'abord l'organisation urbaine des stations de ski et leur évolution. Le développement des stations de ski s'est basé sur des générations de stations en fonction des époques. Celles-ci sont influencées par l'urbanisme, l'architecture et la gouvernance. D'autre part cette étude questionne sur le devenir des stations de sport d'hiver face à un changement de motivation des touristes, à une réglementation qui limite leur développement, au réchauffement climatique, aux investissements coûteux auxquels elles sont confrontées. Dans ce contexte difficile les stations doivent nécessairement s'adapter du « tout ski » vers des activités diversifiées. Elles sont entrées dans une ère de mutation et c'est leur capacité à rebondir qui conditionnera leur devenir. Toutes ces problématiques sont transposées au terrain d'étude du Val d'Allos avec ses deux stations: La Foux et Le Signus. Nous verrons comment ces stations tentent de faire face à toutes ces contraintes et comment elles se positionnent face à ce « futur incertain ».

Mots clés : Station de ski, Urbanisme, Tourisme, Mutation, Réchauffement climatique